

Alla

vostra cortese attenzione

In data 13 luglio 2017 abbiamo spedito un messaggio PEC (contenente allegati) avente per oggetto: OSSERVAZIONI a "Strumento di pianificazione e ottimizzazione al 2030 -Aeroporto Antonio Canova di Treviso - PROCEDURA DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE".
Si riporta di seguito la ricevuta di avvenuta consegna del messaggio:

Il giorno 13/07/2017 alle ore 19:16:06 (+0200) il messaggio
"Osservazioni Aeroporto "A.Canova" Treviso" proveniente da "comitatoaeroporto@pec.it"
ed indirizzato a "dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it"
è stato consegnato nella casella di destinazione.
Identificativo messaggio: opec285.20170713191549.24851.02.1.62@pec.aruba.it

Successivamente,
in data 27 luglio, abbiamo spedito un messaggio per ottenere chiarimenti riguardanti la mancata pubblicazione delle nostre osservazioni inviate il 13 luglio. Si riporta di seguito la ricevuta di avvenuta consegna:

Il giorno 27/07/2017 alle ore 09:43:32 (+0200) il messaggio
"mancata pubblicazione osservazioni VIA aeroporto "Canova"
Treviso" proveniente da "comitatoaeroporto@pec.it"
ed indirizzato a "dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it"
è stato consegnato nella casella di destinazione.
Identificativo messaggio: opec285.20170727094331.03329.03.1.64@pec.aruba.it

Ora, con questa PEC, reinviemo le nostre osservazioni sopra citate, con i relativi allegati, certi che vengano da voi prese in carico e pubblicate nello spazio predisposto sul vostro sito.

Sentiti

ringraziamenti e cordiali saluti

Dante

Nicola Faraoni

"Associazione

Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'aeroporto di Treviso"

Modulo per la presentazione delle osservazioni per i piani/programmi/progetti sottoposti a procedimenti di valutazione ambientale di competenza statale

Presentazione di osservazioni relative alla procedura di:

- * Valutazione Ambientale Strategica (VAS) – art.14 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.
- * Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) – art.24 co.4 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.
- * Verifica di Assoggettabilità alla VIA – art.20 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.

(Barrare la casella di interesse)

Il/La Sottoscritto/ Faraoni Dante Nicola__Vice Presidente del Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale dell'aeroporto di Treviso

(Nel caso di persona fisica, in forma singola o associata)

Il/La Sottoscritto/a

in qualità di legale rappresentante della Pubblica Amministrazione/Ente/Società/Associazione

(Nel caso di persona giuridica - società, ente, associazione, altro)

PRESENTA

ai sensi del D.Lgs.152/2006, le **seguenti osservazioni** al

- * Piano/Programma, sotto indicato
- * Progetto, sotto indicato.

(Barrare la casella di interesse)

MASTER PLAN_Aeroporto di Treviso “Antonio Canova”

Piano di Sviluppo Aeroportuale

(inserire la denominazione completa del piano/programma (procedure di VAS) o del progetto (procedure di VIA, Verifica di Assoggettabilità a VIA)

OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle):

- * Aspetti di carattere generale (es. struttura e contenuti della documentazione, finalità, aspetti procedurali)
- * **Aspetti programmatici** (coerenza tra piano/programma/progetto e gli atti di pianificazione/programmazione territoriale/settoriale)
- * **Aspetti progettuali** (proposte progettuali o proposte di azioni del Piano/Programma in funzione delle probabili ricadute ambientali)
- * **Aspetti ambientali** (relazioni/impatti tra il piano/programma/progetto e fattori/componenti ambientali)
- * Altro *(specificare)* _____

Ministero della Salute

Dir. Gen. degli organi collegiali per la tutela della salute

Viale Giorgio Ribotta, 5

00144 – ROMA

dgocts@postacert.sanita.it

Regione Veneto

Unità Complessa V.I.A. – V.A.S.

Cannaregio, 99

30121 – VENEZIA

protocollo.generale@pec.regione.veneto.it

Provincia di Treviso

Sett. Ecologia e Ambiente – VIA- VAS

Via Val di Breda, 116

31100 – TREVISO

protocollo.provincia.treviso@pecveneto.it

p.c.

Parco Naturale Regionale del Fiume Sile

Via Tandura, 40

31100 - TREVISO

segreteria.parcosile.tv@pecveneto.it

Comune di Treviso

Via del Municipio, 16

31100 – TREVISO

postacertificata@cert.comune.treviso.it

Comune di Zero Branco

Piazza Umberto I, 1

31059 ZERO BRANCO

legalmail@pec.comunezerobranco.it

Comune di Quinto di Treviso

Piazza Roma, 2

31055 - QUINTO DI TREVISO

comune.quintoditreviso.tv@pecveneto.it

**Oggetto: OSSERVAZIONI a "Strumento di pianificazione e ottimizzazione al 2030 –
Aeroporto *Antonio Canova* di Treviso – PROCEDURA DI VALUTAZIONE DI
IMPATTO AMBIENTALE".**

OSSEVAZIONI RELATIVE A: VIABILITA', PARCHEGGI E SICUREZZA.

Osservazione n° 1

PROPOSTE DI MODIFICHE VIABILITA' SULLA SR 515 NOALESE.

L'aeroporto S. Angelo di Treviso (codice ICAO LIPH), situato a una distanza di 3 Km dalla città di Treviso, si sviluppa su un'area di 120 ha ed è dotato di una pista lunga 2459 m e larga 45 m.

In riferimento al progetto di riorganizzazione della viabilità connessa alle aree AerTre Aeroporto di Treviso, va contestualizzato nell'aspetto più in generale territoriale nel quale si inserisce il presente Piano di Sviluppo Aeroportuale - Aeroporto di Treviso "Antonio Canova" depositato dal proponente ENAC/Aeroporti di Treviso spa - AERTRE presso la VS Commissione V.I.A..

Per quanto riguarda la viabilità si fa riferimento al sistema viario di secondo livello ed in particolare alla direttrice di collegamento **Treviso-Noale lungo la SR 515 Noalese**, nel tratto compreso tra la rotonda di svincolo con la SR 53 Tangenziale di Treviso, l'Aeroporto di Treviso A. Canova e le aree di futura espansione nei comparti denominati Ex Marazzato e Luigina. Questi ultimi due suddetti comparti urbani rappresentano:

- una ristrutturazione/riconversione dell'area commerciale precedentemente occupata dalla concessionaria auto Marazzato per un totale di circa 16.000 mq;
- un nuovo Piano di Lottizzazione denominato Luigina, che prevede al suo interno diverse destinazioni d'uso sempre commerciali di oltre 40.000 mq.

Quest'area di circa 56.000 mq si appresta a divenire un grande Centro Commerciale di proprietà della ALI' spa.

Inoltre, in corrispondenza del sedime aeroportuale, sempre lungo la direttrice della SR 515 Noalese, sono in previsione una serie di interventi di potenziamento dello scalo, che vedranno il loro compimento in un orizzonte temporale di lungo periodo con riferimento all'anno 2030 e che riguardano la riorganizzazione della mobilità veicolare interna allo scalo e la riconfigurazione delle aree di sosta.

Difatti, il sedime aeroportuale, posto tra il centro abitato di Treviso e quello di Quinto di Treviso, lungo la SR 515 si configura come una stretta fascia di circa 120 ettari che confina dall'altro lato con il Parco Naturale del Fiume Sile e questa localizzazione rappresenta il principale problema per lo sviluppo dell'aeroporto, in quanto pone forti limitazioni all'acquisizione di nuove aree.

Anche l'accessibilità è fortemente condizionata dalla posizione: il fatto di essere raggiungibile solo dalla SR515 "Noalese" espone l'aeroporto al rischio di isolamento in caso di congestione di quest'unica connessione viaria.

L'aeroporto risulta inoltre inserito in un contesto insediativo residenziale e produttivo di ampie dimensioni. Tra l'altro stranamente non citato o descritto nell'esposizione del presente Master Plan. Sono da includere le aree commerciali: **ex Berga**, nel comune di Quinto di Treviso, oltre che agli insediamenti **Ex Pagnossin** ora attività Commerciale Logistica Gruppo Zanardo spa ed un grande attività commerciale, **Supermercato MEGA srl** in comune di Treviso, sempre lungo la SR 515 Noalese a non più di un Km di distanza dal Terminal passeggeri e dalle aree di parcheggio dell'aviostazione. Va considerata anche la grande area denominata **Treviso Servizi** che dista meno di 500 metri dal sedime aeroportuale. La limitazione allo sviluppo dell'infrastruttura è completata dalle aree dei centri abitati di **Treviso** e **Quinto di Treviso** che iniziano a pochi metri di distanza dalle testate della pista. Parliamo quindi di un'area già fortemente antropizzata con una previsione di forte espansione per quanto riguarda il carico antropico.

L'aeroporto di Treviso è accessibile solo via gomma. E' possibile arrivare a Treviso centro utilizzando il treno e poi raggiungere l'aeroporto tramite autobus e/o taxi. L'area dell'Aeroporto Canova è servita dalla rete di trasporto pubblico urbano di Treviso e dalle linee extra-urbane di collegamento tra la città di Treviso e i comuni della provincia sud-occidentale.

La criticità del traffico nell'area in analisi è confermata anche nei documenti del P.A.T., piano assetto del territorio, del Comune di Treviso che individua livelli di congestione elevati nell'accesso da Est verso la città, nell'attraversamento da Ovest (SS 515 Noalese e Via della Repubblica), in zona Stiore e San Giuseppe quartiere dove si trova appunto l'aeroporto. Tali criticità si possono esaminare nella Mappa della criticità del PAT (vedi allegato) e nella sottostante tabella estratta dallo stesso PAT R02 Relazione Sintetica a pag. 21.

Tabella 1. Quadro di sintesi delle criticità allo stato attuale. 2012

Area Tematica	Criticità
Trasporto Privato	Livelli di congestione elevati nell'accesso da Est verso la città, nell'attraversamento da Ovest (SS Noalese e Via della Repubblica), in zona Stiore e San Giuseppe e in alcune aree del centro storico.
	Elevati flussi di veicoli commerciali anche in aree a ridosso del centro (Viale della Repubblica)
	Livelli di inquinamento elevati nelle aree adiacenti al Centro Storico e in viale della Repubblica
	Densità di incidenti elevata nella circonvallazione esterna al Centro Storico e in Viale della Repubblica
Trasporto Pubblico	Flussi concentrati in due aree del comune (Centro Storico e area Nord Ovest) e scarsi altrove con forte squilibrio modale
	Flussi costituiti quasi esclusivamente da utenti a "scelta modale vincolata" (80% sono studenti) e difficoltà ad attrarre utenti diversi
	Calo della domanda di spostamenti sistematici negli ultimi 10 anni
	Assenza di un nodo per favorire l'interscambio tra differenti modi di trasporto per i passeggeri
	Dispersione degli insediamenti e di alcuni servizi al di fuori dell'area centrale, difficilmente raggiungibili con servizi di trasporto pubblico
	Scarsa connessione con l'Aeroporto, soprattutto in previsione dell'espansione dello stesso
	Scarsa presenza di mezzi a basso impatto ambientale
Mobilità lenta	Interconnessione non elevata tra percorsi ciclopedonali e servizi di trasporto pubblico urbano nelle zone fuori dal centro storico.
	Bassa protezione per l'utenza debole soprattutto nell'interconnessione tra il centro storico e le aree limitrofe, dovute principalmente all'attraversamento della circonvallazione esterna
Sosta	Assenza di un vero e proprio sistema di "parcheggi scambiatori" relazionati con il trasporto pubblico.
	Problematiche connesse con la sosta delle autovetture consentita all'interno delle piazze.

Fonte: elaborazioni Federico Zannantonio

Si è vero, come si evince dal documento del P.A.T.; TAV_O2:_Infrastrutture_Programmate.Pdf la progettualità viabilistica in quell'area prevede:

- Un sistema di “Trasporto pubblico a guida programmata” (Metrolò di superficie o Tram?) che dovrebbe collegare la Stazione Centrale di Treviso all'area in oggetto. Quest'opera non è contemplata né nel nuovo Master Plan di ampliamento del Canova e non esiste né a breve né a lungo termine nessun impegno pubblico alla sua realizzazione.
- Una “Viabilità Strategica di Progetto” corrispondente alla realizzazione del cosiddetto “4° Lotto della Tangenziale di Treviso che dovrebbe allungare verso nord l'attuale tratto esistente. Anche quest'opera non è contemplata nel Master Plan e non c'è nessuna programmazione prossima annunciata dalle varie Amm.ni Pubbliche di competenza.
- Un “Sistema della Mobilità di Progetto” corrispondente alla cosiddetta Noalese Bis che collegherebbe il sistema di rotonde stradali dell'area denominata Stiore con la zona in oggetto e che correrebbe parallela alla già esistente SR 515 Noalese. Allo stato attuale quest'opera sembra sia stata dismessa a favore di altre scelte programmate nel piano di proposte del Master Plan.

Il Proponente ENAC/AerTre dice di basare la sua proposta di risoluzione dei problemi inerenti la mobilità basandosi sullo studio di fattibilità “Studio di traffico sulla riorganizzazione della viabilità connessa alle aree AerTre Aeroporto di Treviso, AirCenter, Ex Marazzato” elaborato dalla Società TRT TRASPORTI E TERRITORIO nell'Aprile 2016, che è stato allegato al Master Plan depositato da ENAC/AerTre. Nella sua esposizione progettuale fa riferimento al suddetto Studio per gli interventi previsti sulla Via Noalese, per la quale vengono proposte 2 differenti ipotesi di progetto:

- **ipotesi 1:** risistemazione dell'Asse Noalese;
- **ipotesi 2:** creazione di un anello a senso unico.

Entrambe le due soluzioni progettuali proposte dallo Studio sul traffico dalla TRT TRASPORTI E TERRITORIO sembrano siano state verificate attraverso uno strumento di simulazione del traffico e sembrano, secondo gli estensori, poter garantire un corretto deflusso veicolare in presenza del traffico indotto dallo sviluppo dell'area in questione.

Al fine di mitigare gli impatti della domanda indotta dai nuovi insediamenti e di risolvere le criticità del sistema della circolazione stradale nello scenario evolutivo, il proponente afferma di aver recepito dal sopracitato Studio del traffico l'**ipotesi di progetto 1:** “Risistemazione dell'Asse Noalese, che viene descritta all'interno del quadro progettuale.

Si cita di seguito uno stralcio dello Studio che sintetizzano i principali risultati delle indagini condotte sullo stato di fatto della Via Noalese:

- 1. l'ora di punta di maggior traffico ordinario risulta essere tra le 18:00 e le 19:00 e l'asse di via Noalese risulta percorso da quasi 2.000 veicoli complessivamente;*
- 2. nonostante gli elevati flussi rilevati lungo la Noalese, la circolazione risulta fluida con saltuari fenomeni puntuali di accodamento in corrispondenza degli attraversamenti pedonali semaforizzati;*
- 3. le corsie centrali di accumulo per le svolte a sinistra ricavate lungo via Noalese permettono di minimizzare le perturbazioni al corretto deflusso veicolare;*
- 4. alcuni fenomeni di accodamento dei veicoli che, seppur localizzati al di fuori dell'area di studio, interessano l'asse di via Noalese in località San Giuseppe, direzione Treviso, causando delle file di auto che spesso si ripercuotono anche in tangenziale; il semaforo*

pedonale di fronte all'aerostazione è causa di frequenti interruzioni del flusso veicolare per permettere il passaggio dei pedoni dalla fermata del TPL in direzione Quinto di Treviso e dal parcheggio comunale verso l'aerostazione e viceversa;

5. *le manovre di ingresso e uscita dei veicoli dalle aree di sosta dell'aeroporto hanno permesso di stabilire che l'orario di punta dell'aeroporto non coincide con quella del traffico ordinario e che il contributo delle attività aeroportuali durante la fascia oraria 18:00-19:00 è trascurabile;*
6. *per quanto concerne i flussi di traffico indotti dalle nuove funzioni previste, è stato stimato che nell'ora di punta serale (18:00-19:00): le nuove attività previste nell'area Ex-Marazzato e nel comparto denominato Luigina possono generare un consistente incremento dei flussi veicolari in ingresso e in uscita.*

Seppur lo studio condotto da TRT TRASPORTI E TERRITORIO sia stato fatto con precisione va fatto notare che un residente abitante nei dintorni dell'aerea, che quindi utilizza abitualmente la SR Noalese, non potrebbe dire o percepire quello che lo studio asserisce. Probabilmente l'arco temporale di 10 gg di monitoraggio dell'area in discussione non possono verificare lo stato del traffico di un anno. Ricordiamo che uno studio sul traffico redatto sempre dal Comune di Treviso per realizzare la "Mappa delle criticità del traffico" datata prima del 2012, indicava nelle ore di punta un traffico pari a 2200 veicoli/h quindi con uno scarto verso l'alto maggiore.

Come si dice al **punto 1**, può essere vero che nell'ora di punta tra le 18:00 e le 19:00 ci sono 2000 veicoli ma va detto che dalle 16.00 alle 18.00 probabilmente ce ne saranno mediamente 1600 come anche la mattina dalle ore 7.30 alle ore 9.30. In ogni caso va precisato che ogni qualvolta si supera, nella situazione specifica, il limite previsto dalla normativa per corsia di 600 veicoli/h, come previsto dal DM 05/11/01, si entra in emergenza traffico. Allo stato attuale questa emergenza è spalmata in varie ore tutte nell'arco temporale dalle 07.30 alle 20.30 tempo nel quale si sommano il traffico veicolare indirizzato alle attività commerciali dell'aeroporto, gli spostamenti veicolari privati, commerciali e quant'altro sull'asse della citata SR 515.

In queste condizioni dire, come scritto al **punto 2** " *nonostante gli elevati flussi rilevati lungo la Noalese, la circolazione risulta fluida con saltuari fenomeni puntuali di accodamento*" è piuttosto riduttivo e poco corrispondente alla realtà. Lo stesso vale per i veicoli in uscita ed entrata nei parcheggi che sono sicuramente un ostacolo serio e concreto alla fluidità della circolazione e molte volte causa di code sulla Noalese e sicuramente non corrispondente a quello che si dichiara al **punto 3**

Per una corretta analisi va aggiunto alle descrizioni al **punto 4**, l'effetto "collo di bottiglia" che si ripercuote nella zona nei pressi della rotatoria della Tangenziale SR53 creando congestionamento, contribuisce con il suo traffico anche l'aeroporto. Quello di interpretare la rete viaria nel suo complesso come se fosse l'apparato circolatorio di un corpo umano, crediamo sia indispensabile per trovare delle soluzioni realistiche alla questione: "**se il sangue non circola si collassa**".

Poco realistico e non conforme alla realtà è quello detto al **punto 5**: "*le manovre di ingresso e uscita dei veicoli dalle aree di sosta dell'aeroporto hanno permesso di stabilire che l'orario di punta dell'aeroporto non coincide con quella del traffico ordinario e che il contributo delle attività aeroportuali durante la fascia oraria 18:00-19:00 è trascurabile;*" Non saranno i veicoli in uscita dai parcheggi ma sia nella suddetta fascia oraria che in quelle del primo mattino, dove sono concentrate molte partenze e arrivi di voli, si intrecciano con il traffico locale delle persone che vanno al lavoro, degli studenti che frequentano le scuole per e da Treviso. Le code di autoveicoli sulla SR 515 Noalese sono evidenti e talvolta arrivano dentro all'area comunale di Quinto di Treviso (parliamo di chilometri di fila)

Quindi per quanto stimato al **punto 6**, prevedendo che dovranno essere considerati anche i flussi di traffico indotti dalle nuove attività commerciali di prossima apertura, non si ripercuoteranno solo

nell'ora di punta individuata ma nell'arco di tutto l'arco diurno della giornata. Al **punto 6** come in tutto il documento del M.P.: Piano di Sviluppo Aeroportuale - Aeroporto di Treviso "Antonio Canova" si menziona solamente lo sviluppo delle aree denominate **ex Marazzato e Luigina** e mai la mai l'area **Ex Pagnossin** acquisita da una partecipata del Gruppo SAVE Società Aeroporti di Venezia che detiene la quota di maggioranza della società Aeroporti di Treviso spa – Aertre. La partecipata di cui parliamo è il Gruppo Zanardo che in questi ultimi anni in due distinte inaugurazioni ha presentato vari progetti di rigenerazione dell'area di proprietà.

In ogni caso, per quanto riguardano le criticità del traffico nella zona, proponiamo alla VS stimata Commissione di prendere in considerazione anche le descrizioni ed i dati riportati in uno dei precedenti pareri emanati dalla CTVA: **Parere n. 1363 CTVA del 25 ottobre 2013 Istruttoria VIA Aeroporto di Treviso Antonio Canova Master Plan Proponente ENAC. (allegato 1).**

3.3 CRITICITÀ VEICOLARE ATTUALE

Nello SIA vengono richiamate, specie per sottolineare la situazione viabilistica oggi sulla SR 515 "Noalese", le norme italiane (DM 05/11/2001) che prevedono il Livello di Servizio (LOS) pari a C.

Le norme definiscono il LOS come una misura della qualità della circolazione in corrispondenza di un flusso assegnato. Per qualità della circolazione si intendono gli oneri sopportati dagli utenti, i quali consistono prevalentemente nei costi monetari del viaggio, nel tempo speso, nello stress fisico e psicologico. La scelta del livello di servizio dipende dalle funzioni assegnate alla strada nell'ambito della rete e dall'ambito territoriale in cui essa viene a trovarsi.

Il valore C, in una scala che va da A a F, così come riportato nell'*Highway Capacity Manual (HCM)* a cui si riferiscono le norme, descrive una situazione in cui il deflusso veicolare è stabile, è possibile effettuare manovre di svolta o cambio di corsia senza causare interruzioni nella circolazione, e la velocità media è di 60 km/h.

Sempre secondo la normativa a questo LOS, in una strada extraurbana secondaria come la "Noalese" corrisponde una portata di servizio, ovvero il massimo flusso per garantire LOS C, di circa 600 veh/h per corsia.

I dati di traffico relativi allo stato attuale sono però quelli riferiti al **Febbraio 2002** in cui si evidenziano come livello di servizio (LOS), nell'intero arco di un giorno medio, della SR515 sia compreso tra C e D, dove con D si identifica il limite critico per avere flusso instabile.

Un flusso veicolare diventa instabile quando a piccole perturbazioni nello scorrimento, ad es. un'automobile in attesa per svoltare ad un incrocio, corrisponde un abbassamento della velocità media a 35 km/h.

La situazione del deflusso veicolare sulla SR515, considerando il solo flusso di attraversamento e partendo dai dati riferiti al 2002, si presenta allo stato attuale già in condizioni per niente ottimali dal punto di vista funzionale in quanto il flusso veicolare medio per corsia, nel corso dell'intera giornata, stimato con riferimento al 2011 risulta pari a 1016 veh/h (veicoli equivalenti su ora).

Per rappresentare i flussi nel periodo di punta del mattino, sempre con riferimento al solo traffico di attraversamento, si assume un valore del "fattore dell'ora di punta" (PHF) pari a 0,92, tipico delle aree urbane, ottenendo così un flusso di 1104 veh/h.

Questo indica che il traffico veicolare della sola SR515 è pari a quasi il doppio del limite previsto dalla normativa e il LOS, in queste condizioni, è al limite tra i valori D ed E, dove la situazione E significa una velocità di marcia al di sotto dei 25 km/h con un conseguente ritardo nell'esecuzione delle manovre dei veicoli e la presenza di code persistenti in corrispondenza delle intersezioni.

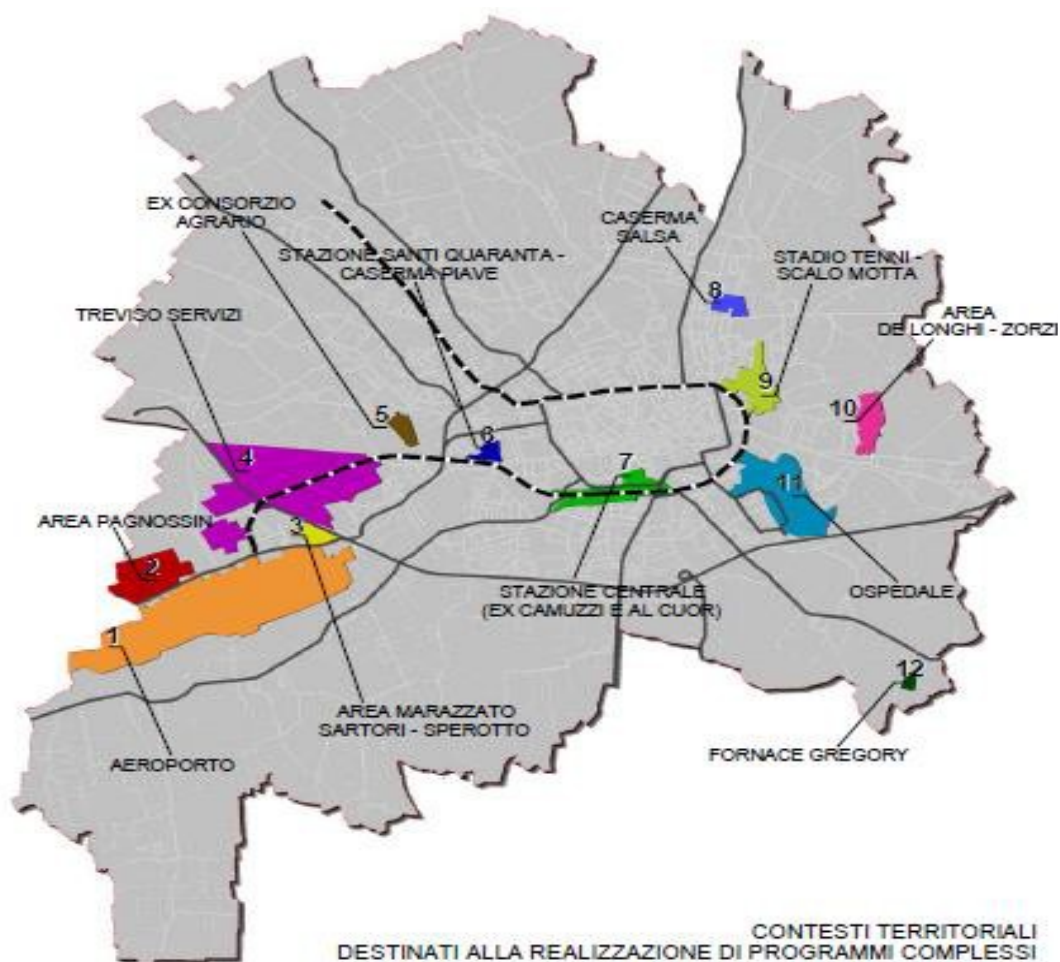
Per concludere che, a giudizio del Proponente, durante l'ora di punta del mattino il traffico stradale generato dall'aeroporto è quantificabile in 154 veh/h per senso di marcia, sommando questo flusso il LOS rimane a ridosso del limite tra D ed E, indicando quindi una situazione critica dal punto di vista della funzionalità dell'infrastruttura viaria.

Nuova viabilità' sull'asse SR.515 e sviluppo dell'area circostante

Gli interventi programmati all'interno del comparto urbano nel comune di Treviso sull'asse dalla SR 515 via Noalese a sud dalla SR 53 Tangenziale di Treviso, oltre che la richiesta di ampliamento della attività commerciali dell'aeroporto in questione, prevedono la realizzazione di una serie di nuove funzioni urbanistiche, tra le quali: commerciali, direzionali, produttive, logistiche, terziario-ricettive. Nello specifico, gli interventi sono localizzati nelle tree aree denominate per semplicità :

1. **Ex-Marazzato e Luigina**; superficie territoriale di **mq.56.000**
2. **Ex-Pagnossin ora Gruppo Zanardo**; superficie territoriale di **mq. 242.576**
3. **Treviso Servizi**; superficie territoriale di **mq. 804.732**

Nota: le superfici delle sopracitate aree in mq. sono state ricavate da vari documenti: l'area Ex Marazzato/Luigina dallo studio specifico della TRT allegato a questo Master Plan; l'area Ex Pagnossin e Treviso Servizi dal documento del PAT 33_R02 Relazione Sintetica qui allegata. **(Allegato 2)**



Fonte: PAT T.04 "Carta delle trasformabilità, azioni strategiche, valori e tutele"

1. Area Ex Marazzato e Luigina.

In particolare, quest'area prevede la realizzazione delle seguenti principali attività:

- Commerciale alimentare, area Ex Marazzato 3.300 mq;
- Commerciale non alimentare, area Ex Marazzato 13.000 mq;
- Commerciale non alimentare, area Luigina 2.500 mq;
- Direzionale, area Luigina 5.200 mq;
- Produttivo, area Luigina 7.300 mq;
- Palestra, area Luigina 3.800 mq;
- Hotel, area Luigina 5.100 mq;
- Bar/ristorante, area Luigina 3.000 mq;
- Autorimessa multipiano, area Luigina 16.300 mq.

Come si evince dallo studio sulla viabilità condotto da TRT TRASPORTI E TERRITORIO spa, nello scenario futuro e nel suo complesso, l'attività commerciale attrarrà un incremento del traffico. Nello studio la stima dei flussi è stata ricavata in base ai valori di superficie destinata al commercio, alla residenza, ai servizi pubblici e quella destinata al terziario. Per il calcolo degli spostamenti indotti dalle funzioni insediate nell'area di trasformazione ci si è basati sulla trasformazione delle superfici in numero clienti, addetti, o più in generale di fruitori delle diverse funzioni, e da questi, mediante l'applicazione di coefficienti specifici per ogni funzione, al numero di veicoli attratti e/o generati nelle ore di punta (in questo caso la sera data la forte connotazione commerciale dell'area). Le stime riportate dallo studio in oggetto riportano che, allo stato attuale il traffico giornaliero massimo lungo via Noalese si verifica di venerdì (23.000-28.000 veicoli). La domenica, giorno di traffico giornaliero medio minore (17.000-20.000 veicoli), i flussi sono inferiori rispetto al venerdì del 20-25%.

Dallo studio del SIA; Studio di Impatto Ambientale preparato per la sottomissione a Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale presso gli uffici della Provincia di Treviso e denominato "RISTRUTTURAZIONE E AMPLIAMENTO A USO COMMERCIALE IN COMUNE DI TREVISO"; Proponente ALI' S.P.A. Via Olanda, 2 - 35127 Padova;

<http://ecologia.provincia.treviso.it/Engine/RAServePG.php/P/562510190300/M/529810190303/T/A LI-SPA>

che recepisce la richiesta di trasformazione dell'area Ex Marazzato/Luigina in Centro Commerciale, possiamo leggere nel documento. Split_05_01 SIA Ali Treviso R00 pag. 68 quanto segue: *"Si assiste dunque alla generazione, in un giorno lavorativo (working day), di circa 15.000 viaggi da e per il nuovo sito per attività commerciali. Nell'ora di punta mattutina sono previsti circa 696 viaggi totali in entrata e in uscita dal sito di veicoli equivalenti, mentre nell'ora di punta pomeridiana sono stimati 1.371 viaggi in entrata e in uscita di veicoli equivalenti (dati confrontabili con i circa 1.100 veicoli/ora nell'ora di punta in entrata e uscita previsti dallo studio di impatto sulla viabilità redatto dal TNT Trasporti precedentemente citato)...limitatamente al giorno feriale, si ottengono le rispettive componenti di viaggi di veicoli leggeri e di veicoli pesanti attratti dal nuovo insediamento per l'attività esercitata dalla Grande Struttura di Vendita prevista dal Progetto esaminato":*

E' lo stesso proponente a confermare, in accordo agli studi del traffico eseguiti da TRT che la sua attività attrarrà **15.000 veicoli al giorno in ambito feriale** che si vanno ad aggiungere ai **23.000-28.000**, calcolati allo stato attuale, il Venerdì.

Tabella 4.2 - Stima della ripartizione tra i viaggi di veicoli pesanti e veicoli leggeri totali

Scenario	Percentuale assunta veicoli pesanti (Pp)	Flussi in entrata e in uscita giornalieri (Na), veicoli equivalenti	Flussi generati da veicoli Pesanti (y)	Flussi generati da veicoli leggeri (x)
A regime	0,02	15.000	≈ 291	≈ 14.273

2. Ex Pagnossin ora “Open Dream” Gruppo Zanardo

Quest'area dismessa è stata acquisita dal Gruppo Zanardo nel 2015. (*La Tribuna di Treviso* 23.10.2015 *Il manager della logistica compra l'area Pagnossin*) <http://tribunatreviso.gelocal.it/treviso/cronaca/2015/10/23/news/il-manager-della-logistica-compra-l-area-pagnossin-1.12316634>

Il Piano di Assetto del Territorio Comunale (PAT, 2015) individua una serie di contesti territoriali destinati alla realizzazione dei Programmi Complessi, l'ex Pagnossin è uno di questi. Gli ambiti di tali aree sono individuati dalla **Tabella del PAT T.04 “Carta delle trasformabilità, azioni strategiche, valori e tutele”** ed interessano attività strategiche esistenti da confermare e/o riqualificare. Si tratta di operazioni complesse a scala urbana che investono interi settori della città, intervenendo anche sul telaio infrastrutturale dei sistemi della mobilità e dei servizi, che dovrebbero seguire un approccio integrato, dove le singole azioni costituiscono i tasselli di una strategia complessiva e multidisciplinare. Difatti Il PAT stabilisce che tutti gli interventi realizzati in tali contesti dovranno assicurare un alto grado di sostenibilità, **“che dovrà essere quantitativamente e qualitativamente definito in sede di Accordo con la Pubblica Amministrazione”**, (così è scritto nel documento) prevedendo anche un sistema di monitoraggio per l'attuazione dell'intervento che consenta di verificare il conseguimento degli obiettivi e di individuare eventuali azioni correttive in caso di criticità. Questo è ciò che sinteticamente riporta il documento redatto dal Comune di Treviso.

Queste direttive però non sono contemplate nel Master Plan in oggetto in quanto lo sviluppo di questo grande complesso urbanistico non viene neanche menzionato. **Non viene analizzata neanche in modalità previsionale dallo studio sul traffico della società TRT TRASPORTI E TERRITORIO.** A seguito le tabelle che ricapitolano nei dettagli la destinazione d'uso.

Tabella 4-1: Ripartizione percentuale delle destinazioni d'uso nelle aree interessate dai Programmi Complessi

	Sup. Fond (mq)	Residenziale	Commerciale	Direzionale	Turistico	Produttivo	Servizi	TOTALE
Area Pagnossin	263.900	10%	50%	20%	20%	0%	0%	100%
Treviso Servizi	582.793	0%	0%	0%	0%	0%	100%	100%
Treviso Servizi (F11/2)	103.509	0%	0%	0%	0%	100%	0%	100%
Treviso Servizi (F11/1)	103.358	0%	0%	0%	0%	0%	100%	100%
Ex Consorzio Agrario	56.898	15%	70%	15%	0%	0%	0%	100%

Tabella 4-2: Quantificazione delle destinazioni d'uso nelle aree interessate dai Programmi Complessi

	Sup. Fond (mq)	Residenziale	Commerciale	Direzionale	Turistico	Produttivo	Servizi	TOTALE
Area Pagnossin	263.900	26.390,00	131.950,00	52.780,00	52.780,00	-	-	263.900,00
Treviso Servizi	582.793	-	-	-	-	-	582.793,00	582.793,00
Treviso Servizi (F11/2)	103.509	-	-	-	-	103.509,00	-	103.509,00
Treviso Servizi (F11/1)	103.358	-	-	-	-	-	103.358,00	103.358,00
Ex Consorzio Agrario	56.898	8.534,70	39.828,60	8.534,70	-	-	-	56.898,00
TOTALE	1.110.458	34924,70	171778,60	61314,70	52780,00	103509,00	686151,00	

Qui sotto un recente articolo del quotidiano La Tribuna di Treviso che descrive i progetti di utilizzo dell'Ex Pagnossin

recuperi

di Andrea De Polo
D TREVISO

Anche un capannone industriale abbandonato ha il suo fascino, specie se - è il caso dell'ex Pagnossin, al confine tra Treviso e Quinto - è stata una fucina artistica oltre che produttiva, con la sua tipica pietra rossa, gli stampi e le matrici per le ceramiche, il forno Hoffmann e il mulino d'impasto. I titolari della Zanardo Spa, colosso veneziano della logistica che quel capannone se l'è comprato nel 2015, se ne sono accorti, e hanno pensato che fosse un peccato cancellare un passato che intrecciava industria, arte, cultura, storie. Metà stabilimento, circa 50 mila metri quadrati, è diventato un polo logistico funzionale all'attività della Zanardo. Ma l'altra metà, circa 42 mila metri quadrati, sarà una grande esposizione di opere d'arte, prodotti tipici, opere architettoniche, allestita in collaborazione con lo Iuav di Venezia e presentata per la prima volta ieri sera al pubblico invitato dalla Zanardo.

Arte e musica nella fornace. Open Dream, Expo delle Eccellenze, Polo del Made in Italy. Sul nome si discute ancora, la filosofia invece è chiara: «Un progetto di riqualificazione dell'area di archeologia industriale, dando vita a un centro basato sull'incontro fra attività diverse come ristorazione di qualità, arte, architettura, accoglienza, bioagricoltura», spiega lo Iuav di Venezia, partner dell'iniziativa assieme all'artista Romano Abate e, ovviamente, alla famiglia Zanardo, titolare dell'impresa. I 42 mila metri quadrati nella zona frontale dell'ex Pagnossin sono stati divisi in quattro parti, attraversate da un unico percorso: un'esposizione temporanea di artisti (con opere, oltre che di Abate, di Cristiano Baggio, Antonio Favale, Giovanni Lenti, Elena Rizzardo, Giordano Russo), una sezione dedicata alla musica, un'altra per la collezione storica delle opere prodotte in Pagnossin, un ultimo settore a cura di una trentina di agricoltori e coltivatori locali che, oltre a presentare i loro prodotti, li cucinano in loco per i visitatori. Ieri sera la prova generale di un progetto che, tra qualche mese, dovrebbe andare a regime. L'iniziativa ha avuto il benestare di Comune di Treviso, Unindu-

Arte, musica e gastronomia la fornace diventa Expo

Nell'area abbandonata da dieci anni una mostra permanente della Zanardo

EX PAGNOSSIN



L'inaugurazione dello spazio espositivo all'ex Pagnossin



stria, Camera di Commercio. **Nessuna demolizione.** Damaso Zanardo, titolare della Zanardo Spa, spiega com'è nata l'idea: «Non volevo buttare giù niente, si tratta di un'area che può vivere ancora, con un nuovo ruolo. Abbiamo cercato un

percorso tra le pietre della storica fabbrica che fosse in grado di illustrare l'architettura industriale e la storia di quell'area, ancora oggi di estrema attualità». Nessuna demolizione e nessuna nuova costruzione, limitando quindi

il consumo del suolo. «L'idea è di rendere tutto fruibile al pubblico» continua Zanardo, «abbiamo recuperato i calchi in gesso dell'epoca e i produttori veneti si sono resi disponibili a far vedere, toccare, annusare i loro prodotti. Lo considero

una Expo delle eccellenze venete; una sorta di mercato al chiuso che ridà vita a un'area abbandonata». **L'hub delle cantine.** L'Expo si estende su circa metà dell'ex stabilimento, il resto è già consacrato al suo ruolo originario,

quello di sito produttivo. Zanardo sta allestendo una sorta di hub logistico, interconnesso con 14 transit point italiani, in grado di fare da magazzino per le grandi cantine del Nord. Sta sorgendo uno spazio in grado di accogliere 15 mila posti pallet, stoccando quindi più di cinque milioni di bottiglie alla volta. Un nuovo edificio, stavolta, sarà costruito: ma sarà a impatto zero, con pannelli e strutture in legno, isotermico.

ESPOSIZIONE RISERVATA

Eppure dell'Ex Pagnossin non è che nessuno sappia e non è neppure un "fantasma urbano"! Dalla sua nuova acquisizione ci sono state due inaugurazioni:

- **la prima nel luglio 2016** dove la proprietà ha annunciato l'apertura di un polo logistico dedicato alla sanità pubblica e privata (vedi articolo della Tribuna di Treviso del 21.06.2016. "All'ex Pagnossin apre il polo logistico dedicato alla sanità")

<http://tribunatreviso.gelocal.it/treviso/cronaca/2016/06/21/news/all-ex-pagnossin-apre-il-polo-logistico-dedicato-alla-sanita-1.13702763>

- **la seconda nel maggio 2017** dove la proprietà ha annunciato un ulteriore progetto : “Open Dream” scaturito da un accordo di collaborazione con lo IUAV, università di Venezia e prevede la riqualificazione del complesso storico industriale che verrà occupato da attività commerciali e culturali come annunciato pubblicamente in conferenza stampa. Una cittadella del food & beverage, ricettività per eventi con arte e design, centri di ricerca e cultura. Il progetto ha già un sito web <http://opendream.it> (vedi articoli: *Ex Pagnossin presentato l'accordo tra luav di Venezia e Zanardo Trevisotoday del 10.05.2017* <http://www.trevisotoday.it/economia/treviso-ex-pagnossin-iuav-10-maggio-2017.html> e *la Tribuna di Treviso del 09.05.2017 “Nasce un centro Culturale nell'ex Pagnossin)* <http://tribunatreviso.gelocal.it/treviso/cronaca/2017/05/09/news/nasce-un-centro-culturale-nell-ex-pagnossin-1.15313899>

L'area ex Pagnossin è circa 5 volte quella denominata Ex Marazzato/Luigina e prevede, come quest'ultima, nei prossimi 2/3 anni di diventare operativa. La sua crescita quindi si somma anche ad Aeroporto, Centro Commerciale ALI' ed influirà pesantemente sull'unico asse viabilistico che lo collega al “resto del mondo”: la SR 515 Noalese. Dalle tabelle 4-2 e 4-2 sopra citate che specificano le destinazioni d'uso e le proporzioni in mq. dell'area, nonché dalle dichiarazioni d'intento della proprietà, si può stimare che le nuove attività programmate attrarranno una quantità di veicoli sicuramente molto più alta dell'area commerciale denominata Ex Marazzato/Luigina e che aggraverà ulteriormente la viabilità ed i suoi impatti sul territorio.

3.Treviso Servizi

L'area denominata Treviso Servizi costituisce una potenzialità già prevista e delineata dallo strumento urbanistico previgente il P.A.T di Treviso. L'attuale Piano conferma la valenza strategica di quest'ambito all'interno del quale potranno trovare allocazione i servizi e le attrezzature di interesse pubblico o collettivo di scala territoriale, anche con finalità sportive. Gli interventi ipotizzati in tale ambito dalla stesura del P.A.T., prevedono l'individuazione di destinazioni di carattere direzionale e commerciale, la movimentazione delle merci, la realizzazione di magazzini, depositi, officine e servizi legati alla logistica ed ai trasporti, nonché la commercializzazione di prodotti di interesse pubblico. Inoltre, secondo quanto previsto dall'impianto normativo di piano potrebbe essere prevista anche la realizzazione della nuova sede per lo stadio Tenni, la creazione di un parcheggio.

Fortunatamente non si prevede nel breve o medio periodo nessuna realizzazione di queste azioni presenti nel Piano di Assetto del Territorio per questa specifica area che data l'estrema vicinanza all'aeroporto (è situata a nord ovest dell'asse stradale SR 515), va considerato in un serio piano di riorganizzazione dell'intero piano viabilistico. Sempre nelle Tabelle sopraindicate 4.1; 4.2 sono messe in evidenza quantificazione e ripartizione percentuale delle destinazioni d'uso di tale area territoriale. Insomma possibili metri quadri trasformabili in metri cubi che aumenteranno l'antropizzazione della zona in questione attraendo ulteriore traffico. Anche in questo caso il Master Plan nella sua proposta di ampliamento delle attività non menziona la possibile espansione di tale area con cui la struttura aeroportuale dovrebbe convivere.

La descrizione del quadro generale della situazione urbanistica dell'area in oggetto ci dovrebbe aiutare a capire se l'impianto viabilistico progettato e presentato nel Master Plan dei proponenti ENAC/AerTre è fondato sulla sostenibilità oppure non è in condizioni di far fronte ai problemi già esistenti per quanto riguarda la mobilità.

Come già detto nelle pagine precedenti il Master Plan recepisce dal sopracitato Studio di traffico TRT TRASPORTI TERRITORIO, l'**Ipotesi di progetto 1: risistemazione dell'Asse Noalese**.

Su questa situazione critica già esistente il Master Plan prevede una serie di INTERVENTI LAND SIDE:

1. Interventi previsti sulla viabilità principale di accesso all'aeroporto
2. Curb e parcheggio bus
3. Passerella pedonale curb-fast park
4. Viabilità secondaria di accesso e di distribuzione ai parcheggi
5. Riorganizzazione e ampliamento parcheggi
6. Verifica del soddisfacimento del fabbisogno dei parcheggi previsto

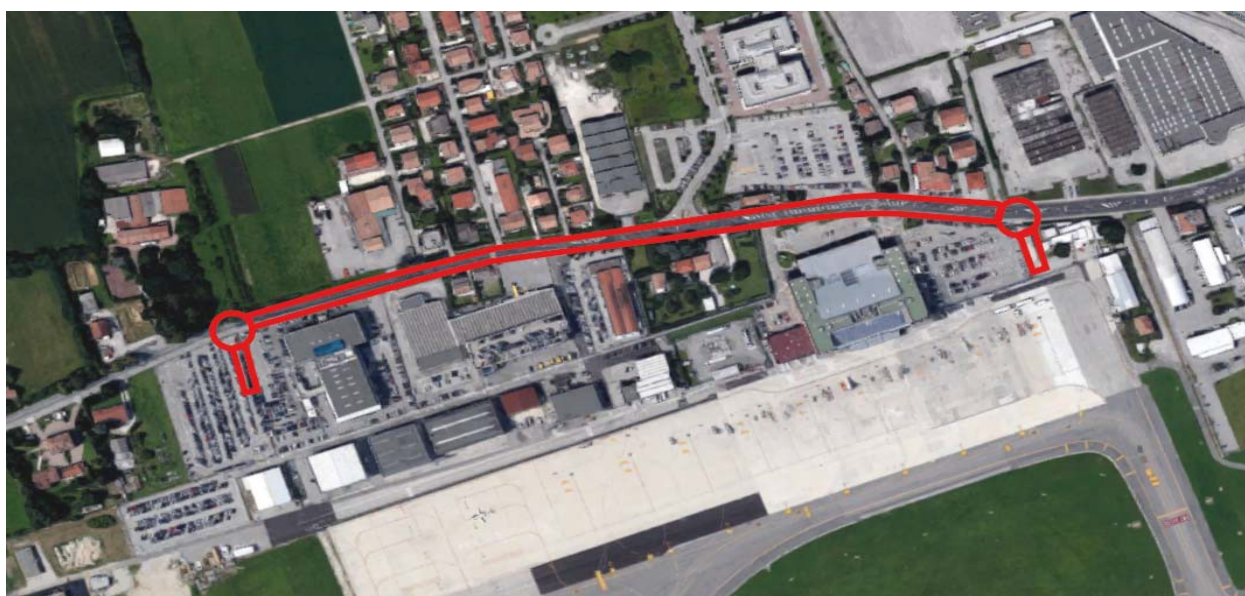
Nel piano degli interventi previsti sulla viabilità viene tutto demandato alla **prima fase 2016 – 2020 di sviluppo del PSA** rispettando un'urgenza attuale e di necessaria e immediata risoluzione.

Tralasciando la seconda fase 2021- 2025 e la terza fase 2026 – 2030 e dichiarando che, per quanto riguarda la viabilità, non vogliamo emettere un giudizio su tutti i punti di programma, oltretutto alcuni sicuramente condivisibili e necessari nell'immediato, ma ci soffermeremo solo su quei punti oscuri che al momento non hanno riscontro consolidato in fase realizzativa.

Interventi previsti sulla viabilità principale di accesso all'aeroporto sulla Via Noalese; SR 515

“Uno dei principali obiettivi del Master Plan è in generale il miglioramento graduale della viabilità di accesso all'aeroporto e del sistema di distribuzione interna alle varie aree sosta e del curb. Rispetto alla configurazione attuale, l'assetto di progetto al 2030 prevede la riconfigurazione di un intero tratto della S.R. Noalese attraverso l'inserimento di una nuova corsia e di due nuove rotonde che siano in grado di incanalare e smistare il flusso in ingresso e uscita dall'aeroporto.”

Questo è ciò che dichiara il Proponente nel Master Plan. Nella figura sottostante la parte della SR 515 interessata al Progetto



Il Proponente continua nella descrizione del Progetto di Trasformazione dicendo:

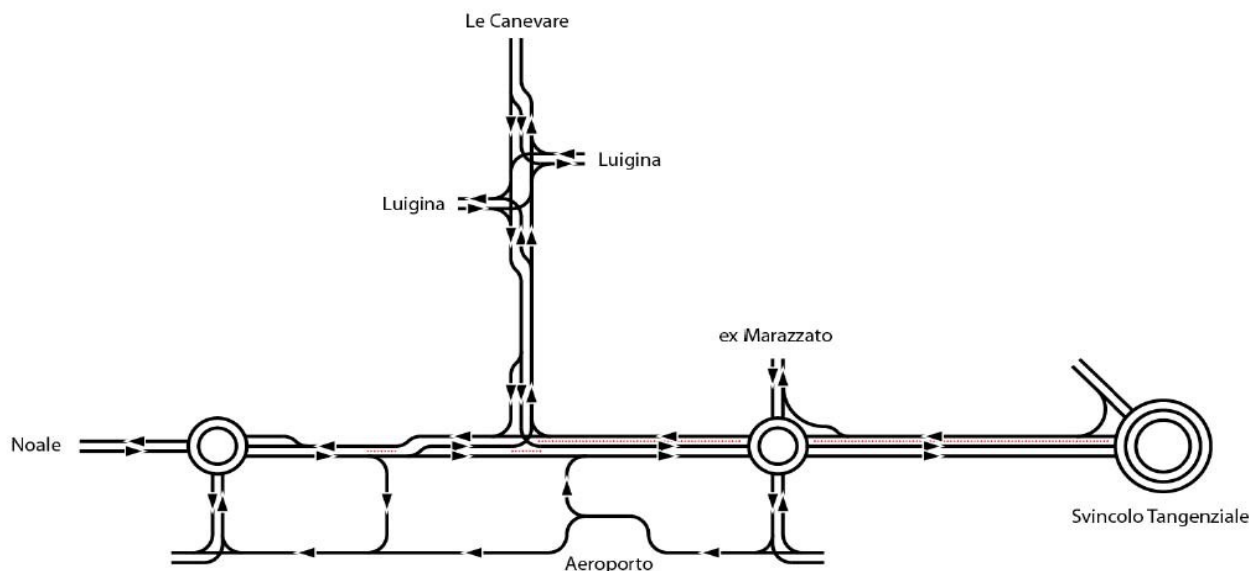
“Tale soluzione progettuale, di carattere conservativo, prevede la risistemazione della piattaforma stradale di via Noalese, tra la zona dei parcheggi occidentali dell’aeroporto (altezza civico 77) e lo svincolo della tangenziale di Treviso.

In sintesi, la soluzione ipotizzata si caratterizza per:

- *la previsione di un totale di tre corsie lungo l’asse stradale tra via Le Canevare e lo svincolo della tangenziale; le corsie saranno 2 in direzione Treviso e 1 in direzione Noale; nel tratto a tre corsie tutte le svolte a sinistra (cfr. passi carrabili e ingressi/uscite alle proprietà) saranno inibite tramite l’installazione di uno spartitraffico (sormontabile solo in caso di emergenza);*
- *la realizzazione di una nuova rotonda, di diametro di 36 metri, in prossimità dell’accesso ovest ai parcheggi dell’aeroporto;*
- *il ridisegno e la semaforizzazione parziale dell’intersezione tra via Noalese e via Le Canevare, garantendo ai flussi di traffico tra loro non in conflitto (flussi con destra libera) la possibilità di proseguire ovvero svoltare con il solo obbligo di dare la precedenza;*
- *la realizzazione di una nuova rotonda, di diametro 36 metri, in prossimità dell’accesso est al terminal aeroportuale nonché all’accesso della zona commerciale “ex-Marazzato”. Tale rotonda avrà un by-pass dedicato ai veicoli provenienti da Treviso e diretti alla zona commerciale;*
- *la riconfigurazione degli accessi alle aree “Luigina” con svolte a sinistra protette lungo via Le Canevare;*
- *la riconfigurazione (messa a standard) del golfo di fermata TPL situato sul lato nord di via Noalese in corrispondenza dell’aerostazione e della fermata c.d. “in linea” posta sul lato sud;*
- *la previsione di una pista ciclabile e di un percorso pedonale continui lungo il lato sud di via Noalese, nonché di un marciapiede sul lato nord della stessa; lungo via Le Canevare si prevede di mantenere l’esistente percorso pedonale sul lato est;*
- *la realizzazione di un sottopasso/sovrappasso pedonale in corrispondenza dell’attuale impianto semaforico pedonale di fronte all’aerostazione con il fine di garantire un adeguato standard di sicurezza per tutti i pedoni che attualmente si trovano costretti ad attraversare via Noalese.”*

Questo è ciò che dichiara in fase di progetto il Proponente.

Nell’immagine sottostante la schematizzazione di riqualificazione della S.R. Noalese. 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.*



Tralasciando la fattibilità del progetto, sull'asse di via Noalese dove le 3 corsie sono di dubbia realizzazione (per quanto riguarda il tratto in via Le Canevare sembra realizzabile), trattandosi di aree non di proprietà del Gestore aeroportuale ma Pubbliche che si trovano nel Comune di Treviso, tale modifica allo stato attuale sembra impossibile in quanto non ci sono autorizzazioni a riguardo dell'Ente Pubblico. Il documento **170201_Parere_viabilit_Marazzato-1** (allegato 3) dimostra che non ci sia nessun accordo ma un tassativo divieto ad operare modifiche in quel tratto, esclusa la rotonda più a ridosso della Tangenziale; S.R. n. 53, quella di collegamento con l'area Ex Marazzato/Luigina. Il documento firmato dalla Responsabile dell'ufficio Servizio Mobilità del Comune di Treviso testualmente così riporta:

“Oggetto: Integrazione allo “Studio di traffico sulla riorganizzazione della viabilità connessa alle aree AerTre Aeroporto di Treviso, AirCentre, Ex-Marazzato” ricevuta via mail dal Comune di Treviso in data 17/01/2017 – Parere Servizio Mobilità

In riferimento alla documentazione di cui all'oggetto, considerando la Tavola N.7 “Ipotesi progettuale SP1 – Schema progettuale” modificata sulla base delle richieste dal Servizio Mobilità, si esprime parere favorevole con riferimento al solo intervento che interessa l'area Ali-Marazzato, considerando compreso nel primo step progettuale anche la separazione fisica delle carreggiate della Sr 515 Noalese nel tratto fronte accesso Aeroporto.

Con riferimento all'area Luigina e a quella Aeroportuale lo studio viabilistico e i relativi interventi proposti non risultano essere idonei al rilascio di un parere favorevole e dovranno pertanto essere oggetto di successivi approfondimenti; la rotonda prevista sulla SR 515 nel secondo Step, ubicata a sud ovest in direzione Quinto, in questa fase non è pertanto oggetto di parere;

Rimanendo a disposizione per qualsiasi chiarimento, colgo l'occasione per porgere cordiali saluti.

Il Responsabile del Servizio Mobilità

Ing. Michela Mingardo

Reputiamo **grave, gravissimo** che venga presentato un piano progettuale viabilistico di vitale importanza, non solo per le attività aeroportuali, senza nessun accordo preliminare con le

amministrazioni pubbliche di riferimento. L'impianto progettuale, come la programmazione dello stesso non hanno nessun senso e nessun valore se non ci sono le condizioni minime per la realizzazione e tutto ciò non appare conforme né alle linee guida di valutazione di impatto ambientale, né al P.AT. del comune di Treviso.

Può essere considerata seria e credibile da parte del Proponente Enac/AerTre la fattibilità di realizzazione del progetto entro la **fase 1 - 2016.-. 20120**? Piuttosto viene da chiedersi se, come hanno fatto ripetutamente negli anni passati i Proponenti dei Master Plan dell'Aeroporto A. Canova di Treviso, abbiano buttato lì dei progetti ,sempre bocciati dalla CTVA del MATTM, tanto per tirare a campare in quanto le procedure di V.I.A. in Italia possono durare anche decenni tanto nessuna autorità interviene? Crediamo che questa volta, la serietà e la coerenza della VS Commissione non possa tacere o bypassare questo tipo di atteggiamento poco conforme ai principi di corretta collaborazione e responsabilità socio ambientale su cui l'Europa a redatto le procedure di V.I.A.

Eppure sempre la VS commissione nel **Parere n. 1363 CTVA del 25 ottobre 2013** e conseguenti pareri faceva delle dichiarazioni molto coerenti con quello appena detto in queste osservazioni:

VALUTATO che

5.3.1 COMPONENTE VIABILITÀ

- Non esistono modalità di trasporto alternativi ai mezzi su gomma e l'area aeroportuale è raggiungibile esclusivamente dalla SR 515. I dati di traffico vengono fatti risalire al 2002 e già allora si evidenzia come il livello di servizio si identificava nel limite critico di flusso.
- La criticità del traffico veicolare sulla SR 515 è già oggi il doppio del limite previsto dal Livello di Servizio (LOS) DM 05/11/2001.
- Anche negli Scenari futuri, è lo stesso SIA a precisare che, nonostante le razionalizzazioni previste dal PSA nelle connessioni tra l'aeroporto e la viabilità ordinaria, il livello di congestione sulla viabilità tenderà ad aumentare.
- Il rapporto posti auto/passeggeri previsto per gli Scenari futuri non è sostenibile in quanto non viene dimostrato quanto si dichiara nello SIA e cioè che *"...circa il 50% dei passeggeri attualmente in arrivo e in partenza dallo scalo trevigiano sono serviti dai bus navetta messi a disposizione dalle Compagnie di vettori low-cost"*.

In ogni caso, consideriamo pure fattibile la realizzazione dell'**Ipotesi di progetto 1: risistemazione dell'Asse Noalese**, recepita dal sopraccitato Studio di traffico TRT TRASPORTI E TERRITORIO ma pensare che tale soluzione debba o possa sostenere il traffico veicolare:

- Ordinario creato dallo spostamento delle persone e delle attività quotidiane dei residenti.
- Dell'aumentata attività commerciale dell'Aeroporto,
- Della nuova e rigenerata area Commerciale ALI'
- Della riqualificazione dell'area Logistico,Ricettiva e Commerciale Ex Pagnossin ora Opern Dream

è umanamente impensabile che le modifiche progettate possano assorbire e sostenere la movimentazione creata da tali strutture. **Tali modifiche possono essere necessarie per**

mitigare lo stato attuale ma non sono sostenibili se proiettate ad uno scenario dei prossimi 2/3 anni che significa domani prossimo venturo.

Reputiamo infatti lo studio sulla viabilità della TRT TRASPORTI E TERRITORIO insufficiente per programmare gli scenari futuri soprattutto perché è privo di ipotesi sull'area Ex Pagnossin, zona 5 volte più grande dell'area Ex Marazzato/Luigina. Se dovessimo ipotizzare un conteggio dei veicoli che potrebbe movimentare la realizzazione dei piani espansionistici del Gruppo Zanardo proprietario dell'area, comparato con lo studio realizzato sull'area Ex Marazzato/Luigina potremmo arrivare fino a duplicare, triplicare, *in un giorno lavorativo (working day)*, di circa 30.000 – 45.000 viaggi la movimentazione veicolare.

Rispetto alla conformazione attuale l'introduzione come unica soluzione mitigatoria della riconfigurazione di un intero tratto della S.R. Noalese attraverso l'inserimento di una nuova corsia e di due nuove rotatorie che siano in grado di incanalare e smistare il flusso in ingresso e uscita dall'aeroporto potrà produrre solo effetti di traffic calming con riduzione del numero e gravità degli incidenti a parità di traffico veicolare. Al netto degli interventi previsti dal gestore, le caratteristiche della connessione alla rete viaria di accesso e di uscita dai parcheggi della zona aeroportuale gravitano sempre e comunque sulla strada regionale riscontrando un inevitabile conflitto tra i flussi da e per l'aeroporto con il normale traffico di attraversamento presente in Noalese. **Il problema fondamentale è costituito principalmente dalla disponibilità di una sola strada di accesso alle strutture aeroportuali per cui l'incremento del solo traffico di transito, quindi estraneo al programmato sviluppo aeroportuale, garantisce il livello di congestione della SR 515 riscontrabile già nella situazione attuale.**

L'effetto sulla congestione di una rotatoria sarà minimo in quanto non è esente dalla formazione di code in entrata lungo alcune direttrici nell'ora di punta, dissimmetria di deflusso lungo i bracci di ingresso e uscita, maggiore/minore difficoltà di impegno dell'anello circolatorio per alcune correnti veicolari.

Constato che nel "Progetto di sviluppo aeroportuale" non sono state menzionate alternative alle scelte progettuali indicate, chiediamo alla Commissione Tecnica VIA/VAS una immediata sospensione della Procedura in corso e che si ridiscuta in maniera appropriata il piano viabilistico nelle modalità richieste nei precedenti pareri VIA (*estratto dal Parere n. 1363 CTVA del 25 ottobre 2013 Istruttoria VIA Aeroporto di Treviso Antonio Canova Master Plan Proponente ENAC*):

TUTTO CIÒ VISTO CONSIDERATO E VALUTATO LA COMMISSIONE TECNICA PER LA VERIFICA DELL'IMPATTO AMBIENTALE – VIA E VAS

ESPRIME

Parere Interlocutorio Negativo circa la pronuncia di Compatibilità Ambientale relativa al previsto aumento di traffico commerciale nel PSA 2011-2030 dell'Aeroporto di Treviso "Antonio Canova" rilevate le carenze segnalate nelle valutazioni del presente Parere, disponendo la presentazione di una **Nuova Istanza di VIA** con un **SIA** che dimostri e garantisca con specifici approfondimenti

1. il superamento di tutte le criticità e problematiche evidenziate nel presente provvedimento.

2. Un approfondimento e valutazione su tutte le possibili opzioni anche intermodali, di una strategica mobilità su scenari futuri, atta al superamento, al contenimento della attuale congestione la SR 515 "Noalese" e/o ipotesi diverse di nuovi collegamenti viari di connessione diretta all'Aeroporto dalla Tangenziale.

Tutto ciò anche in considerazione dell'impianto progettuale che non è conforme alle **direttive europee per i trasporti**. In generale le politiche **UE** sono orientate verso la «sostenibilità» dei trasporti e rivolgono l'attenzione agli aspetti ambientali e sociali. In quest'ottica rientrano le strategie di **riequilibrio modale** che privilegiano lo sviluppo del **trasporto ferroviario, marittimo e fluviale e la riduzione delle emissioni di gas effetto serra e del consumo di energia da fonti non rinnovabili**. La scelta di puntare unicamente sulla mobilità su gomma, tralasciando tutte le altre forme ecologicamente non impattanti, sembra una strada non coerente che sta a dire: **“più auto più emissioni di Co2 e particolato”**.

Vale ricordare che i Comuni dell'**Agglomerato di Treviso** (Treviso; Carbonera; Casale sul Sile; Casier; Mogliano Veneto; Paese; Ponzano Veneto; Preganziol; **Quinto di Treviso**; Silea; Villorba; **Zero Branco**), a seguito *Delibera della Giunta Regionale Veneto n. 3195 del 17 ottobre 2006*, sono inseriti in zona classificazione **A1 Agglomerato**, cioè Comuni con **densità emissiva > 20 tonn/anno kmq** (somma delle densità emissive comunali di PM10 primario e secondario). La Delibera riporta il seguente giudizio: **«rappresentano una fonte di rilevante inquinamento per se stessi e per i Comuni vicini. In corrispondenza di queste aree devono essere applicate misure finalizzate al risanamento della qualità dell'aria e piani di Azione di natura emergenziale»**.

Il forte aumento del traffico veicolare su gomma senza nessuna previsione di sistemi di mobilità a basso impatto emissivo non potrà che aggravare la situazione di emergenza ambientale già presente nell'area. Quindi tale Piano Viabilistico dovrebbe essere analizzato e approfondito per quanto riguarda gli impatti sulla salute pubblica applicando il **Principio di Precauzione** come sottolinea una sentenza del Consiglio di Stato (**sentenza 4227/2013**). Secondo il quale il principio di precauzione: *“fa obbligo alle Autorità competenti di adottare provvedimenti appropriati al fine di prevenire i rischi potenziali per la sanità pubblica, per la sicurezza e per l'ambiente”*. Ciò si distingue dal principio di prevenzione: *“ponendo una tutela anticipata rispetto alla fase dell'applicazione delle migliori tecniche”*. L'applicazione di tale principio fa sì *“che, ogni qual volta non siano conosciuti con certezza i rischi indotti da un'attività potenzialmente pericolosa, l'azione dei pubblici poteri debba tradursi in una prevenzione anticipata rispetto al consolidamento delle conoscenze scientifiche”*.

Infine, va sottolineato che le proposte di modifica della viabilità appiano non conformi alle linee guida della V.I.A., valutazione di impatto ambientale, che affermano: **“la' dove i limiti di legge siano già stati superati, non dovrà' essere ulteriormente incrementato il livello di criticità esistente”**.

Osservazione n° 2

PARCHEGGI

Si rendono necessaria una configurazione di tutte le superfici attuali e future destinate o da destinare a parcheggi al servizio dell'aeroporto, la quale soddisfi soprattutto il rapporto posti auto/passeggeri, come indicato di regolamenti ENAC. Nella prossima figura sono individuate suddette aree di sosta.

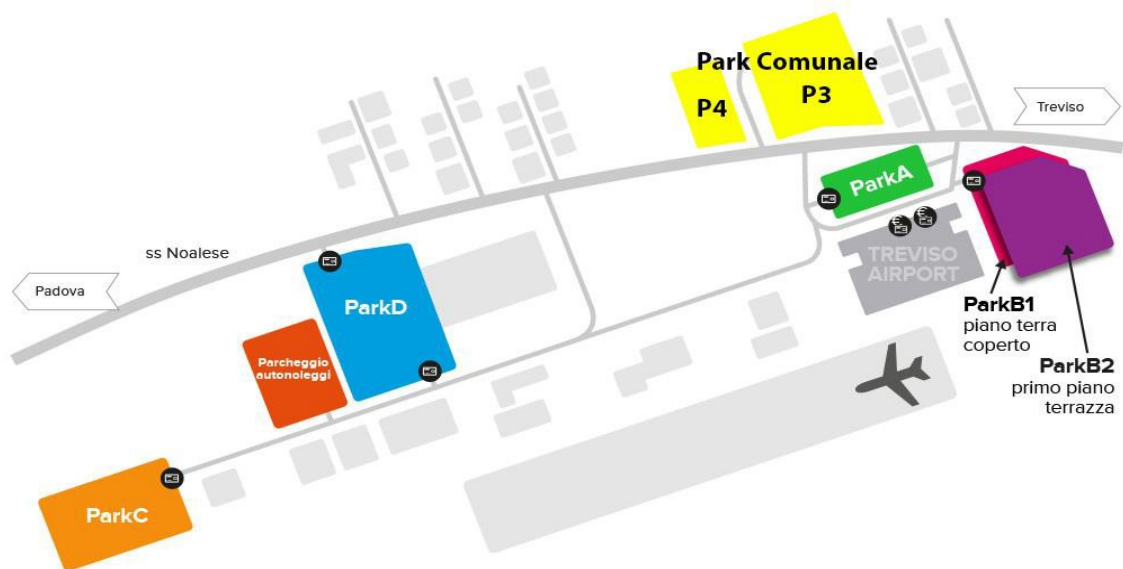


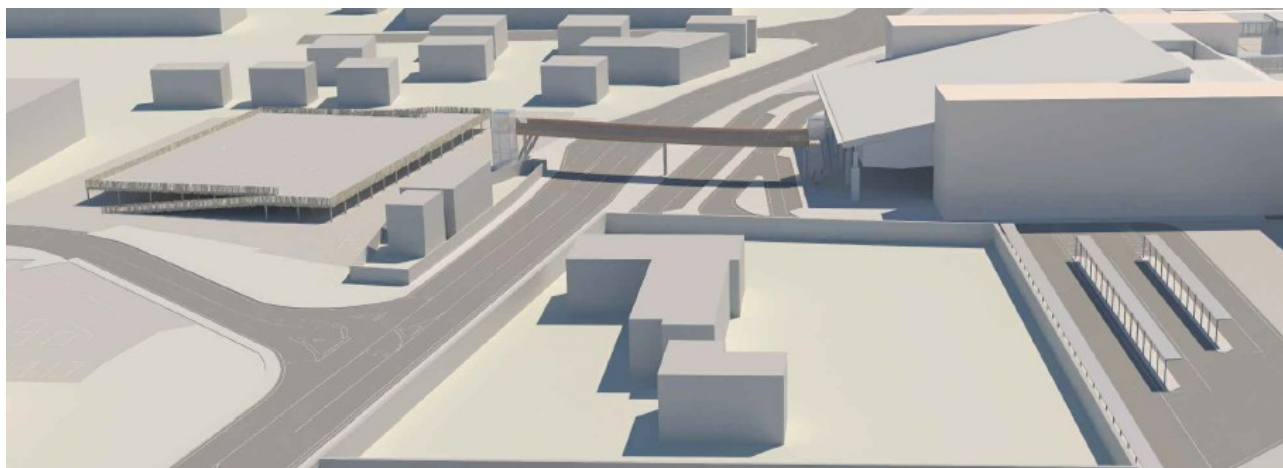
Figura 3-48: Localizzazione delle principali aree di sosta a servizio dell'Aeroporto

Nei piani di sviluppo delle varie aree di sosta abbiamo posto la nostra attenzione sul **Park Comunale P4**. Nel Master Plan viene dichiarato quanto segue:

“Per quanto riguarda invece i parcheggi esterni al sedime il MP prevede progressivamente le seguenti acquisizioni e i seguenti interventi:

- **Acquisizione parcheggio comunale P4** (371 p.a. totali oggi): *l'intervento prevede la realizzazione, in prima fase, di un parcheggio fast park nell'area ovest del parcheggio esistente per un totale complessivo di 432 p.a. destinato ai passeggeri. Si prevede in quest'area il possibile ricollocamento dell'attuale fast park modulare PB (con eventuale aggiunta di altri moduli).”*

E' lo stesso proponente a definire questa area di sosta strategica in quanto si trova di fronte al Terminal passeggeri. Aertre spa intende in questo luogo fare anche un park multipiano e creare una passerella volante che sormonta la SR 515 Noalese per collegarla direttamente all'aerostazione.



Nell'immagine di progetto: il nuovo fast park P4 (Ex parcheggio a raso comunale) e il nuovo sovrappasso pedonale di collegamento all'aerostazione.

A nostro avviso qui c'è un grosso problema perché il Comune di Treviso il giorno **26.06.2016** ha annunciato in Commissione Urbanistica, che non ha nessuna intenzione di vendere tale area ma di

continuarla ad utilizzare per le soste a pagamento. Non soltanto, **l'ing. Maurizio Tira** tecnico incaricato dal Comune di mettere a punto le strategie dell'amministrazione comunale per quanto riguarda lo sviluppo dell'aeroporto, ha detto a chiare lettere che la soluzione progettuale del sovrappasso non è congeniale alla trasformazione dell'area e che piuttosto bisognerebbe verificare la possibilità di fare un sottopasso. Insomma situazioni contrastanti e di opposte vedute che non preludono a nessun accordo a breve. Tutto ciò messo a verbale come tutte le sedute di Commissione Comunale prevedono.

In riferimento alla Progettazione e riqualificazione delle aree di parcheggio facciamo notare che se tutte le acquisizioni annunciate dal Proponente, cioè Enac l'ente pubblico che ha anche stilato i regolamenti sulla quantità di park in rapporto ai passeggeri circolanti in un aeroporto, siano state gestite nelle modalità inconsistenti del suddetto parcheggio P4, rischiamo di trovarci con le auto parcheggiate in doppia fila di fronte all'aerostazione come spesso succede anche oggi!

Questo è l'elenco delle acquisizioni:

- **Acquisizione P1** (oggi 200 p.a. in struttura): in prima fase si prevede la demolizione della struttura esistente e la realizzazione di un nuovo fast park per un totale di circa 279 p.a. passeggeri.

- **Acquisizione P2**: in prima fase si prevede un intervento di razionalizzazione e adeguamento del parcheggio a raso esistente che passa dai 230 p.a. odierni ai 268 p.a. destinati alla sosta lunga passeggeri.

- **Acquisizione PR (Rent)**: si prevede in prima fase l'acquisizione del parcheggio rent a car per un totale di 255 p.a. sia in struttura che a raso. Non si prevedono adeguamenti della struttura esistente.

- **Acquisizione del PD**: si prevede in seconda fase l'acquisizione del parcheggio in struttura PD (142 p.a.) attualmente in affitto. Non si prevedono adeguamenti della struttura esistente.

- **Acquisizione del P3**: si prevede in terza fase l'acquisizione del parcheggio in struttura P3 (160 p.a.) e la riorganizzazione degli spazi a raso (+50 p.a. a raso) per un totale di 201 p.a. Non si prevedono adeguamenti della struttura esistente.

La carenza di park presso l'aeroporto di Treviso è nota ad Enac in quanto controllore dello sviluppo degli aeroporti in Italia.

Nè noi, né lor Signori della Commissione possono andar dicendo di volersi realizzare la casa se prima non hanno acquistato per lo meno il terreno. E' lecito quindi pretendere che ENAC, Proponente e Controllore della configurazione di tutte le superfici attuali e future da destinare a parcheggi nell'aeroporto di Treviso, soddisfi con concrete azioni preliminari il rapporto posti auto/passeggeri. **Le ipotesi di progetto nel caso specifico contano come "l'aria fritta"!** Non sembra lecito invece, richiedere o autorizzare un aumento dei passeggeri in transito se prima non ci sono i parcheggi sufficienti come indicato in specie dal regolamento ENAC. **E' lecito quindi richiedere che prima di avere le autorizzazioni di maggiori voli e traffico passeggeri la gestione dell'aeroporto ed ENAC garantiscano per lo meno l'avvenuta acquisizione delle aree di parcheggio che si vogliono modificare e potenziare.** Considerate le "disavventure" occorse nell'iter di V.I.A, un susseguirsi di bocciature e pareri negativi oramai lungo più di 10 anni, crediamo che la VS Commissione debba applicare il detto: *"fidarsi è bene ma non fidarsi è meglio"* **Prima la certezza dei Park poi l'aumento dei passeggeri!**

Come pronunciato dalla VS Commissione in questo estratto dal Parere n. 1590 CTVA del 1 agosto 2014 Istruttoria VIA Aeroporto di Treviso Antonio Canova Master Plan Proponente ENAC:

- **Si rileva** come il metodo di dimensionamento dei parcheggi sia anche riportato nello SIA (Quadro di Riferimento Progettuale – Sez. B – pag. 34/100) testualmente:
“la determinazione del fabbisogno di sosta per l’Aeroporto Antonio Canova di Treviso è stata effettuata nel PSA prendendo in esame lo standard minimo indicato da ENAC, equivalente a 500 posti auto per milione di passeggeri annui”.
E’ lo stesso ENAC poi che per il dimensionamento del numero di parcheggi da prevedere nei PSA, adotta come riferimento il parametro della FAA (*Federal Aviation Administration*) la quale, per Aeroporti superiori a 1,5 milioni di passeggeri/anno, indica che il *“range at existing airports may vary from under 1.000 to as high as 3.300 parking spaces per million originations”* (Advisory Circular – AC No 150/5360-13 del 22/04/1988).
La prescrizione al Punto 3 chiede una puntuale configurazione di queste necessarie opere di urbanizzazione primaria specie per lo scenario futuro del PSA al 2030.

Considerato che a tutt’oggi tali criticità non siano state superate e che a nostro avviso sono ancora valide le conclusioni riportate nel Parere n. 1590 CTVA del 1 agosto 2014 Istruttoria VIA Aeroporto di Treviso Antonio Canova Master Plan Proponente ENAC: **(allegato4)**

**Tutto quanto sopra VISTO, CONSIDERATO e VALUTATO,
la Commissione Tecnica di Verifica per l’Impatto Ambientale – VIA e VAS**

ritiene

che dalle Note e Controdeduzioni del Proponente non sono emerse valutazioni e/o criticità tali da rendere necessaria una revisione del **Parere Negativo** n°1454 del 07 Marzo 2014 al previsto aumento di traffico commerciale nel PSA 2011-2030 dell’Aeroporto di Treviso “Antonio Canova”.

Quindi richiediamo alla Commissione di congelare la richiesta di ampliamento di voli e passeggeri in transito presso l’aeroporto A. Canova di Treviso affinché non si riesca a garantire per lo meno l’acquisizione delle aree di parcheggio in oggetto. Nonché il Proponente ad essere oggettivamente in grado di rispettare il Regolamento ENAC sul rapporto Posti auto/Passeggeri in riferimento alle indicazioni della FAA, Federal Aviation Administration che definisce per gli aeroporti superiori a 1.500.000 passeggeri, debbano assicurare una quota di **posti auto che si deve aggirare dentro la cifra di 1.000/3.300 x milioni di passeggeri.**

Osservazione n° 3

VIABILIA', AUMENTO DEL CARICO ANTROPICO E SICUREZZA

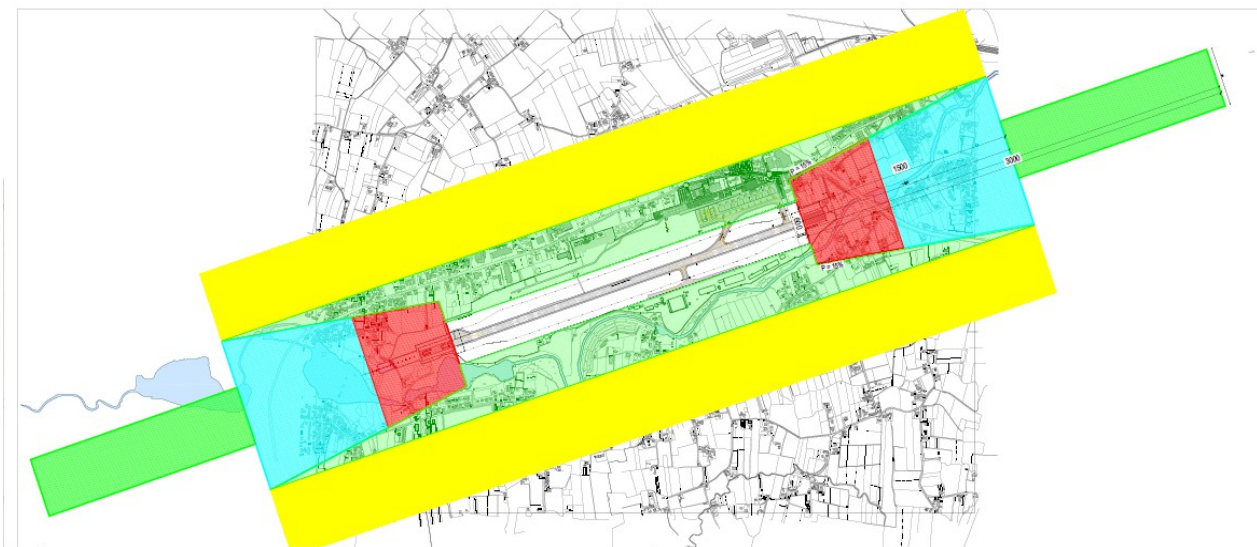
Aree a rischio impatto

Come abbiamo già detto, l’aumento delle attività aeroportuali sommate a quelle delle persone e delle attività quotidiane dei residenti, della nuova e rigenerata area Commerciale ALI',

dell'imminente apertura della attività del Gruppo Zanardo nell'area Ex Pagnossin non creeranno solo problemi alla viabilità ma genererà automaticamente anche il problema sicurezza a causa del maggior carico antropico che subirà tutta l'area.

Per questo motivo, le aree limitrofe ad un aeroporto sono soggette al Piano di Rischio una Procedura contenente le indicazioni e le prescrizioni da recepire negli strumenti urbanistici dei singoli Comuni, ai sensi dell'**art. 707, comma 5 del Codice della Navigazione**.

Lo scopo dei Piani di Rischio è quello di rafforzare, tramite un finalizzato governo del territorio, i livelli di tutela nelle aree limitrofe all'aeroporto, nel rispetto delle normative previste per un utilizzo sicuro e compatibile con l'attività aeronautica.



Piano di Rischio dell'aeroporto di Treviso

Il Piano di Rischio individua delle aree vincolate, per la precisione 4 che vediamo esposte qui sotto sulla proiezione dei territori Comunali di Treviso e Quinto di Treviso. Il Proponente ENAC così indica nelle descrizioni di Piano di Rischio nel Master Plan in oggetto:

“ZONA DI TUTELA A: (zona rossa) è da limitare al massimo il carico antropico. In tale zona non vanno quindi previste nuove edificazioni residenziali. Possono essere previste attività non residenziali, con indici di edificabilità bassi, che comportano la permanenza discontinua di un numero limitato di persone.

ZONA DI TUTELA B: (zona azzurra) possono essere previsti una modesta funzione residenziale, con indici di edificabilità bassi, e attività non residenziali, con indici di edificabilità medi, che comportano la permanenza di un numero limitato di persone.

ZONA DI TUTELA C: (zona verde) possono essere previsti un ragionevole incremento della Funzione residenziale, con indici di edificabilità medi, e nuove attività non residenziali.

ZONA DI TUTELA D: (zona gialla) 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, ecc...

Nelle quattro zone vanno evitate:

- *Insedamenti ad elevato affollamento;*
- *Costruzioni di scuole, ospedali e, in generale, obiettivi sensibili;*
- *Attività che possono creare pericolo di incendio, esplosione e danno ambientale.”*

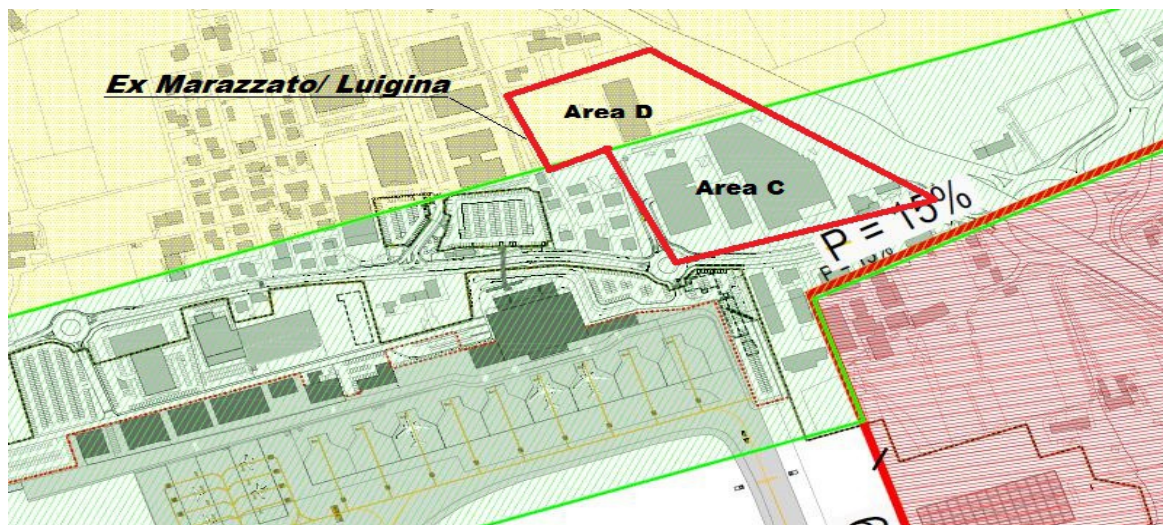
Carico antropico e Area ex Marazzato ora ALI' SPA.

Con riferimento all'area commerciale denominata ex Marazzato/Luigina ora di proprietà della nota società gestore di grandi supermercati e centri commerciali, ALI'-S.P.A, si desidera fare le seguenti osservazioni alla commissione riguardo alla contabilizzazione del carico antropico definito nella stesura del **P.R.A.** Piano di Rischio Aeroportuale del Comune di Treviso.

Nel P.R.A. paragrafo: **Coerenza destinazione d'uso dell'area e sicurezza aeroportuale**, come definito dalle stesse norme generali della realizzazione dei P.R.A.:

2. Obiettivo del Piano di Rischio Aeroportuale (P.R.A.) è rafforzare i livelli di tutela dell'attività aeroportuale nelle aree limitrofe agli aeroporti stessi, nonché salvaguardare l'incolumità pubblica contenendo il rischio di danni alle persone ed alle cose in caso di incidente, introducendo nelle zone di tutela in direzione di decollo e atterraggio:
 - Limitazioni alla presenza umana;
 - Divieto di localizzazione di attività non compatibili che possono creare pericolo d'incendio, esplosione e danno ambientale per la potenziale amplificazione delle conseguenze degli incidenti.

L'area in discussione si trova tra le Zone di Tutela "C" e "D" come individuata sulla TAV_14_Zone di rischio allegata al M.P. In oggetto. Nella figura sottostante è individuata l'area sulle Mappe di Rischio:



Su questa area il Comune di Treviso ha aperto una pratica edilizia SUAP concedendo la realizzazione di un Centro Commerciale di grandi dimensioni come la planimetria dell'area in discussione conferma. La richiesta riguarda la demolizione di un edificio già esistente e la nuova costruzione e ampliamento di un nuovo fabbricato. Seppur il Comune di Treviso dimostri che le aree commerciali autorizzate rimarranno le stesse come già approvate con Delibera di Giunta Regionale Prot. 1329 del 14/03/1995 non modificata, va rilevato un fatto di importanza fondamentale e cioè che al posto di due punti commerciali di rivendita autoveicoli (era la vecchia destinazione d'uso dell'Ex Marazzato), sorgerà appunto un Centro Commerciale non coerente con le direttive della costituzione dei PIANI DI RISCHIO AEROPORTUALI; Titolo II: Zone di Tutela; Art. 5 Norme Comuni alla Zone di Tutela Aeroportuale che per le Zone "C" e "D" prevede:

Zona di tutela aeroportuale “C”: possono essere previsti un ragionevole incremento della funzione residenziale, con indici di edificabilità medi, e nuove attività non residenziali.

Zona di tutela aeroportuale “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, ecc...

Al punto due dello stesso Art. 5 , così come disposto dal punto 6.6 dell'emendamento 7 del 20/10/2011 del “Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti,” che nelle zone di tutela “A”; “B”; “C” vanno evitati:

- insediamenti ad elevato affollamento, quali centri commerciali, congressuali e sportivi a forte concentrazione, edilizia intensiva ecc...;
- costruzioni di scuole, ospedali e, in generale, obiettivi sensibili;
- attività che possono creare pericolo di incendio, esplosione e danno ambientale.

Il cambio d'utilizzo commerciale è rilevante per un altro aspetto di coerenza con le procedure di attuazione del P.R.A., cioè cambia il **C.A.** Carico Antropico, in quanto un Mega Store è, per tipologia commerciale più affollato di un seppur grande rivenditore di automobili.

Nella Relazione tecnico illustrativa del P.R.A. Piano di Rischio Aeroportuale del comune di Treviso, a pag. 30 viene definito in una apposita tabella il C.A. non residenziale delle zone di tutela A-B-C-D. Sulla tabella sembra non apparire il conteggio previsionale con relativo aumento del C.A. nelle aree di tutela “C” e “D” dove dovrebbe sorgere il Centro Commerciale ALI'. Difatti lo studio sulla viabilità della TRT TRASPORTI E TERRITORIO ipotizza un carico di veicoli di 15.00 unità nel giorno di punta che facilmente possiamo tradurre con almeno 15.000 persone che andranno ad aumentare il carico antropico delle Zone di Tutela C e D.

Tabella 7 - Carico antropico NON RESIDENZIALE - all'interno delle zone di tutela

Zona di tutela	STATO DI FATTO			PREVISIONE			Incremento C.A.
	Siti sensibili	Funzioni produttive	Totale presenze umane	Siti sensibili	Funzioni produttive	Totale presenze umane	
	presenze umane (n.)		(n.)	presenze umane (n.)		(n.)	
“A”	/	43	43	/	43	43	/
“B”	1.587	169	1.756	1.587	169	1.756	/
“C”	5.648	3107	8.755	6.048*	3.158	9.206	5,15%
“D”	1.251	1321	2.572	1.651*	1.675	3.326	29,28%
Totale	8.486	4.640	13.126	9.286	5.045	14.331	9,18%

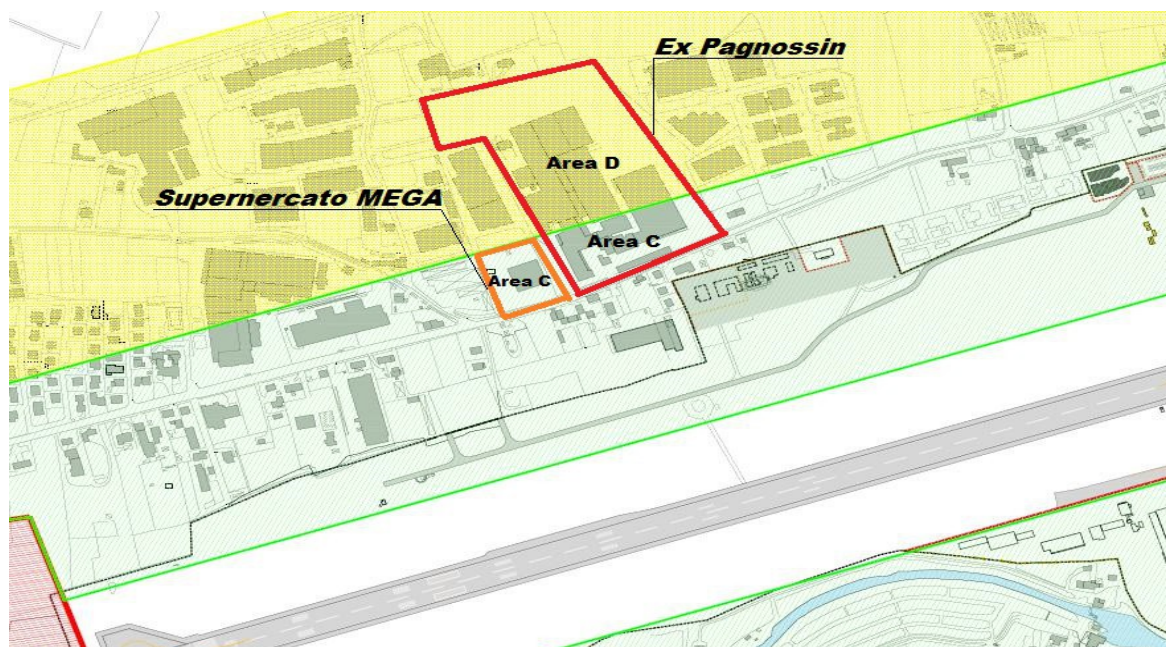
C.A. = CARICO ANTROPICO

* è stata considerata la massima capienza ammessa per le strutture sportive e ricreative (l'art. 23, punto 14 delle NTA - capienza inferiore alle 400 unità) destinata a servizi di interesse pubblico connessi con la logistica intermodale in funzione anche all'attività aeroportuale.

E' facile notare che anche dalle note a seguito contrassegnate con l'asterisco che accompagnano la tabella soprastante, si evince che nelle previsioni di aumento del C.A. non è stato preso in

considerazione l'incremento non residenziale dovuto alle attività del nuovo Centro Commerciale ALI'.

Inoltre, alla mancata considerazione del C.A. generata dal nuovo Centro Commerciale Ali, non si è aggiunto (neanche in ipotesi) il prossimo carico che comporterà l'apertura delle attività logistico, commerciali e culturali dell'**Ex Pagnossin**. Va quindi conteggiato anche il C.A. di questa nuova attività a forte concentrazione antropica che si trova, come lo si evince dalla prossima figura si trova in zona di tutela C e D.



Tale mancanza è da considerarsi grave in quanto la prassi è nota, le disposizioni ENAC del Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti e la circolare APT-33, rilasciata dall'ENAC in data 30.08.2010, per quanto concerne le edificazioni storiche propone: *“fermo restando il mantenimento delle edificazioni e delle attività esistenti sul territorio, per i nuovi insediamenti sono applicabili i seguenti indirizzi, in termini di contenimento del carico antropico e di individuazione delle attività compatibili, che i Comuni articolano e dettagliano nei piani di rischio in coerenza con la propria regolamentazione urbanistico – edilizia”*.

Enac, qui nel ruolo di Proponente del M.P. ma anche nel ruolo di estensore dei regolamenti dei P.R.A. sa bene, per quanto riguarda il caso di Treviso, come dovrebbe comportarsi per contenere il C.A., in quanto forte dell'esperienza nell'aeroporto di Bolzano.

In questo articolo del quotidiano locale Alto Adige vedi link sottostante:

http://altoadige.gelocal.it/bolzano/cronaca/2014/07/31/news/la-concessione-pone-il-limite-di-500-persone-all-ora-1.9689640?refresh_ce

Il caso è del Centro Commerciale Twenty dislocato in Zona di Tutela “C” come d'altronde l'area dove sorgerà il Centro Commerciale ALI' a Treviso. L'articolo sentenza:

“ La concessione pone il limite di 500 persone all'ora ”

“BOLZANO 31 luglio 2014. L'atto di incolpazione messo a punto dalla Procura della Repubblica ha rivelato un particolare inedito sulla concessione rilasciata dal sindaco per il raddoppio del “Twenty”: nella nuova struttura non potranno entrare più di 500 persone all'ora. Un limite che sembra dettato dalle norme prevenzione incendi ma che non risolve il problema dell'aumento rilevante del carico antropico, in contrasto con il piano di sicurezza dell'Enac. Il vincolo di “tutela C” richiamato dall'Enac vieta espressamente la realizzazione di insediamenti ad elevato affollamento. Un divieto rafforzato anche dal regolamento Enac che all'interno delle zone sotto il vincolo di “tutela

C” ammette esclusivamente «la permanenza e la prosecuzione degli esercizi al dettaglio già esistenti e per il futuro solo la possibilità di una riduzione del carico antropico”.

Coerentemente a ciò, è ovvio che anche per Treviso va rivalutato e riconteggiato l'incremento del C.A. Non Residenziale, sia il C.A. Complessivo all'interno delle Zone di Tutela.

Per quanto riguarda il caso Bolzano, come poi è andata a finire ce lo dicono le cronache più recenti. Il Centro commerciale Twenty ha ampliato e il comune di Bolzano è stato costretto a fare ricorso ed avvalersi del limite imposto del C.A. La comunità degli imprenditori si è spaccata con i pro e i contro del caso

“Tosolini protesta «Twenty irregolare Via le concessioni»

Corriere dell'Alto Adige 13 Feb 2016 di Marco Angelucci

I legali della «Methab», società del gruppo Tosolini, hanno notificato al commissario Penta l'intimazione a chiudere tutti i negozi del Twenty che rientrano nella zona C del piano di rischio aeroportuale. «Secondo noi le concessioni rilasciate a novembre sono illegittime».

BOLZANO Chiudere tutti i negozi di nuova apertura al Twenty. I legali della Methab, società del gruppo Tosolini, hanno notificato al commissario Michele Penta l'intimazione a chiudere tutti i negozi del Twenty che rientrano nella zona C del piano di rischio aeroportuale. «Secondo noi le concessioni rilasciate a novembre sono illegittime dunque abbiamo chiesto di revocarle in quanto rientrano nella zona C del piano di rischio aeroportuale» spiega Igor Ianes, legale di Methab. Intanto, in vista del referendum, la questione della convivenza tra zona produttiva e aeroporto divide anche il mondo economico. In tanti cominciano a chiedersi se l'aeroporto sia compatibile con lo sviluppo della zona. Proprio per questo l'Apa ha deciso di lasciare libertà di voto ai propri iscritti. la Cna invece rimane favorevole ma il presidente Claudio Corrarati chiede che si riveda il piano di rischio rendendo i vincoli più elastici.



La sentenza del Tar che fissa il limite di 500 persone al Twenty ha lasciato il segno. Il gruppo Tosolini, che pure era in lizza per realizzare il centro commerciale provinciale, ha deciso di dare battaglia. Poco prima che il Tar pubblicasse la sentenza ha intimato al commissario Michele Penta di revocare tutte le licenze concesse in seguito all'apertura della nuova ala del Twenty proprio a causa del piano di rischio aeroportuale. «La sentenza del Tar conferma che la nostra impostazione è giusta. Il Twenty sorge in una zona a rischio aeroportuale. Noi — sottolinea l'avvocato Ianes — chiediamo anche che venga riaperta la procedura per la scelta dell'area in cui realizzare il centro commerciale provinciale. L'area proposta da Methab era l'unica fuori dalla zona a rischio». Ora il commissario ha 60 giorni per rispondere all'intimazione di Tosolini. Intanto è praticamente scontato che la Podini holding si rivolgerà al Consiglio di stato per ottenere almeno una sospensione onde evitare la chiusura.

La sentenza del Tar è planata come un macigno sulla campagna elettorale per il referendum sull'aeroporto. «Non sono uno che difende i centri commerciali, ma questa è la dimostrazione che l'aeroporto di Bolzano non è utile all'economia, ma anzi la danneggia: non solo sottrae denaro che potrebbe essere meglio investito, ma impedisce anche l'uso di aree produttive già esistenti in un territorio che di aree insediative ne ha pochissime» avverte Riccardo Dello Sbarba.

La questione agita anche il mondo economico. Assoimprenditori si è schierata chiaramente a favore dell'ampliamento dell'aeroporto e, ironia della sorte, regalò pure una torta a forma di aereo a Giovanni Podini, scelto come imprenditore dell'anno dalla redazione economica del Dolomiten. «Zona industriale e aeroporto possono coesistere — assicura il presidente degli industriali Stefan Pan —. Oltre tutto allungando la pista il cono di atterraggio dovrebbe spostarsi

verso sud. Stiamo approfondendo la questione dal punto di vista tecnico ma il problema del Twenty dovrebbe risolversi».

Dello stesso avviso il presidente degli artigiani Cna, Claudio Corrarati: «Aeroporto e zona ci sono sempre stati: è sbagliato credere che in zona non si possa più investire. Piuttosto bisogna attivarsi per ammorbidire questi regolamentazioni capestro: le 500 persone di densità assoluta mi sembra eccessivo. Oltretutto — fa notare — non illudiamoci che l'aeroporto chiuda se al referendum vincono i no. Niente di tutto questo: l'Abd tornerà allo Stato che troverà una compagnia disposta a gestirlo. I cincoli per la zona produttiva dunque resteranno».

L'Apa invece ha una posizione molto più timida. Il presidente Gert Lanz è favorevole ma chiarisce che la sua è una posizione personale. «Come associazione non abbiamo dato e non credo daremo indicazioni di voto al referendum. L'ampliamento dell'aeroporto è una chance e come rappresentanti del mondo economico non possiamo essere contrari alle nuove opportunità. Ma — avverte Lanz — so che ci sono nostri associati che voteranno no per tutelare i loro interessi. L'aeroporto limita lo sviluppo della zona: ad esempio come Garfidi volevamo finanziare un asilo aziendale ma non è stato possibile».

I dubbi degli artigiani Lanz: «Al referendum non diamo indicazioni» Corrarati: «Modificare le regole capestro»

Di conseguenza al limite correttamente posto dai Piani di Rischio, la proprietà del Twenty si è appellata al TAR di Bolzano che ha rigettato il ricorso della società che gestisce il centro commerciale imponendo un tetto alle presenze. Nelle aree che rientrano nella **zona C del piano di rischio aeroportuale** non potranno entrare più di 500 persone alla volta:

“I giudici danno ragione al Comune: i limiti nell'area a rischio sono validi

Corriere dell'Alto Adige 1 Feb 2016

di Marco Angelucci

Il Tar ha rigettato il ricorso della società che gestisce il centro commerciale Twenty, imponendo un tetto alle presenze. Nelle aree che rientrano nella zona C del piano di rischio aeroportuale non potranno entrare più di 500 persone alla volta. Se durante un controllo dovesse saltar fuori che ci sono più clienti, potrebbe arrivare la chiusura.

BOLZANO Il Tar gela il Twenty. Il Tribunale di giustizia amministrativa ha infatti rigettato il ricorso della società che gestisce il centro commerciale di via Galilei imponendo un tetto alle presenze. Nelle aree che rientrano nella zona C del piano di rischio aeroportuale non potranno entrare più di 500 persone alla volta. Come si potranno contare le persone che entrano in un centro commerciale non è ancora chiaro ma se

durante un controllo dovesse saltar fuori che ci sono più clienti del previsto allora, come spiega il commissario del Comune Michele Penta, potrebbe arrivare un provvedimento di chiusura.

La sentenza del Tar arriva proprio all'indomani dell'inaugurazione dell'ultima «fetta» del Twenty. Questa mattina infatti apriranno 13 nuovi negozi ma a guastare la festa sono arrivati giudici del Tar ce hanno respinto il ricorso presentato dai legali della società Twentyone srl, Dieter Schramm e Nausicaa Mall.

La realizzazione del megastore è da quasi 10 anni al centro di un contenzioso giuridico. Dopo un lunghissimo braccio di ferro la Podini holding è riuscita prima ad aprire e successivamente anche ad ampliare il Twenty facendolo diventare un megastore in piena regola. La procedura è anche finita nel mirino della procura che sta ancora indagando sulle autorizzazioni concesse dall'ex sindaco Luigi Spagnoli. Ora la saga si arricchisce di un nuovo capitolo.

Nel 2014 infatti il Comune aveva rilasciato una concessione edilizia fissando il limite di carico antropico in 500 persone. Un limite che non compare più nella planimetrie allegate variante autorizzata nel giugno del 2015. Tuttavia quando il comune concede l'abitabilità definitiva nel novembre del 2015, il limite delle 500 torna fuori. A quel punto la società Twentyone impugna il provvedimento firmato dal commissario straordinario Michele Penta e ieri è arrivato il pronunciamento. Secondo il Tar il vincolo non può considerarsi decaduto in quanto la variante recepisce «tutte le



prescrizioni già indicate nel progetto originario». Il collegio presieduto dal giudice Terenzio Del Gau- dio da ragione al Comune su tutta la linea e condanna la società Twentyone a pagare anche tutte le spese legali.

«Studieremo le carte e poi decideremo come muoverci» commenta a caldo Giovanni Podini, presidente della Twentyone srl che ancora non vuole pronunciarsi su un'eventuale impugnazione. A questo punto però si pone il nodo dei controlli: come impedire che nell'area a rischio entrino più di 500 persone? In ogni caso come, chiarisce il commissario Penta, se il limite non sarà rispettato si potrebbe arrivare anche alla chiusura dell'area.»

Il TAR di Bolzano ha emanato la sentenza come d'obbligo e ciò potrebbe succedere anche a Treviso nel caso che qualsiasi azienda o libero cittadino faccia un ricorso sulle attività di Carico Antropico sulle direttive del Piano di Rischio Aeroportuale concernete il PSA del M.P. in oggetto . In tal senso fa giurisdizione la **Sentenza TAR Bolzano N. 00312/2011** sul ricorso numero di registro generale 49 del 2011, proposto da: **Kravogl 2 Srl** C.F. 02479440212. Resistendo alle pretese della ricorrente si sono costituiti in giudizio **l'Ente Nazionale Per l'Aviazione Civile-ENAC** ed il Comune di Bolzano. All'interno della sentenza i giudici scrivono:

“Occorre, innanzitutto, precisare che il Regolamento, al paragrafo 6.6 del capitolo 9, stabilisce espressamente che “per i nuovi insediamenti sono applicabili i seguenti indirizzi in termini di contenimento del carico antropico e di individuazione delle attività compatibili, che i Comuni articolano e dettagliano nei piani di rischio in coerenza con la propria regolamentazione urbanistico-edilizia”; da ciò consegue che le “attività compatibili” vanno valutate con la finalità di limitare il carico antropico e che queste, conseguentemente, a seconda della diversa tipologia, determinano un differente carico antropico, in termini quantitativi.

Quanto sopra viene confermato dall'art. 707, comma 5, del codice della navigazione, che, con riferimento ai “Vincoli della proprietà privata”, statuisce che: “Nelle direzioni di atterraggio e decollo possono essere autorizzate opere o attività compatibili con gli appositi piani di rischio, che i Comuni territorialmente competenti adottano, anche sulla base delle eventuali direttive regionali, nel rispetto del regolamento dell'ENAC sulla costruzione e gestione degli aeroporti, di attuazione dell'Annesso XIV ICAO”.

Quindi per chi, anche a Treviso, volesse obiettare che nelle aree di rischio le concessioni commerciali anche in caso di modifica di destinazione d'uso devono rispettare e mai aumentare il C.A. lo riporta la stessa sentenza che ha rigettato la richiesta della **Kravogl 2 Srl** che pretendeva un ampliamento dell'attività con conseguente aumento del C.A. Il TAR così ha interpretato:

“Quanto poi alla circostanza che un'attività produttiva non possa determinare un carico antropico quantitativamente diverso da quella terziaria, si evidenzia che le varie tipologie di utilizzo degli immobili possono, ragionevolmente, determinare diverse misure di carico antropico; si pensi, ad es. al carico antropico di un mobilificio artigianale, senz'altro inferiore a quello di un esercizio al commercio al dettaglio di generi alimentari o di giornali. La doglianza, è, quindi, infondata.”

Nella destinazione d'uso di una attività commerciale, ludica o quant'altro il calcolare quantitativamente l'aumento del C.A. conta, conta molto, determinando come dice il TAR, quello che è lecito o no nelle Zone a Tutela di rischio incidente aeroportuale

L'incolumità pubblica deve essere salvaguardata rendendo compatibili l'attività aerea con quella sociale terrestre inquadrando le percentuali di massima volumetria destinabile a terziario in relazione a indici di antropico massimo ammissibile ed è questo che risalta nella sentenza del TAR di Bolzano

Nel merito della nuovo quadro antropico che si verrà a creare con l'ampliamento delle aree Ex Marazzato; Ex Pagnossin, è evidente che sarà di gran lunga a quelle originarie degli anni passati rispettivamente: una concessionaria di autoveicoli e una fabbrica di produzione ceramiche da tavola.

Per i Comuni quindi, le norme tecniche di attuazione PRG devono essere in coerenza con i Piani di Rischio e devono quindi espressamente affermare come nelle zone di tutela aeroportuali pur in

presenza di insediamenti commerciali consolidati non sono consentite licenze commerciali che portano ad un elevato affollamento con conseguente aumento del C.A..

Riferito tutto ciò richiediamo alla VS Commissione di congelare le richieste di ampliamento del Master Plan in oggetto per manifesta incompatibilità del progetto con la sicurezza e l'espansione delle attività interessate coinvolte nelle Zone di Rischio

Considerato l'espansione delle attività sopracitate sommate all'espansione del Aeroporto ed il conseguente aumento del C.A., le garanzie della messa in sicurezza diventano prioritarie anche in considerazione di altri Tre problemi a cui l'infrastruttura è soggetta:

1. Pericolo Bird Strike
2. Fenomeni di Vortex Strike
3. Area deposito carburanti

1. Pericolo Bird Strike

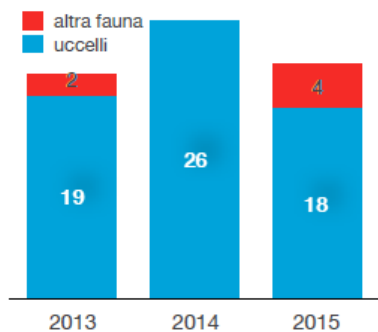
Analisi del rischio

Nell'ultimo rapporto datato 2015 il documento ufficiale Wildlife Strike - ENAC - Bird Strike Committee Italy indica che ci sono stati 18.403 movimenti e 18 impatti con volatili e 4 con altra fauna selvatica riportando un Trend Positivo che tradotto significa ad **alto rischio impatto e quindi alte possibilità di incidente aereo**. La tabella sottostante estratta dal sopra citato documento riporta i seguenti dati:

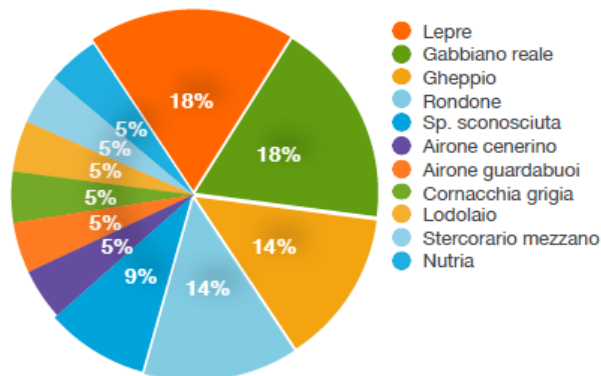
No. movimenti	18.403
Relazione Annuale Wildlife Strike	Presente
Bird Control Unit	Presente
No. Ispezioni giornaliere	5

Indice di Rischio			
BRI ₂			Trend*
2013	2014	2015	
0,09	0,12	0,20	Positivo

N. impatti negli ultimi tre anni



Specie impattate nell'ultimo anno



Nel Rapporto l'individuazione delle possibili cause di rischio vengono individuate nell'ambito fluviale immediatamente fuori dallo scalo aeroportuale TSF rappresenta la maggiore attrattiva per gli uccelli presente sia per la densità degli uccelli acquatici (laridi ed ardeidi) che per la loro vicinanza al sedime aeroportuale che inserito in un contesto urbano ed industriale rappresenta importante attrattiva per gli uccelli. Le zone protette (SIC, ZPS, IBA) sono dislocate prevalentemente lungo l'asta del fiume Sile che percorre aree prossime allo scalo aeroportuale. Ex cave estrattive, allevamenti ittici e zootecnici, fabbriche dismesse e casolari abbandonati presenti in aree prossime allo scalo aeroportuale rappresentano forte attrattiva per l'avifauna.

Riportate queste condizioni e tutti consci che una richiesta di ampliamento va garantita se ci sono le circostanze minime necessarie per la sicurezza e l'incolumità della popolazione coinvolta nelle aree in cui opera l'infrastruttura aeroportuale in oggetto, crediamo che tutto ciò debba essere preso in considerazione dalla VS Commissione.

2. Fenomeni di Vortex Strike

Il "Vortex Strike" è un vortice d'aria con violento spostamento delle tegole e/o altri materiali dai tetti delle case causato dal passaggio a bassa quota degli aerei. Questo fenomeno di compressione dell'aria, che si attua prevalentemente durante la fase di atterraggio degli aerei, può creare ingenti danni agli immobili, mettendo in serio pericolo anche l'incolumità degli Abitanti della casa colpita, delle Persone e cose che si trovano nelle vicinanze spaziali dove il fenomeno si è espresso. Nel comune di Quinto di Treviso, nelle aree interessate dalle rotte di avvicinamento alla pista dell'aeroporto A. Canova, sono innumerevoli i casi documentati di questo fenomeno con denunce presentate alle Autorità e ai Soggetti competenti

Questo è un ulteriore motivo di perplessità che a fronte di tale fenomeno che mette a repentaglio rischio incidente aero non solo gli abitanti ma anche chi utilizza il servizio aereo va preso in considerazione sul rapporto sicurezza e carico antropico dell'area in oggetto. A tal proposito alleghiamo Esposto alla Procura di Treviso che denuncia tale pericolo ed altro; attualmente al vaglio dei Giudici (allegato 5) e l'interrogazione Parlamentare a nome della deputata Arianna Spessotto M5S, altri (allegato 6)

3. Area deposito carburanti

Il deposito carburante è situato attualmente nei pressi della nuova aerostazione, a nord del piazzale ed in rapporto diretto con esso. Ha una capacità complessiva di circa **300.000 litri** e disponibilità di carburante tipo JET-A1. Il servizio di rifornimento dell'aviobenzina è gestito direttamente dalla compagnia petrolifera. **E' stata richiesta da più parti, per motivi di sicurezza, l'allontanamento di questo deposito dall'aerostazione passeggeri e soprattutto dalla testata pista.**

Nonostante che già nel precedente iter di V.IA. datato 2013, la VS Commissione abbia rilevato la pericolosità di tale sito auspicandone l'immediato spostamento, **per i Proponenti ENAC/AerTre la soluzione è rimasta sotto forma di auspicio!**

Da parte del gestore si riconosce l'illegittimità della situazione esistente del deposito carburante ai fini di garantire livelli di "safety" - "security" - tutela dal rischio incidenti rilevanti causati da incidente aereo e da attentati di tipo terroristico. Sono state presentate segnalazioni dal "Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'aeroporto di Treviso" a VV. FF. e alle Autorità locali sulla criticità dell'ubicazione del deposito carburante senza sortire alcun effetto.

Il tutto è stato e si continua a gestire nell'indifferenza generale, in attesa del preannunciato intervento di spostamento datato anno 2022, troppo avanti nel tempo considerando l'aumento antropico della zona in discussione

Segnaliamo inoltre che all'interno delle zone vincolate dal piano di rischio aeroportuale. ci sono **sei** distributori di carburante dislocati **2** in zona "B", **2** in Zona di tutela "C" e **2** in Zona di Tutela "D".
Tutti i distributori sono di recente edificazione e/o riqualificazione.

Va posta grande attenzione sui 2 impianti di distribuzione VEGA dislocati in zona di tutela "B" lungo la tangenziale SR 53 adiacente all'aeroporto che si trova a qualche centinaia di metri dal perimetro della zona delimitata del Parco del Sile, area tutelata da norme di salvaguardia ambientale come il progetto europeo Habitat 2000.

In caso di incidente aereo tutta l'area adiacente del Parco sarebbe in forte pericolo con serie possibilità di **disastro ambientale**.

Inoltre è da osservare che l'area dove si trovano i due distributori è proprio nella traiettoria dove sono state previste le nuove rotte PBN, che prescrivono una virata stretta eseguita nella primissima fase di "initial climb", in decollo.

Tutto ciò da noi verificato ci impone anche per ragione di Coscienza acquisita, conoscendo i rischi che a tutt'oggi migliaia di persone subiscono, di chiedere alla VS Commissione un'immediata sospensione della procedura in corso chiedendo come prescrizione l'immediato spostamento dell'area di stoccaggio carburanti in zona più sicura.

Il/La Sottoscritto/a dichiara di essere consapevole che, ai sensi dell'art. 24, comma 10, del D.Lgs. 152/2006, le presenti osservazioni e gli eventuali allegati tecnici saranno pubblicati sul Portale delle valutazioni ambientali VAS-VIA del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (www.va.minambiente.it).

Tutti i campi del presente modulo devono essere debitamente compilati. In assenza di completa compilazione del modulo l'Amministrazione si riserva la facoltà di verificare se i dati forniti risultano sufficienti al fine di dare seguito alle successive azioni di competenza.

ELENCO ALLEGATI

Allegato 1 - Dati personali del soggetto che presenta l'osservazione

Allegato 2 - Copia del documento di riconoscimento in corso

Allegato ____ *(inserire numero e titolo dell'allegato tecnico se presente)*

allegato1_DVA-Ottobre_2013-0024894

allegato2_PAT_33_R02-Relazione sintetica

allegato3_170201_Parere_viabilit_Marazzato-1

allegato4_Parere CTVIA agosto_2014

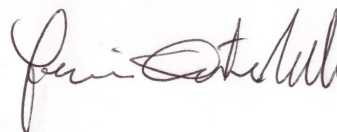
allegato5_Esposto Comitato RIAAT

allegato6_InterPar_A_Spessotto 4_12046

Luogo e data 13.07.2017 _____

(inserire luogo e data)

Il/La dichiarante



(Firma)



*Ministero dell' Ambiente
& della Tutela del Territorio
e del Mare*

COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL'IMPATTO
AMBIENTALE - VIA E VAS

IL SEGRETARIO



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare - Commissione Tecnica VIA - VAS

U.prot CTVA - 2013 - 0003859 del 30/10/2013

Pratica N.

Ref. Alleanza:



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambiente

E.prot DVA - 2013 - 0024894 del 30/10/2013

Al Sig. Ministro
per il tramite del Sig. Capo di Gabinetto

Sede

Direzione Generale per le
Valutazioni Ambientali

Sede



**OGGETTO: ID VIP 1799 Trasmissione Parere n.1363 CTVA del 25 ottobre 2013.
Istruttoria VIA Aeroporto di Treviso Antonio Canova Master Plan,
proponente ENAC Ente Nazionale Aviazione Civile.**

Ai sensi dell' art. 11, comma 4 lettera e) del D.M. Gab/DEC/150/2007, e per le successive azioni di competenza, della Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali, si trasmette copia conforme del parere relativo al procedimento in oggetto, approvato dalla Commissione tecnica di verifica dell' impatto ambientale VIA e VAS nella seduta Plenaria del 25 ottobre 2013

Si saluta.

Il Segretario della Commissione
(Avv. Sandro Campilongo)

All.c/s

Ufficio Mittente:
Funzionario responsabile:
CTVA-US-02_2013-0273.DOC

La presente copia fotostatica composta
di N° 53 fogli è conforme al
suo originale.

Roma, li 20-10-2013



[Handwritten signature]
Commissione
VAS

[Handwritten signature]

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

1363 *[Handwritten signature]*

Parere n. 1363 del 25 ottobre 2013

[Handwritten signature]

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

Progetto:	Istruttoria VIA Aeroporto di Treviso Canova - master plan
Proponente:	ENAC

[Handwritten signature]

[Handwritten mark]

[Multiple handwritten signatures and marks]

La Commissione Tecnica di Verifica per l'Impatto Ambientale – VIA e VAS

Vista la nota Prot. n°0030385/CIA del 08/03/2012 acquisita al Prot. DVA-2012-0006213 del 13/03/2012 con la quale l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (d'ora in avanti ENAC) ha presentato richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale per il Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA) 2011-2030 dell'Aeroporto di Treviso "Antonio Canova".

Vista la nota prot. n. DVA-2012-0008175 del 04/04/2012 con cui la Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali (d'ora in avanti DVA) ha chiesto alla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS (d'ora in avanti CTVA) la pronuncia di compatibilità ambientale sul PSA 2011-2030 dell'Aeroporto di Treviso "Antonio Canova"

Visto il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante "Norme in materia ambientale" e s.m.i.;

Visto il Decreto Legislativo 29 giugno 2010, n. 128. "Modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale, a norma dell'articolo 12 della legge 18 giugno 2009, n. 69";

Visto il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 concernente "Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n. 248" ed in particolare l'art.9 che ha istituito la Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale - VIA e VAS;

Visto il Decreto Legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, L. 123/2008 "Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto legge 23 maggio 2008, n. 90 recante misure straordinarie per fronteggiare l'emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania e ulteriori disposizioni di protezione civile" ed in particolare l'art. 7 che modifica l'art. 9 del DPR del 14 maggio 2007, n. 90;

Visto il Decreto Legge 6 luglio 2011, n. 98 convertito in legge il 15 luglio 2011, L. 111/2011 "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98 recante disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria" ed in particolare l'art. 5 comma 2-bis;

Visto il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale – VIA e VAS;

Visto il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/112/2011 del 19/07/2011 di nomina dei componenti della Commissione e i successivi decreti integrativi;

Espletata l'istruttoria di cui all'art. 184, comma 1, del D.Lgs 12 Aprile 2006, n° 163 e s.m.i., di cui l'illustrazione nella "Relazione Istruttoria";

Vista la documentazione presentata che si compone dei seguenti elaborati:

- Relazione Generale sugli interventi del Piano
- Relazione e Piano degli Investimenti
- Studio di Impatto Ambientale – Premessa Generale
- Studio di Impatto Ambientale – Sintesi non Tecnica
- Studio di Impatto Ambientale – Sez. A – Quadro di Riferimento Programmatico
- Studio di Impatto Ambientale – Sez. B – Quadro di Riferimento Progettuale

Aeroporto di Treviso Canova - master plan

- Studio di Impatto Ambientale – Sez. C – Quadro di Riferimento Ambientale
- Studio di Impatto Ambientale – Sez. C – Quadro di Riferimento Ambientale – Allegato 1 – Interpretazione dei Dati della Qualità dell’Aria
- Studio di Impatto Ambientale – Sez. C – Quadro di Riferimento Ambientale – Allegato 2 – Concentrazioni in Aria 2010
- Studio di Impatto Ambientale – Sez. C – Quadro di Riferimento Ambientale – Allegato 3 – Concentrazioni in Aria 2020
- Studio di Impatto Ambientale – Sez. C – Quadro di Riferimento Ambientale – Allegato 4 – Concentrazioni in Aria 2030
 - Valutazione di Incidenza.
 - N°17 Planimetrie (scale 1:20.000 – 1:5.000)

Preso Atto che la pubblicazione dell’annuncio relativo alla domanda di pronuncia di compatibilità ambientale ed al conseguente deposito del progetto e dello studio di impatto ambientale per la pubblica consultazione, è avvenuta in data 09/03/2012 sui quotidiani “Corriere della Sera” e “Corriere del Veneto”.

Viste e Considerate le osservazioni espresse ai sensi dell’art.24, comma 4 del D. Lgs. N.152/2006 e s.m.i. dai soggetti di seguito indicati:

N°41 Osservazioni trasmesse dalla DVA con i relativi protocolli e date di acquisizione elencate nella successiva tabella:

N°	Osservatore	Data	Protocollo/Data DVA	
1	Sig. Beniamino Sandrini	04/04/2012	DVA-2012-0008442	10/04/2012
2	Sig. Beniamino Sandrini	04/04/2012	DVA-2012-0008443 DOPPIO INVIO	10/04/2012
3	Italia Nostra	07/05/2012	DVA-2012-0011004	09/05/2012
4	Provincia di Treviso	09/05/2012	DVA-2012-0011146	10/05/2012
5	Albino Bordieri per Associazione “Fare Treviso”	08/05/2012	DVA-2012-0011239	10/05/2012
6	Italia Nostra	08/05/2012	DVA-2012-0011183	10/05/2012
7	Dante Nicola Faraoni	08/05/2012	DVA-2012-0011275	10/05/2012
8	Legambiente Treviso	07/05/2012	DVA-2012-0011282	10/05/2012
9	Dante Nicola Faraoni per il Comitato per la riduzione dell’impatto ambientale dell’Aeroporto di Treviso e altri	07/05/2012	DVA-2012-0011290	10/05/2012
10	Città di Treviso	09/05/2012	DVA-2012-0011291	10/05/2012
11	Dante Nicola Faraoni per il Comitato per la riduzione dell’impatto ambientale dell’Aeroporto di Treviso e altri	07/05/2012	DVA-2012-0011293	10/05/2012
12	Dante Nicola Faraoni per il Comitato per la riduzione dell’impatto ambientale dell’Aeroporto di Treviso e altri	04/05/2012	DVA-2012-0011295	10/05/2012
13	Consiglio Comunale Quinto di Treviso	10/05/2012	DVA-2012-0011393	11/05/2012
14	Dante Nicola Faraoni per il Comitato per la riduzione dell’impatto ambientale dell’Aeroporto di Treviso e altri	07/05/2012	DVA-2012-0011420	14/05/2012
15	Dante Nicola Faraoni per il Comitato per la riduzione dell’impatto ambientale dell’Aeroporto di Treviso e altri	07/05/2012	DVA-2012-0011421	14/05/2012
16	Dante Nicola Faraoni per il Comitato per la riduzione dell’impatto ambientale dell’Aeroporto di Treviso e altri	05/05/2012	DVA-2012-0011422	14/05/2012
17	Dante Nicola Faraoni per il Comitato per la riduzione dell’impatto ambientale dell’Aeroporto di Treviso e altri	07/05/2012	DVA-2012-0011435	14/05/2012
18	Dante Nicola Faraoni per il Comitato per la riduzione dell’impatto ambientale dell’Aeroporto di Treviso e altri	08/05/2012	DVA-2012-0011436	14/05/2012
19	Dante Nicola Faraoni per il Comitato per la riduzione dell’impatto ambientale dell’Aeroporto di Treviso e altri	04/05/2012	DVA-2012-0011437	14/05/2012
20	Dante Nicola Faraoni per il Comitato per la riduzione dell’impatto ambientale dell’Aeroporto di Treviso e altri	07/05/2012	DVA-2012-0011438	14/05/2012

[Handwritten signatures and notes at the bottom of the page, including a large signature on the left and initials on the right.]

Aeroporto di Treviso Canova - master plan

21	Dante Nicola Faraoni per il Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'Aeroporto di Treviso e altri	07/05/2012	DVA-2012-0011439	14/05/2012
22	Dante Nicola Faraoni per il Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'Aeroporto di Treviso e altri	04/05/2012	DVA-2012-0011442	14/05/2012
23	Italia Nostra	10/05/2012	DVA-2012-0011443	14/05/2012
24	Dante Nicola Faraoni per il Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'Aeroporto di Treviso e altri	07/05/2012	DVA-2012-0011446	14/05/2012
25	Consiglieri Comunali di Treviso	08/05/2012	DVA-2012-0011468	14/05/2012
26	Italia Nostra	05/05/2012	DVA-2012-0011544	15/05/2012
27	Dante Nicola Faraoni	11.05.2012	DVA-2012-0011579	15.05.2012
28	Dante Nicola Faraoni	11.05.2012	DVA-2012-0011581 DOPPIO INVIO	15.05.2012
29	Italia Nostra	07/05/2012	DVA-2012-0011724	16/05/2012
30	Consiglieri Comunali di Quinto di Treviso	08/05/2012	DVA-2012-0011762	16/05/2012
31	Legambiente di Treviso	07/05/2012	DVA-2012-0011796	16/05/2012
32	Alessandro Sottana	08/05/2012	DVA-2012-0011872	17/05/2012
33	Consiglieri Comunali di Treviso	08/05/2012	DVA-2012-0011874	17/05/2012
34	Zuliani Giancarlo	10/05/2012	DVA-2012-0011897	17/05/2012
35	Comune di Quinto di Treviso	10/05/2012	DVA-2012-0012074	21/05/2012
36	Italia Nostra	11/05/2012	DVA-2012-0012091	21/05/2012
37	ANPI /Associazione Nazionale Partigiani d'Italia)	09/05/2012	DVA-2012-0012296	23/05/2012
38	Comune di Quinto di Treviso (richiesta inchiesta pub.)	28/05/2012	DVA-2012-0013522	05/06/2012
39	Sig. Beniamino Sandrini	03/07/2012	DVA-2012-0016095	04/07/2012
40	Dante Nicola Faraoni per il Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'Aeroporto di Treviso e altri	18/09/2012	DVA-2012-0022369	19/09/2012
41	Sig. Alessandro Sottana	05/11/2012	DVA-2012-0027245	12/11/2012

Considerati e Valutati tutti i pareri, le osservazioni, le obiezioni ed i suggerimenti pervenuti.

Preso Atto che in data 26/07/2012, presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare è avvenuto l'incontro con il Proponente richiesto con nota Prot. n° CTVA-2012-0002191 del 18/05/2012, a seguito del quale il Proponente si è riservato di predisporre delle integrazioni / precisazioni spontanee ed inoltre dei chiarimenti di merito rispetto al Parere/Decreto Interlocutorio Negativo n°398 del 14/05/2007.

Preso atto che con nota Prot. DVA-2012-0013890 in data 08/06/2012 è stata trasmessa alla CTVA la richiesta di Inchiesta Pubblica ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 152/2006 alla quale è stato risposto con la nota Prot. CTVA-2012-0002197 del 19/06/2012 sottolineando che *"nel caso di specie – per economicità del procedimento – sarebbe preferibile limitarsi a sollecitare il Comune istante a contribuire all'Istruttoria della pratica con proprie osservazioni"*.

Visto e considerato che con Prot. DSA-DEC-2007-0000398 del 14/05/2007 sulla richiesta di incremento fruitivo dell'Aeroporto Civile di Treviso presentata dalla Società AER/TRE S.p.A. ed acquisita al Prot. 13509/VIA/A.O.13.G. in data 06/12/2002 è stato espresso un Parere **"Interlocutorio Negativo"** con la richiesta di una nuova domanda di pronuncia di VIA e con la prescrizione che:

"in relazione all'urgenza di definire il numero complessivo di movimenti aerei che dovrà consolidarsi allo scenario temporale previsto per il 2010, la nuova istanza di VIA del Master Plan dovrà essere presentata inderogabilmente entro tre mesi dalla notifica del presente provvedimento; resta fermo che fino alla conclusione della nuova procedura di VIA l'Aeroporto di Treviso non potrà effettuare un numero totale annuo di movimenti superiore a circa 16.300 (dato riferito al 2004), anno in cui dovevano essere individuate le aree critiche derivanti dalla approvazione della zonizzazione acustica secondo quanto previsto dal DM 29 Novembre 2000;

in caso di inadempimento nei termini indicato lo scrivente Ministero attiverà con la collaborazione della Regione Veneto e dell'ARPA Veneto tutte le iniziative di tutela che si dovessero rendere necessarie".

Preso atto che con Prot. 955/2012 dell'8/05/2012 la Società AER/TRE S.p.A. - Aeroporto di Treviso ha chiesto l'archiviazione dell'istanza presentata in data 06/12/2002 e che tale ritiro di istanza è stata comunicata per conoscenza alla CTVA con nota Prot. DVA-2012-0012365 del 24/05/2012.

Preso atto che con nota Prot. 0099516/CIA del 01/08/2012 acquisita al Prot. CTVA-2012-0002816 del 01/08/2012, ENAC ha richiesto la sospensione dei termini procedurali per sviluppare le Documentazioni Integrative Volontarie da presentare entro 60 giorni a seguito della riunione del 27/07/2012.

Preso atto che con nota Prot. DVA-2012-0022818 del 24/09/2012 ed acquisita al Prot. CTVA-2012-0003373 in data 24/09/2012 si informa il Proponente dell'accettazione della proroga richiesta in data 01/08/2012.

Preso atto che con nota di Prot. 0124334/IPP DEL 28/09/2012 acquisita al Prot. CTVA-2012-0003443 del 28/09/2012 l'ENAC, in considerazione dell'entità degli approfondimenti da presentare nella Documentazione Integrativa, chiede un tempo ulteriore di 60 giorni per la predisposizione e trasmissione.

Preso atto della Documentazione Integrativa Volontaria trasmessa dall'ENAC con nota Prot.0134110/CIA ed acquisita dalla CTVA con Prot. CTVA-2012-0003980 del 05/11/2012 contenente:

- Relazioni Tecniche per 119 pagine
- Allegati N°2/3/6/7 di Note e Documenti
- Allegati da N°9/1 a N°9/12 di dodici Mappe del Rumore
- Allegati da 9-2 a 9-7 con Tabelle A-B / Certificazioni

Preso atto che con Prot. CTVA-2013-0000241 del 21/01/2013 viene comunicato alla DVA la decisione del Gruppo Istruttore di ritenere necessaria la pubblicazione della Documentazione Integrativa Volontaria e che con nota Prot.0023080/IPP del 25/02/2013 acquisita al Prot. DVA-2013-0005296 del 28/02/2013 ENAC dichiara che in data 01/03/2013 saranno pubblicati gli avvisi pubblici sui quotidiani "La Repubblica" e "Corriere del Veneto".

Preso atto che il Comune di Quinto di Treviso con nota Prot.15942 del 28/12/2012 acquisita al Prot. CTVA-2013-0001138 in data 27/03/2013, ha presentato una *Diffida* alla Società di Gestione dell'Aeroporto di Treviso AER/TRE S.p.A. in relazione al numero di voli.

Preso atto che con nota di Prot. DVA-2013-0009943 del 02/05/2013 la Direzione ha comunicato alla Società di Gestione dell'Aeroporto di Treviso AER/TRE S.p.A. che:

"Alla luce di quanto su esposto, la scrivente Direzione ritiene necessario acquisire chiarimenti dalla Società in merito all'andamento del numero di voli dello scalo (periodo 2007-2012) ed alle eventuali infrastrutture realizzate successivamente all'emanazione del decreto interlocutorio negativo e del provvedimento di esclusione, al fine di valutare se l'eventuale superamento del numero dei voli possa aver prodotto impatti ambientali significativi sul territorio. Infine, in attesa della conclusione dell'istruttoria VIA in corso, la scrivente Direzione diffida formalmente la società in indirizzo ad astenersi dal superare i suddetti limiti di movimenti aerei, preavvisando sin d'ora, in caso di mancato positivo riscontro alla presente, la valutazione in merito l'adozione di ogni opportuna azione di tutela degli interessi ambientali".

Viste e considerate le ulteriori osservazioni pervenute a seguito delle Integrazioni Volontarie, espresse ai sensi dell'art.24, comma 4 del D. Lgs. N.152/2006 e s.m.i. dai soggetti di seguito riportati:

N°21 Osservazioni trasmesse dalla DVA con i relativi protocolli e date di acquisizione elencate nella successiva tabella:

N°	Osservatore	Data	Protocollo/Data DVA	
1	Comune di Quinto di Treviso	28/12/2012	DVA-2013-0009146	18/04/2013
2	Sig. Alvaro Ferrante promotore del Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'Aeroporto di Treviso	29/04/2013	DVA-2013-0009908	30/04/2013
3	Sig. Alessandro Sottana	29/04/2013	DVA-2013-0009990	02/05/2013
4	Dante Nicola Faraoni per il Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'Aeroporto di Treviso e altri	28/04/2013	DVA-2013-0010098	03/05/2013
5	Comune di Quinto di Treviso	29/04/2013	DVA-2013-0010100	03/05/2013
6	Dante Nicola Faraoni per il Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'Aeroporto di Treviso e altri	28/04/2013	DVA-2013-0010135	03/05/2013
7	Provincia di Treviso (PARERE)	30/04/2013	DVA-2013-0010180	06/05/2013
8	Dante Nicola Faraoni per il Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'Aeroporto di Treviso e altri	30/04/2013	DVA-2013-0010181	06/05/2013
9	Dante Nicola Faraoni per il Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'Aeroporto di Treviso e altri	29/04/2013	DVA-2013-0010209	06/05/2013
10	Dante Nicola Faraoni per il Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'Aeroporto di Treviso e altri	29/04/2013	DVA-2013-0010211	06/05/2013
11	Dante Nicola Faraoni per il Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'Aeroporto di Treviso e altri	29/04/2013	DVA-2013-0010221	06/05/2013
12	Dante Nicola Faraoni per il Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'Aeroporto di Treviso e altri	29/04/2013	DVA-2013-0010224	06/05/2013
13	Dante Nicola Faraoni per il Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'Aeroporto di Treviso e altri	06/05/2013	DVA-2013-0010549	08/05/2013
14	Dante Nicola Faraoni per il Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'Aeroporto di Treviso e altri	06/05/2013	DVA-2013-0010563	08/05/2013
15	Dante Nicola Faraoni per il Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'Aeroporto di Treviso e altri	27/04/2013	DVA-2013-0010584	08/05/2013
16	Dante Nicola Faraoni per il Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'Aeroporto di Treviso e altri	06/05/2013	DVA-2013-0010590	08/05/2013
17	Comune di Quinto di Treviso	26/04/2013	DVA-2013-0010630	08/05/2013
18	Provincia di Treviso	06/06/2013	DVA-2013-0013339	07/06/2013
19	Sig. Alessandro Sottana	25/07/2013	DVA-2013-0018453	02/08/2013
20	Sig.ra Mariangiola Maranzana	22/08/2013	DVA-2013-0019448	23/08/2013
21	Sig. Alvaro Ferrante	05/09/2013	DVA-2013-0020389	06/09/2013

Preso atto che tutte le Osservazioni sono state esaminate singolarmente e per tematiche e considerate valutandole ai fini dell'espressione del presente Parere e nella formulazione delle Prescrizioni come descritto in dettaglio nell'**Allegato A** che costituisce parte integrante del presente Parere.

Preso atto che il Ministero per i Beni e le Attività Culturali e la Regione del Veneto non hanno ancora comunicato/trasmesso i loro Pareri al PSA 2011-2030 dell'Aeroporto di Treviso.

Preso atto che con nota Prot. CTVA-2013-002036 del 06/06/2013 è stata avviata l'istruttoria per un Parere art. 9 DM 150/2007 con oggetto "*Aeroporto di Treviso Antonio Canova – Piano di Sviluppo Aeroportuale 2011-2030. Superamento voli – danno ambientale – ID2442 – ID VIP1799*".

Vista la Dichiarazione Sostitutiva di Atto di Notorietà sottoscritta l'8/03/2012 dal Legale Rappresentante la Società AER/TRE S.p.A. ai sensi dell'art. 47 del DPR N° 445 del 28/12/2000 con la quale dichiara la congruità del Valore delle Opere comprese le Spese Generali per un Totale di **131.974.380,00 Euro** (diconsi centotrentunomilioninovecentosettantaquattromilatrecentottanta/00 Euro).

Preso atto che la Relazione Istruttoria, così come prevista dal DM GAB/DEC-150/2007 art. 9 commi 11 e 12 è parte integrante del presente Parere.

Preso atto del sopralluogo eseguito all'Aeroporto di Treviso con il Gruppo Istruttore assieme al responsabile della Regione Veneto in data 31/07/2013 a seguito del quale il Proponente con Prot. 0104930/IPP del 12/09/2013 acquisito al Prot. DVA-2013-0020838 del 13/09/2013 ha inviato delle "precisazioni/chiarimenti in merito:

- al trattamento delle acque di prima pioggia
- agli impianti di disoleazione
- alle analisi dell'ARPAV sul refluo in uscita
- ai siti sul monitoraggio della qualità dell'aria
- sulle ipotesi di nuove rotte PBN e sui recettori sensibili
- sull'evoluzione delle nuove flotte rispetto alle emissioni acustiche in atmosfera

Preso atto dell'ulteriore precisazione inviata con la nota ENAC Prot. 0110967/IPP del 30/09/2013 acquisita al Prot. DVA-2013-0022418 del 02/10/2013 con la quale si conferma che il Progetto Idraulico previsto per il trattamento delle acque di prima pioggia e l'installazione di due Unità di Trattamento-disoleatori è stato realizzato nell'anno 2011.

Considerato quanto analizzato della Documentazione dello SIA, dagli esiti della riunione, dalla Documentazione Integrativa Volontaria e dal sopralluogo nei vari Quadri di Riferimento.

Ritenuto che alcuni degli interventi previsti dalla fase 1 del PSA 2011-2030 possono singolarmente considerarsi opere minori, che appaiono complementari allo svolgimento della normale operatività aeroportuale, di cui al D.Lgs. 4/2008, art. 20, allegato IV, punto 7 - **Progetti di Infrastrutture**, comma p) **aeroporti** e da considerare come SINGOLE OPERE DA ESEGUIRE NEGLI AEROPORTI NON INSERITE IN PIANI GIÀ APPROVATI e quindi eventualmente soggette ad autorizzazioni, ai sensi della Circolare N°1408 del 23/02/1996, punto D, commi 1 e 2.

1. QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

Lo Studio di Impatto Ambientale (d'ora in avanti SIA) propone un Quadro di Riferimento Programmatico sui vari livelli territoriali di competenza.

I principali documenti programmatici e settoriali presentati sono:

a livello nazionale

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

a livello regionale:

- Programma Regionale di Sviluppo (PRS);
- Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC);
- Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera (PRTRA);

- Piano Regionale dei Trasporti del Veneto (PRT);
- Piano Faunistico Venatorio Regionale 2003-2008 (PFVR);

a livello provinciale:

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

a livello comunale:

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

1.1 PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE NAZIONALE

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

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

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

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

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

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

- I due aeroporti distano tra loro circa 29 Km e grazie alle diverse caratteristiche, per tipo di struttura e traffico, lo SIA li rappresenta come un polo aeroportuale versatile. L'Aeroporto di Treviso, per caratteristiche geografiche, infrastrutturali e operative, è dedicato a voli di

tipo regionale, low-cost e charter. I due aeroporti costituiscono un potenziale Sistema Aeroportuale che lo SIA intende sviluppare armonicamente nell'ottica della specializzazione del traffico.

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

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

1.2 PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE REGIONALE

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

1.2.1 PROGRAMMA REGIONALE DI SVILUPPO (PRS)

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

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

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

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

1.2.2 PIANO TERRITORIALE REGIONALE DI COORDINAMENTO (PTRC)

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

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

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

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

Il Piano individua le seguenti categorie funzionali di strutture logistiche:

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

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

1.2.3 PIANO REGIONALE DI TUTELA E RISANAMENTO DELL'ATMOSFERA (PRTRA)

- Con l'adozione del **Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera (PRTRA)** attraverso la Deliberazione del Consiglio Regionale n. 57 dell'11 novembre

2004, la Regione del Veneto ha messo a disposizione delle Province, dei Comuni e di tutti gli altri enti pubblici e privati, un quadro aggiornato e completo della situazione attuale e ha presentato una stima sull'evoluzione dell'inquinamento dell'aria nei prossimi anni. Inoltre, la Regione del Veneto con questo strumento fissa le linee guida che intende percorrere per raggiungere elevati livelli di protezione ambientale nelle zone critiche e di risanamento. Il Piano ha previsto inoltre una provvisoria suddivisione del territorio (zonizzazione) basata sulla valutazione dei livelli degli inquinanti ed in particolare degli ossidi di zolfo (SO₂), di azoto (NO₂) e di carbonio (CO), nonché dell'ozono (O₃), del particolato (PM₁₀), del benzene (C₆H₆) e degli idrocarburi policiclici aromatici (IPA). Tale suddivisione è stata effettuata sulla base dei dati resi disponibili dalla Rete di Rilevamento della Qualità dell'Aria relativamente al periodo 1996-2001, come indicato dal DM 02.04.2002 n. 60 ai sensi del D.Lvo n. 351/99.

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

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

La nuova classificazione del Territorio Regionale, basata sulla densità emissiva di ciascun Comune indica come "A1 Agglomerato", i Comuni con densità emissiva¹ superiore a 20 t/a km², come "A1 Provincia", quelli con densità emissiva compresa tra 7 t/a km² e 20 t/a km² e infine come "A2 Provincia", i Comuni con densità emissiva inferiore a 7 t/a km². Vengono invece classificati come C (senza problematiche dal punto di vista della qualità dell'aria), i Comuni situati ad un'altitudine superiore ai 200 m s.l.m., quota al di sopra della quale il fenomeno dell'inversione termica permette un inferiore accumulo di sostanze inquinanti. I Comuni di Quinto di Treviso e di Treviso sono indicati come "A1 Agglomerato".

1.2.4 PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI (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.

Con riguardo in modo specifico al sistema aeroportuale, nel documento si afferma che nel Veneto sono presenti 9 strutture aeroportuali ad uso civile o turistico dei quali solo 3 aeroporti appartenenti alla classe "A" secondo la classificazione ICAO², si tratta degli

¹ Densità emissiva PM₁₀ tot = (100% Emissione PM₁₀ primario + 50% Emissione NO_x + 50% Emissione NH₃ + 50% Emissione SO_x + 20% Emissione N₂O + 20% Emissione COV) / superficie.

² 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);

aeroporti di **Treviso, Venezia Tessera e Verona Villafranca**. Queste strutture assorbono la quasi totalità del traffico commerciale riguardante la Regione.

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

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

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

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

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

1.3 PIANIFICAZIONE PROVINCIALE (**PTCP**)

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

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

-
- *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 obbligatorio, attivo in modalità A e C.*

collegamento veloce in direzione dell'Aeroporto nell'ambito di una generale sistemazione della mobilità trevigiana in un'ottica di sostenibilità.

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

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

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

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

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

1.4 PIANIFICAZIONE URBANISTICA COMUNALE

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

1.4.1 PIANO REGOLATORE GENERALE DEL COMUNE DI TREVISO (PRG)

- Riguardo l'area oggetto dell'intervento, il **PRG** indica l'area come F6/1 Zona per Attrezzature ed Impianti Pubblici. In particolare l'area è normata dall'art. 73 - Sottozona F.6 - Attrezzature specialistiche della normativa di attuazione del Piano. La sottozona F.6 come riportato al punto 1.1 dell'articolo sopracitato "comprende le aree interessate da speciali attrezzature che possono essere oggetto d'intervento da parte di soggetti pubblici, o privati con finalità pubbliche, o aziende erogatrici di servizi pubblici (enti statali, nazionali e territoriali), anche con le procedure di cui all'art. 81 del DPR 616/776". Fra le destinazioni d'uso viene indicata alla lettera "b) attrezzature aeroportuali: area impianti, opere ed edifici correlati all'attività dell'aeroporto di S. Giuseppe (Canova, ndr.)".

Il sedime aeroportuale è in parte interessato da una fascia di rispetto dei corsi d'acqua (10 m) individuati, come riportato nella legenda dalla cartografia di Piano, dall'Atlante dei vincoli territoriali volume III della Provincia di Treviso. Inoltre l'area risulta interessata da una zona di tutela dei corsi d'acqua di origine risorgiva (100 m). Il tutto è normato come "*Fasce di rispetto, vincoli di inedificabilità o di edificabilità condizionata*", dalla normativa tecnica di attuazione del PRG.

L'area aeroportuale è pure interessata in parte dalle fasce di tutela del fiume Sile (20, 50 m) normate rispettivamente dall'art. 36 "Zona omogenea B", dall'art. 46 "Zona omogenea C" e dall'Allegato II "Prescrizioni generali" alla normativa di attuazione che non riporta sostanziali modifiche di interesse a quanto previsto dai due precedenti articoli. L'art. 36 comprende gli insediamenti esistenti di formazione moderna e "relativamente alle zone B e C prossime al corso del fiume Sile, in sintonia con il disposto degli artt. 17 comma 3, 18 ultimo comma, 19 ultimo comma, 41, 42 e 43, nonché artt. 19 e 20 delle NdA del P.A.

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

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

Il sedime aeroportuale risulta in parte a sud classificato come "Terreno pessimo" dalla cartografia ufficiale di Piano e normato dal citato all'art. 23 della normativa di attuazione dello stesso. In particolare al punto 10 dell'articolo "*Aree e terreni classificati scadenti, pessimi o a rischio idraulico*" si afferma al comma 10.1 che "negli elaborati di piano (tavole 13.3.n) sono individuate le aree e i terreni classificati scadenti, pessimi o a rischio idraulico. In questi terreni, considerata la fragilità di dette aree, la costruzione di nuovi fabbricati entro e fuori terra è condizionata 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.

Lo SIA segnala che una limitata area aeroportuale rientra all'interno del perimetro del Parco Regionale del Sile. L'area in questione è classificata, come riportato nella Tavola A4-7 dello SIA estratto della Tavola 23.3 "Azzonamento" del Piano Ambientale dell'Ente Parco Naturale Regionale del Fiume Sile, come zona di "urbanizzazione controllata" e

[Handwritten marks and signatures]

normata dall'art. 17 della normativa di attuazione del Piano ambientale. In merito, all'art. 17 si afferma che le zone ad urbanizzazione controllata, come individuate nella tavola di progetto n. 23, «Azzonamento», ubicate nel territorio del Parco, comprendono ambiti edificati, solo urbanizzati o urbanizzabili. In queste aree, se non diversamente specificato dal Piano, valgono le indicazioni contenute in ogni singolo strumento urbanistico.

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

[Handwritten signature]

1.4.2 PIANO REGOLATORE DEL COMUNE DI QUINTO DI TREVISO (PRG)

- Lo SIA precisa che la Variante Generale al PRG del Comune di Quinto di Treviso è stata approvata dalla Giunta Regionale del Veneto il 03/10/2003. Con successiva Variante Urbanistica nel 2005 la zona di interesse sul sedime aeroportuale è stata classificata come "sottozona agricola E2.1" confermando tale destinazione d'uso anche nella Variante parziale al PRG per adeguamento alla Variante al Piano Ambientale del Fiume Sile del Novembre 2010

[Handwritten mark]

Il Piano di Classificazione Acustica del Comune di Treviso è datato al 2001 e, per quanto riguarda quello del Comune di Quinto di Treviso, lo SIA dichiara aver recepito le curve di zonizzazione di un monitoraggio acustico del 2001 e approvate da ENAC nel 2003.

1.5 VINCOLI E TUTELA PAESAGGISTICO - AMBIENTALE

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

[Handwritten marks]

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

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

[Handwritten mark]

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

[Large handwritten signatures and marks at the bottom of the page]

	IT3240015	Sile morto e ansa a San Michele Vecchio
--	-----------	---

2. QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

2.1 DESCRIZIONE DELLE ATTUALI INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI

L'aeroporto di Treviso è nato come un'infrastruttura militare. Aperta successivamente al traffico civile attorno alla metà degli anni '30, solo nel 1953, su iniziativa degli enti locali, sorge la prima aerostazione civile.

L'aeroporto diviene lo scalo di riferimento anche per la vicina città di Venezia. Nel 1956 però, a seguito della decisione di costruire un nuovo aeroporto per la città lagunare che verrà inaugurato nel 1960, ed al conseguente trasferimento dei voli, inizia il lento declino dell'aeroporto trevigiano.

Il 26 giugno del 1992 viene disposta la nascita del "sistema aeroportuale" Venezia – Treviso, sancito successivamente dal DM n. 473-T del 26.06.1996. Lo scalo trevigiano entra nel Sistema Aeroportuale di Venezia a seguito della collaborazione tra Save, gestore del vicino scalo veneziano e la locale AerTre.

Da questo momento in poi la pianificazione dello sviluppo dello scalo trevigiano è quindi coordinata con quella del vicino scalo Marco Polo di Tessera.

L'Aeroporto ricade nei comuni di Treviso e di Quinto 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 ed a soli 29 km dall'aeroporto di Venezia-Tessera.

La pista di volo ha una lunghezza di 2.420 m e una larghezza di 45 m con due shoulders laterali di 7,5 m.

La pista dispone di una runaway strip³ di 150 m per ciascuna parte rispetto all'asse pista e della clearway⁴ in linea con le richieste della normativa ICAO. Le bretelle di raccordo al piazzale sono attualmente due, in pavimentazione flessibile, perpendicolari alla pista e di larghezza pari a 23 m; è stato recentemente ultimato un intervento di riqualifica di adeguamento alla normativa, per

³ *Striscia rettangolare di terreno, da mantenere sempre libera da ostacoli, in asse con la pista stessa. La strip si estende simmetricamente da ambo i lati della pista.*

⁴ *Area libera da ostacoli, che sorge su terreno o su acqua, posta ad una o ad entrambe le estremità della pista come area idonea, al di sopra della quale un velivolo può eseguire parte della sua salita iniziale fino ad una altezza specificata.*

aggiungere le shoulders⁵ di 7,5 m. Le aree di sicurezza consistono di strip per piste strumentali come sopra descritto e di RESA⁶ delle seguenti dimensioni: 130 m per 150 m su testata 25 (ubicata a est della pista) e 90 m per 90 m su testata 07 (ubicata a ovest della pista).

Il sedime aeroportuale, posto tra il centro abitato di Treviso e quello di Quinto di Treviso, lungo la SR 515, si configura come una stretta fascia di pianura di circa 150 ettari, stretta tra la SR 515 ed il fiume Sile.

Lo SIA sottolinea come questa localizzazione pone forti limitazioni all'acquisizione di nuove aree: il sedime aeroportuale di fatto è ostruito a sud dalla presenza del fiume Sile, il che impedisce l'ampliamento del sedime dell'aeroporto.

Anche l'accessibilità è fortemente condizionata dalla posizione: il fatto di essere raggiungibile da un solo lato dalla SR 515 "Noalese" espone l'aeroporto al rischio di isolamento in caso di congestione di quest'unica connessione viaria.

E' inoltre precisato come l'Aeroporto risulti inserito in un contesto insediativo residenziale e produttivo, soprattutto a nord del sedime, lungo la Noalese, e ad sud-ovest, oltre la fascia del parco del fiume Sile, dove si sviluppa il centro abitato di Quinto di Treviso. Alcuni di questi edifici sono situati a confine con il sedime aeroportuale e utilizzati per attività connesse allo scalo, come i fabbricati sedi degli spedizionieri.

2.1.1 LANDSIDE

L'attuale configurazione dell'area landside dell'Aeroporto di Treviso si sviluppa parallelamente alla pista 7-25 lungo la SR515 "Noalese". L'area landside è inclusa nell'area del sedime compresa a nord-est tra la nuova, la vecchia aerostazione e la SR515, a nord-ovest tra gli hangar dell'Aviazione Generale e le sedi dei corrieri merci.

Lo SIA rileva che la dotazione dei parcheggi è il vero punto critico dell'attuale infrastruttura dell'aeroporto (1.476 posti auto di cui solo 439 all'interno del sedime aeroportuale).

La maggior parte delle aree per la sosta sono tutte esterne al sedime aeroportuale su proprietà di privati (ma ad uso esclusivo dell'Aeroporto), però distanti dal terminal e con accesso diretto sulla SR515 fortemente e costantemente trafficata.

L'aerostazione passeggeri, realizzata nel 2007, è un edificio di pianta rettangolare che si sviluppa in direzione Est-Ovest, per una lunghezza di 85 m, una larghezza di 61 m ed una altezza di circa 19 m, dimensionata per un traffico annuo di 1.500.000 passeggeri. Il terminal si sviluppa su due livelli nella parte centrale e tre lungo i lati. Nel 2010 è stato realizzato un primo ampliamento dell'aerostazione attraverso l'accostamento al volume principale di un corpo prefabbricato provvisorio, ad ovest dell'edificio esistente, che ha portato la superficie complessiva del terminal a circa 13.000 mq.

Lungo il fronte dell'aerostazione al piano terra si sviluppa il curb, cioè l'area dedicata alla sosta autobus e taxi. Lo spazio dedicato al carico e scarico dei passeggeri risulta di dimensioni notevolmente ridotte visto il limite fisico dello dell'area antistante l'aerostazione.

⁵ Fasce antipolvere pavimentate che delimitano lateralmente la pista.

⁶ Runway End Safety Area, ovvero lo spazio di sicurezza a fine pista.

Lo SIA inoltre precisa che non esiste allo stato attuale un terminal dedicato al cargo, vi è solo un varco doganale da cui transitano le merci, che devono essere imbarcate. In area esterna al sedime aeroportuale è attualmente presente la sede dei corrieri DHL con ingresso diretto dalla strada "Noalese".

2.1.2 AIRSIDE

L'Aeroporto dispone di due piazzali: uno nel settore ovest dedicato all'attività militare, l'altro nel settore est dedicato al traffico civile commerciale di 52.500 mq. Il piazzale ricade nel sedime aeroportuale civile ed accoglie il parcheggio dell'aviazione commerciale, passeggeri e merci, e più ad ovest, di fronte agli hangar, anche il parcheggio dell'Aviazione Generale, destinato agli aerei privati o di compagnie che hanno base su questo aeroporto.

Tutte le piazzole di sosta sono remote e tutte in self-manouvering (cioè per aeromobili che non hanno la necessità di trattorino per uscire dal parcheggio). Le dimensioni del piazzale e la distanza delle relative piazzole dall'aerostazione fanno sì che l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri avvenga senza l'ausilio di mezzi di rampa (bus), ma a piedi attraverso dei percorsi pedonali segnalati opportunamente mediante zebraure che portano dalla piazzola all'aerostazione passeggeri. Sul piazzale di sosta degli aeromobili si svolgono inoltre tutte le operazioni di collegamento fra gli edifici in area airside, tra i quali il deposito merci e il deposito carburanti, situati in prossimità del lato nord del piazzale, ad ovest dell'aerostazione.

Le principali infrastrutture airside esistenti elencate nello SIA sono:

- Due bretelle parallele che collegano la pista con il piazzale aeromobili. Gli aerei in atterraggio devono usare tutta la lunghezza della pista per raggiungere l'area di parcheggio. Non esistono taxiway (piste di rullaggio).
- Viabilità perimetrale che consente di raggiungere qualsiasi settore aeroportuale senza costituire ostacolo ai piani di transizione decollo/atterraggio.
- Servizio per piccole riparazioni e cinque hangar per l'Aviazione Generale; tutti i manufatti sono collocati sul lato nord del sedime, all'estremità ovest del piazzale aeromobili, ed occupano complessivamente un'area di circa 4.000 mq. Le piazzole dedicate all'Aviazione Generale allo stato attuale sono 10. Non sono presenti hangar per la manutenzione di aeromobili in transito.
- Per i mezzi di rampa l'Aeroporto dispone di un piccolo ricovero coperto allineato con il fronte aerostazione, insufficiente però alla protezione di tutti i mezzi in dotazione. Gli altri mezzi di rampa, per i quali il ricovero è insufficiente, vengono disposti sul piazzale aeromobili nelle aree mezzi di rampa di piazzola.
- L'Aeroporto, come stabilito dalle norme nazionali e internazionali, è fornito di un servizio antincendio. Questo è operato dal Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco, che è presente in pianta stabile sul sedime aeroportuale con una propria stazione, situata fronte est del piazzale, a ridosso della vecchia aerostazione arrivi. L'attuale struttura dove risiede il presidio è inadeguata per consistenza, stato di conservazione ed ubicazione. Il presidio dovrebbe essere situato in una posizione più baricentrica e più congrua di quella attuale.

- Torre di controllo situata sull'area aeroportuale di competenza dell'Aeronautica Militare.
- Due varchi di sicurezza: uno ad est del Terminal passeggeri adiacente al Terminal stesso e al Parcheggio PB, e un altro ad ovest del Terminal Passeggeri fra l'edificio Dogana ed il deposito mezzi di rampa. Sono presenti inoltre ulteriori varchi per i mezzi di soccorso lungo tutto il perimetro dell'aeroporto.

2.2 OBIETTIVI E CARATTERISTICHE DEL PROGETTO

Gli intenti e le strategie del Gestore dello scalo di Treviso sono essenzialmente quelli di *"aumentare il ciclo movimenti con velivoli di medie capacità...di poter incrementare il movimento passeggeri senza richiedere estensioni di pista..."*

In sostanza il Piano di Sviluppo Aeroportuale 2011-2030 cerca di sostenere l'obiettivo di un riposizionamento dello scalo sull'ipotetico sviluppo del traffico preventivato al 2030 e, pur considerando la ristrettezza degli spazi disponibili, cerca di valutare la compatibilità e la sostenibilità di tali condizioni nel territorio ed individuare criteri e scelte progettuali.

Per raggiungere tali risultati il PSA definisce un quadro di interventi che ricadono in parte all'interno dell'area aeroportuale, in parte all'esterno del sedime, in parte in aree attualmente sotto il controllo dell'Aeronautica Militare ed in parte su aree private.

La maggior parte degli interventi previsti dal PSA elaborato riguarda l'ampliamento delle infrastrutture airside, l'ampliamento ed una distribuzione delle infrastrutture landside, una attenzione alla sistemazione della viabilità di accesso e di distribuzione interna e, in minima parte, l'ampliamento del sedime.

In sintesi il complesso degli interventi previsti nel PSA 2011-2030 è riconducibile a tre fasi temporali:

- **Prima Fase** 2010-2015;
- **Seconda Fase** 2016-2020;
- **Terza Fase** 2021-2030.

2.3 INTERVENTI PREVISTI

In considerazione degli obiettivi che si pone il PSA 2011-2030, specie per quanto riguarda le previsioni di traffico agli orizzonti 2020-2030 (vedi capitolo successivo), e non tanto sulle varie (seppur minimizzate nello SIA) criticità nel sistema infrastrutturale esistente, gli interventi proposti riguardano, in zona **Airside**

- La realizzazione di una nuova Torre di Controllo

Aeroporto di Treviso Canova - master plan

- Il rifacimento/riqualificazione della pavimentazione della Pista di Volo
- Una nuova Pista di Rullaggio (al 2030)
- Il rifacimento/riqualifica delle *Shoulders* e della *Backtrack* (inversione di marcia)
- La realizzazione di una zona *Antiblast* (60 m x 60 m)
- Altri interventi in zona Pista nelle aree Strip
- Riqualifica e nuovi raccordi
- L'ampliamento del Piazzale di Sosta Aeromobili

in zona **Landside**

- La sistemazione della Viabilità d'Accesso
- Il nuovo sistema e distribuzione Parcheggi
- L'ampliamento del Terminal

Tutti gli interventi previsti nel PSA sono suddivisi in Fasi Temporali di attuazione ed illustrati nelle specifiche caratteristiche costruttive e tecniche per la loro esecuzione nella "*Relazione Generale sugli Interventi allegata allo SIA*".

Prima Fase dal 2011 al 2015

- Ampliamento Terminal Passeggeri (stralci 1 e 2)
- Nuovo Presidio Vigili del Fuoco
- Sistemazione Deposito Mezzi di Rampa
- Nuovo Hangar Aviazione Generale
- Nuova Viabilità di Accesso al Presidio VV.FF.
- Interventi di riorganizzazione ed ampliamento del Sistema dei Parcheggi a Raso
- Rifacimento giunti Piazzale Aeromobili
- Ampliamento Piazzale Aeromobili
- Nuova Torre di Controllo
- Adeguamento Recinzione zona sud

Aeroporto di Treviso Canova - master plan

- Ampliamento Depuratore e Trattamento Acque di Prima Pioggia

Seconda Fase dal 2015 al 2020

- Ampliamento Terminal Passeggeri – (stralci 3 e 4)
- Nuovo Deposito Carburanti
- Interventi di riorganizzazione ed ampliamento del Sistema dei Parcheggi a Raso
- Nuova Viabilità di Accesso e nuova Rotatoria sulla SR 515 “Noalese”
- Nuovo tronco Viabilità perimetrale parallela alla nuova Taxiway
- Ampliamento Piazzale Aeromobili e demolizione Cabina AVL dismessa
- Ampliamento Raccordo “A”, nuova Piazzola De-icing e nuova Piazzola Holding Bay
- Nuova Via di Rullaggio (Taxiway “D”)

Terza Fase dal 2020 al 2030

- Ampliamento Terminal Passeggeri (stralcio 5)
- Ridimensionamento Uffici Dogana
- Interventi di riorganizzazione ed ampliamento del Sistema dei Parcheggi a Raso
- Ampliamento Piazzali Aeromobili

2.4 L'OPZIONE ZERO

Il presupposto del PSA, è proprio l'insostenibilità della situazione attuale, per cui l'intera istanza è destinata ad intendersi come volta al superamento di una “Opzione Zero”, che è da considerarsi ambientalmente negativa.

Un esempio sui tanti, sottolineati nello stesso SIA del PSA 2011-2030, è quello dell'ampliamento del Terminal previsto in tre stralci. Dimensionato per 1.500.000 passeggeri/anno nel 2007, è già oggi sottodimensionato rispetto ai circa 2.500.000 di passeggeri/anno registrati al 2012.

Gli Interventi di adeguamento/potenziamento delle infrastrutture aeroportuali che vengono rappresentati sono già una necessità per l'oggi piuttosto che per il domani cronoprogrammato nel PSA 2011-2030.

[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including 'FN', 'BR', 'K', 'L', '21', 'CP', 'u', 'a', '05', '15', '21', 'CP']

2.5 TREND E PREVISIONE DEL TRAFFICO

A giudizio del Proponente, il trend relativo al triennio 2008-2010 nell'Aeroporto di Treviso, seppure in una congiuntura economica negativa, ha registrato nel 2008, un incremento del traffico passeggeri del 10%, mentre ha dovuto scontare una riduzione del 50% del traffico cargo. In ogni caso, il risultato del 2008 è stato di molto superiore alla media degli aeroporti italiani.

Il trend positivo relativo ai passeggeri si è mantenuto anche nel 2009, con un aumento del 4,1%, in controtendenza rispetto al traffico nazionale, che ha invece registrato un calo del 2,3%.

Infine nel 2010 l'aeroporto di Treviso ha superato i 2 milioni di passeggeri, con un aumento del 21% rispetto al 2009, con un risultato ancora una volta molto superiore alla media italiana del 7% registrata nello stesso anno.

2.5.1 TRAFFICO PASSEGGERI

Il traffico passeggeri è cresciuto in maniera esponenziale dal 2000 al 2010, passando da 276 mila passeggeri a 2,1 milioni, con un tasso di crescita composto pari a +22,8% (Figura B2-3). L'andamento del traffico è fortemente legato alla presenza del vettore low cost Ryanair, che fin dal suo arrivo nel 1999, ha intensificato la propria attività avviando progressivamente diversi collegamenti internazionali e, dal 2005 anche collegamenti nazionali.

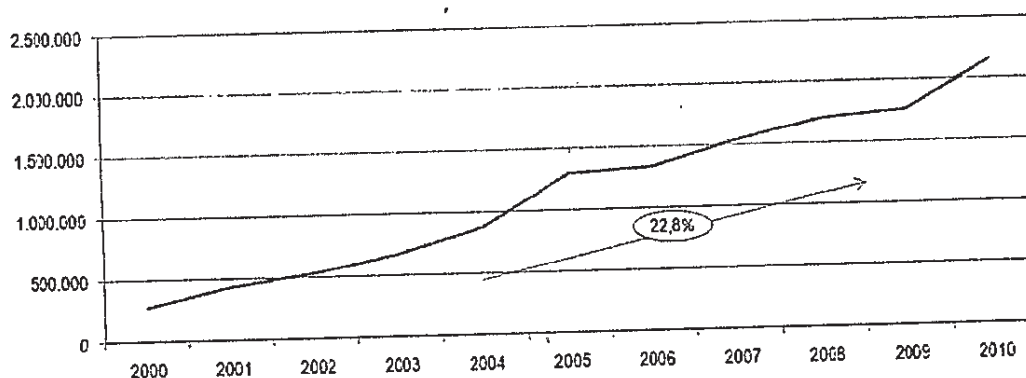


Figura B2-3 Traffico passeggeri 2000-2010 (Fonte: Aeroporto di Treviso "Antonio Canova" Master Plan: relazione e piano degli investimenti).

Per quel che riguarda il traffico di linea e charter, nello SIA si precisa che l'Aeroporto è prevalentemente interessato dal traffico internazionale, con una percentuale dell' 82% sul totale.

Il traffico internazionale ha avuto una crescita costante e un impulso non indifferente, in questa direzione, è stato dato da vettori europei operanti nel segmento low-cost (Ryanair, Transavia) i quali, attraverso la scelta dell'offerta di servizi "no frills", l'applicazione di tariffe particolarmente interessanti e la flessibilità gestionale, sono stati in grado di stimolare, con benefici effetti di stagionalizzazione e di incremento dei flussi incoming, collegamenti non altrimenti sostenibili, sollecitando nuove fasce di clientela al trasporto aereo.

Di contro Il traffico nazionale in termini di passeggeri è stato molto basso fino al 2004 (circa 6 mila passeggeri), per poi ricevere un importante impulso ed attestarsi dal 2006 sui 200 mila passeggeri. Negli ultimi 2 anni ha registrato un forte incremento (+62%) per l'apertura di nuove rotte, arrivando a 355 mila pax nel 2009 e 370 mila nel 2010, nonostante la chiusura della rotta per Roma Ciampino su cui nel 2008 si concentrava il 97% del traffico nazionale. Alla chiusura di tale rotta, sono state aperte nuove rotte verso città del sud, ed in particolare verso Brindisi Bari e Palermo.

2.5.2 TRAFFICO MERCI

Il Proponente riporta inoltre che, il traffico cargo, dopo una crescita costante fino al picco del 2006, evidenzia un'importante flessione nel 2008 (-50% circa) ancora più marcata nel 2009 (-70%), a causa dello spostamento di corrieri su Venezia. Nel 2010 si è registrato un aumento del 16%, arrivando a circa 3000 tonnellate annue (Figura B2-5). Sul totale, i voli charter hanno storicamente servito una buona percentuale del traffico cargo.

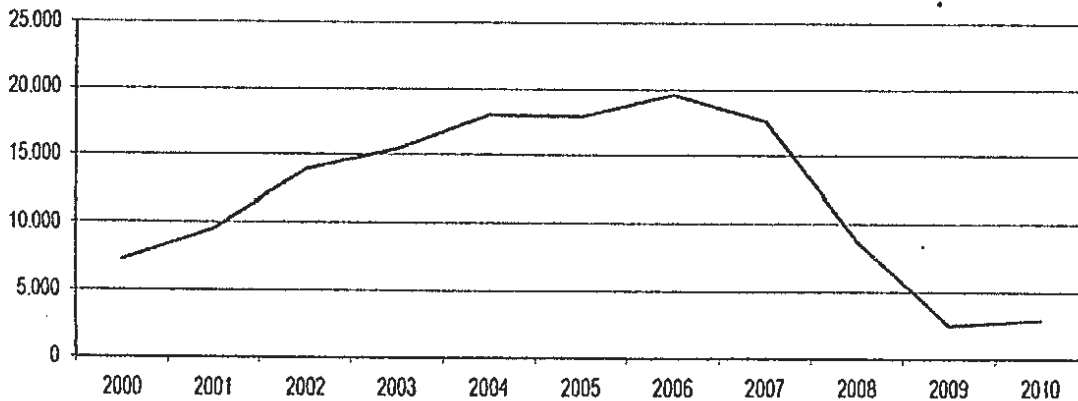


Figura B2-5 Traffico cargo 2000-2010 (Fonte: Aeroporto di Treviso "Antonio Canova" Master Plan: relazione e piano degli investimenti).

2.5.3 LE PREVISIONI

Il Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2030 ribadisce che le previsioni del traffico sono

"...il punto di partenza per i dimensionamenti e i programmi di intervento infrastrutturale ed economico-finanziario previsti dallo stesso Piano di Sviluppo".

Aeroporto di Treviso Canova - master plan

Nello SIA si premette che nelle analisi di traffico passeggeri sono stati considerati tutti e tre i metodi/linee guida indicate nel Doc. 8991 ICAO "Manual of Traffic Forecasting", concludendo però nell'apparente contraddizione

"non si è ritenuto opportuno analizzare la previsione media risultante dall'applicazione dei tre metodi, ma piuttosto riferirsi alle previsioni degli studi di mercato e di settore, che restituiscono un quadro previsionale molto verosimile".

Tabella B4-1 Quadro sintetico di previsione del traffico passeggeri per il periodo 2010-2030 (Fonte: Aeroporto di Treviso "Antonio Canova" Master Plan: relazione e piano degli investimenti).

ANNO	PASSEGGERI					
	Traffico commerciale		Aviazione Generale		Traffico totale	
	Passeggeri	Variaz. %	Passeggeri	Variaz. %	Passeggeri	Variaz. %
2009	1.758.267	3,3%	6.966	-4,7%	1.765.233	3,3%
2010	2.145.582	22,0%	6.581	-5,5%	2.152.163	21,9%
2011	2.296.135	7,0%	6.680	1,5%	2.302.814	7,0%
2012	2.457.198	7,0%	6.813	2,0%	2.464.011	7,0%
2013	2.629.543	7,0%	6.950	2,0%	2.636.492	7,0%
2014	2.813.958	7,0%	7.089	2,0%	2.821.047	7,0%
2015	2.898.448	3,0%	7.230	2,0%	2.905.678	3,0%
2016	2.985.473	3,0%	7.375	2,0%	2.992.848	3,0%
2017	3.075.111	3,0%	7.522	2,0%	3.082.634	3,0%
2018	3.167.440	3,0%	7.673	2,0%	3.175.113	3,0%
2019	3.262.540	3,0%	7.826	2,0%	3.270.366	3,0%
2020	3.360.494	3,0%	7.983	2,0%	3.368.477	3,0%
2021	3.461.389	3,0%	8.143	2,0%	3.469.532	3,0%
2022	3.565.312	3,0%	8.305	2,0%	3.573.618	3,0%
2023	3.672.355	3,0%	8.471	2,0%	3.680.826	3,0%
2024	3.782.610	3,0%	8.641	2,0%	3.791.251	3,0%
2025	3.896.175	3,0%	8.814	2,0%	3.904.988	3,0%
2026	3.974.098	2,0%	8.990	2,0%	3.983.088	2,0%
2027	4.053.580	2,0%	9.170	2,0%	4.062.750	2,0%
2028	4.134.652	2,0%	9.353	2,0%	4.144.005	2,0%
2029	4.217.345	2,0%	9.540	2,0%	4.226.885	2,0%
2030	4.301.692	2,0%	9.731	2,0%	4.311.423	2,0%
CAGR		3,4%		1,9%		3,4%

Tabella B4-2 Quadro sintetico di previsione dei movimenti passeggeri per il periodo 2010-2030 (Fonte: Aeroporto di Treviso "Antonio Canova" Master Plan: relazione e piano degli investimenti).

ANNO	MOVIMENTI					
	Traffico commerciale		Aviazione Generale		Traffico totale	
	Movimenti	Variaz. %	Movimenti	Variaz. %	Movimenti	Variaz. %
2010	16.002	6,0%	4.586	-14,0%	20.588	0,8%
2011	17.008	6,3%	4.632	1,0%	21.640	5,1%
2012	18.068	6,2%	4.699	1,4%	22.766	5,2%
2013	19.335	7,0%	4.760	1,3%	24.095	5,8%
2014	20.540	6,2%	4.822	1,3%	25.362	5,3%
2015	21.003	2,3%	4.885	1,3%	25.889	2,1%
2016	21.478	2,3%	4.950	1,3%	26.428	2,1%
2017	21.965	2,3%	5.015	1,3%	26.980	2,1%
2018	22.464	2,3%	5.115	2,0%	27.579	2,2%
2019	22.976	2,3%	5.218	2,0%	28.193	2,2%
2020	23.500	2,3%	5.322	2,0%	28.822	2,2%
2021	24.037	2,3%	5.428	2,0%	29.466	2,2%
2022	24.588	2,3%	5.537	2,0%	30.125	2,2%
2023	25.153	2,3%	5.648	2,0%	30.801	2,2%
2024	25.732	2,3%	5.761	2,0%	31.493	2,2%
2025	26.326	2,3%	5.876	2,0%	32.201	2,3%
2026	26.931	2,3%	5.993	2,0%	32.924	2,2%
2027	27.550	2,3%	6.113	2,0%	33.664	2,2%
2028	28.184	2,3%	6.235	2,0%	34.420	2,2%
2029	28.832	2,3%	6.360	2,0%	35.192	2,2%
2030	29.495	2,3%	6.487	2,0%	35.983	2,2%
CAGR		3,0%		1,7%		2,7%

2.5.4 QUADRO FUTURI FABBISOGNI

Il Proponente riporta che la base del calcolo dei futuri fabbisogni per l'Aeroporto di Treviso è la stima del "Typical Peak Hour Passengers" (TPHP), che costituisce il riferimento per la determinazione dei requisiti infrastrutturali.

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

La capacità del sistema richiesta in termini di movimenti orari è un dato derivato dalle previsioni sui flussi di picco dei passeggeri e del fattore di riempimento precedentemente stimati come illustrato in Tabella B4-3.

Il ragionamento che sottende tali riflessioni nello SIA tende a sostenere che, la capacità del sistema di infrastrutture aeronautiche richiesta è quindi relativa al numero di voli massimi previsti nell'ora di picco per ciascun anno. Di fatto il Proponente dichiara che si è stimato come nel 2015 si potranno avere circa 11 movimenti/ora, 12 nel 2020, 13 nel 2025 e 15 nel 2030. Tali dati sono posti alla base delle verifiche di capacità e stima dei fabbisogni del sistema delle infrastrutture di volo.

Tabella B4-3 Quadro sintetico delle previsioni: domanda passeggeri, movimenti, riempimento e picchi annuali (esclusa Aviazione Generale) (Fonte: Aeroporto di Treviso "Antonio Canova" Master Plan: relazione e piano degli investimenti).

Anno	Traffico	Mov/Anno	Pax/Mov	UP/HP	Mov/h
2010	2.145.582	16.002	134	1.073	8
2011	2.296.135	17.008	135	1.148	9
2012	2.457.198	18.068	136	1.229	9
2013	2.629.543	19.335	136	1.315	10
2014	2.813.958	20.540	137	1.407	10
2015	2.898.448	21.003	138	1.449	11
2016	2.985.473	21.478	139	1.493	11
2017	3.075.111	21.965	140	1.538	11
2018	3.167.440	22.464	141	1.584	11
2019	3.262.540	22.976	142	1.631	11
2020	3.360.494	23.500	143	1.680	12
2021	3.461.389	24.037	144	1.731	12
2022	3.565.312	24.588	145	1.783	12
2023	3.672.355	25.153	146	1.836	13
2024	3.782.610	25.732	147	1.891	13
2025	3.896.175	26.326	148	1.948	13
2026	3.974.098	26.852	148	1.987	13
2027	4.053.580	27.389	148	2.027	14
2028	4.134.652	27.937	148	2.067	14
2029	4.217.345	28.496	148	2.109	14
2030	4.301.692	29.065	148	2.151	15

2.5.5 PRINCIPALI FABBISOGNI DELINEATI

- Sulla Pista di Volo il Proponente dichiara che la stessa ha una capacità massima teorica di 16 mov/h determinata oltre che dalle limitazioni delle infrastrutture stesse e dalle problematiche di impatto acustico sul territorio, anche dalla condivisione della pista con l'Aeronautica Militare, che gestisce tutti i Servizi di Assistenza al Volo (ATM). La capacità operativa della pista di volo è attualmente pari a 12 mov/h (dato Aeronautica Militare) che è ulteriormente ridotta a 8 mov/h (dato AerTre) a causa di limitazioni inerenti la carenza di personale in torre di controllo. Tale problema, secondo il Proponente, si stima potrà venir superato con il trasferimento del controllo del traffico ad ENAV e con la realizzazione della nuova torre di controllo. La capacità infrastrutturale della pista, già a 16 mov/h, con il superamento delle limitazioni di carattere operativo, garantisce la capacità richiesta al 2030.
- Piazzale di sosta (stand), attualmente lo scalo è dotato di 7 stand, il Piano di Sviluppo Aeroportuale prevede la realizzazione/ampliamento di piazzali fino al raggiungimento di almeno 16 stand per la sosta degli aeromobili adeguati alla stima del traffico al 2030.
- Posti auto - parcheggi in landside, sono oggi dichiarati dal Proponente in un numero complessivo di 1.476 precisando inoltre che la determinazione del fabbisogno di sosta per l'aeroporto Antonio Canova di Treviso, effettuata nel Piano di Sviluppo, prende in esame

lo standard minimo indicato da ENAC, equivalente a 500 posti auto per milione di passeggeri annui, a cui è stato aggiunto un 10% di posti auto per gli addetti. Per la stima definitiva della domanda di sosta nello SIA si dichiara che occorre poi considerare che circa il 50% dei passeggeri attualmente in arrivo e in partenza dallo scalo trevigiano sono serviti dai bus navetta messi a disposizione dalle compagnie di vettori low cost. Si ritiene quindi plausibile applicare alla domanda di posti auto stimata una riduzione % pari alla percentuale di passeggeri che utilizzano l'autobus.

Tabella B4-4 Sintesi dei fabbisogni (Fonte: Aeroporto di Treviso "Antonio Canova" Master Plan: relazione e piano degli investimenti).

ANNO	PREVISIONI DI TRAFFICO				FABBISOGNI			
	Traffico Pax	Picchi di traffico	pax/mov	mov/h	stand	piste	parcheggi	Terminal pax
	n. pax	n. pax/TPHP	pax/mov	mov/h	n	n	n	mq
2010	2.145.582	1.073	134	8	10	1	660	11.800
2015	2.898.448	1.449	138	11	13	1	833	15.100
2020	3.360.494	1.680	143	12	14	1	956	18.500
2025	3.896.175	1.948	148	13	16	1	1.120	21.500
2030	4.301.692	2.152	148	15	17	1	1.237	23.500

3. QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

3.1 ASPETTO VIABILISTICO

Il Percorso sviluppato dal Proponente per l'inquadramento e le conseguenti analisi di questa componente è partito dall'identificazione del perimetro di un'Area cosiddetta Vasta.

L'Aeroporto di Treviso è localizzato a circa 3 Km a sud-ovest della città di Treviso, è racchiuso tra la SR 53 "Postumia" a est, la SR 515 "Noalese" a nord e dal Fiume Sile a sud e ovest.

- A EST la tangenziale realizza un collegamento ad una rete principale.
- A OVEST c'è la presenza di un'area densamente abitata e produttiva, i flussi veicolari si sovrappongono tra quelli locali e a quelli legati all'aeroporto.

Lo SIA non riporta dati di traffico, eventuali interferenze e i volumi aggiuntivi sull'attuale e futura rete stradale di accesso all'Aeroporto.

3.2 SCENARIO ATTUALE

Le tipologie di veicoli che interessano i movimenti da e per l'Aeroporto sono perlopiù autovetture e autobus sia pubblici che privati.

[Handwritten signatures and notes at the bottom of the page, including a date stamp 'Jul 27']

Uno Studio Statistico effettuato dalla Società di Gestione dell'Aeroporto AerTre S.p.A. viene richiamato nello SIA specificando che, il flusso giornaliero medio dei movimenti dei passeggeri è di 5.160 al giorno e del personale di 250 persone al giorno.

Tale studio disaggrega e quantifica percentualmente le modalità di accesso all'aerostazione. Nella tabella sottostante si riportano i dati utilizzati (aggiornamento dati febbraio/marzo 2011).

Tabella C2-17 Suddivisione tra mezzi pubblici e mezzi privati per l'accesso all'aerostazione (dati forniti dal Committente).

MEZZO USATO	%	Somma
auto guidata	20,5	49,6
auto accompagnato	24,9	
auto noleggio	4,2	
bus via terra	43,4	
taxi via terra	4,4	
navetta hotel	0,5	
in transito	0,9	
altro	1,2	
TOTALE	100	

Dalla relazione che illustra il PSA per l'Aeroporto di Treviso, emerge come il periodo estivo sia quello con una maggior traffico aeroportuale. Le fasce orarie con la frequenza più elevata di arrivi e partenze degli aerei in questo periodo dell'anno sono tre: dalle 7 alle 9, dalle 12 alle 14 e dalle 20 alle 23.

Per il traffico automobilistico attuale, le fasce orarie in cui i flussi hanno una maggiore intensità nel corso di una giornata feriale media sono due, dalle 7 alle 9 e dalle 17 alle 19, corrispondenti agli orari in cui si presenta la maggioranza degli spostamenti di tipo pendolare casa-lavoro.

Per giorno feriale medio si intende una giornata tipo nel corso dell'anno, collocata nella parte centrale della settimana lavorativa, in assenza di eventi particolari che modifichino il comportamento degli automobilisti come, ad esempio manifestazioni, eventi climatici eccezionali o incidenti e simili.

Da queste considerazioni risulta che l'orario di picco del mattino per il traffico veicolare "pendolare" coincide con la fascia di maggior numero di traffico aeroportuale della mattinata.

3.3 CRITICITÀ VEICOLARE ATTUALE

Nello SIA vengono richiamate, specie per sottolineare la situazione viabilistica oggi sulla SR 515 "Noalese", le norme italiane (DM 05/11/2001) che prevedono il Livello di Servizio (LOS) pari a C.

Le norme definiscono il **LOS** come una misura della qualità della circolazione in corrispondenza di un flusso assegnato. Per qualità della circolazione si intendono gli oneri sopportati dagli utenti, i quali consistono prevalentemente nei costi monetari del viaggio, nel tempo speso, nello stress fisico e psicologico. La scelta del livello di servizio dipende dalle funzioni assegnate alla strada nell'ambito della rete e dall'ambito territoriale in cui essa viene a trovarsi.

Il valore **C**, in una scala che va da **A** a **F**, così come riportato nell'*Highway Capacity Manual (HCM)* a cui si riferiscono le norme, descrive una situazione in cui il deflusso veicolare è stabile, è possibile effettuare manovre di svolta o cambio di corsia senza causare interruzioni nella circolazione, e la velocità media è di 60 km/h.

Sempre secondo la normativa a questo **LOS**, in una strada extraurbana secondaria come la "Noalese" corrisponde una portata di servizio, ovvero il massimo flusso per garantire **LOS C**, di circa 600 veh/h per corsia.

I dati di traffico relativi allo stato attuale sono però quelli riferiti al **Febbraio 2002** in cui si evidenziano come livello di servizio (**LOS**), nell'intero arco di un giorno medio, della SR515 sia compreso tra **C** e **D**, dove con **D** si identifica il limite critico per avere flusso instabile.

Un flusso veicolare diventa instabile quando a piccole perturbazioni nello scorrimento, ad es. un'automobile in attesa per svoltare ad un incrocio, corrisponde un abbassamento della velocità media a 35 km/h.

La situazione del deflusso veicolare sulla SR515, considerando il solo flusso di attraversamento e partendo dai dati riferiti al 2002, si presenta allo stato attuale già in condizioni per niente ottimali dal punto di vista funzionale in quanto il flusso veicolare medio per corsia, nel corso dell'intera giornata, stimato con riferimento al 2011 risulta pari a 1016 veh/h (veicoli equivalenti su ora).

Per rappresentare i flussi nel periodo di punta del mattino, sempre con riferimento al solo traffico di attraversamento, si assume un valore del "fattore dell'ora di punta" (PHF) pari a 0,92, tipico delle aree urbane, ottenendo così un flusso di 1104 veh/h.

Questo indica che il traffico veicolare della sola SR515 è pari a quasi il doppio del limite previsto dalla normativa e il **LOS**, in queste condizioni, è al limite tra i valori **D** ed **E**, dove la situazione **E** significa una velocità di marcia al di sotto dei 25 km/h con un conseguente ritardo nell'esecuzione delle manovre dei veicoli e la presenza di code persistenti in corrispondenza delle intersezioni.

Per concludere che, a giudizio del Proponente, durante l'ora di punta del mattino il traffico stradale generato dall'aeroporto è quantificabile in 154 veh/h per senso di marcia, sommando questo flusso il **LOS** rimane a ridosso del limite tra **D** ed **E**, indicando quindi una situazione critica dal punto di vista della funzionalità dell'infrastruttura viaria.

3.4 SCENARI FUTURI

Il Piano di Sviluppo dell'Aeroporto di Treviso per quanto riguarda gli aspetti legati alla viabilità, prevede solo modifiche ed acquisizioni per aree da adibire a parcheggio, una rotatoria compatta sulla "Noalese", cercando così di ridurre il più possibile i punti di conflitto.

[Handwritten signatures and notes at the bottom of the page, including a date 'Feb 29' and various initials.]

Con riferimento allo Scenario 2030, il Proponente sottolinea che l'entità dei flussi veicolari, calcolati in veicoli equivalenti su ora e riferiti al periodo di punta del mattino in un giorno ferialo medio, risulta la seguente:

- flusso di solo transito della SR515 "Noalese": 1524 veh/h
- flussi legati all'aeroporto:
 - flussi da e verso Treviso: 154 veh/h
 - flussi da e verso Quinto: 17 veh/h
 - da e per la zona parcheggi PA-PB: 103 veh/h
 - da e per la zona parcheggi P2: 68 veh/h

Questi valori sono stati assunti in base:

- al valore di punta del mattino del traffico sulla Noalese riferito al 2011
- al flusso di transito riferito al 2030 ed assumendo un aumento annuale del 2% dei veicoli, come indicato nella letteratura di riferimento basandosi su serie storiche;
- ai flussi legati alla presenza dell'aeroporto sono stati calcolati a partire da un valore base di 1147 autovetture e 102 bus al giorno, e stimando una ripartizione dei flussi al 90% verso Treviso e il restante 10% verso Quinto;
- ai movimenti verso i due parcheggi a nord e a sud della SR515, che sono stati stimati in base alle dimensioni dei parcheggi, alla preferenza degli utenti nel ricercare posti auto più vicini alla loro destinazione, e al fatto che il parcheggio bus si trova in prossimità dell'ingresso dell'aerostazione. Lo SIA ipotizza quindi che i veicoli da e per l'aeroporto siano al 60% diretti verso i parcheggi più vicini al fabbricato passeggeri.

Sulla base di quanto riportato sopra sono state calcolate le capacità in ingresso dei rami di ingresso nella rotatoria che provengono dalle due aree di parcheggio. Sono poi riportati i risultati relativi al calcolo delle code nei rami di ingresso in rotatoria dai parcheggi e confrontati con l'ipotesi di non intervento sulla configurazione delle intersezioni.

Utilizzando il metodo del calcolo della capacità in ingresso fornito dall'HCM sono riportati i seguenti valori:

Parcheggio sud: 279 veh/h maggiore dei 103 veh/h stimati. Coda 5 veicoli, durata 2 min.;
Parcheggio nord: 270 veh/h maggiore dei 68 veh/h stimati. Coda 12 veicoli, durata 4 min.;
da Treviso: 1145 veh/h minore dei 1678 veh/h stimati;
da Quinto: 1020 veh/h minore dei 1541 veh/h stimati.

Si verificano quindi due diverse situazioni: i flussi che si immettono nella rotatoria dai parcheggi dell'aeroporto in entrambi i casi sono molto inferiori alla capacità del ramo, con code di durata ridotta.

Al contrario, per quanto riguarda i rami est e ovest, provenienti da Treviso e Quinto e soggetti al carico dei flussi di transito della Noalese, si trova che la capacità è superata dai volumi di

traffico. Questa condizione non è dipendente dalla presenza o meno della nuova rotatoria ma dalla congestione presente sulla SR515, che è già stata evidenziata nello stato di fatto.

3.5 CONCLUSIONE DEL PSA SUL TRAFFICO STRADALE

Il Piano di Sviluppo Aeroportuale 2011-2030 sottolinea che, al netto degli interventi di adeguamento già realizzati, allo stato attuale permangono comunque nella componente viabilità "criticità evidenziate".

Inoltre il Proponente dichiara che lo scenario riferito al 2020 non include modificazioni significative per quanto riguarda gli aspetti viabilistici. La nuova organizzazione funzionale degli spazi nel parcheggio presente immediatamente davanti al fabbricato viaggiatori dell'Aeroporto, migliora la mobilità interna permettendo di separare due tipologie di trasporto che hanno comportamenti diversi: soste brevi, mirate al carico- scarico di un numero esiguo di passeggeri, per le auto private o taxi, e soste lunghe per i bus, sia che si tratti di servizi navetta che bus turistici, dovute al numero maggiore di passeggeri da servire. Questa nuova organizzazione interna all'area risulta migliorativa anche in considerazione della percentuale di passeggeri attualmente serviti da autobus messi a disposizione dalle compagnie di vettori low cost.

Anche per il Proponente rimangono tuttavia invariate le caratteristiche della connessione alla rete viaria di accesso e uscita ai parcheggi della zona aeroportuale, permanendo più punti in conflitto tra i flussi da e per l'aeroporto con il traffico di attraversamento presente sulla SR515, come peraltro descritto nello stato di fatto.

Anche in riferimento allo sviluppo previsto per il 2030 nella configurazione geometrica e funzionale della viabilità sia interna che esterna al sedime aeroportuale lo SIA evidenzia la criticità della presenza di una sola strada di accesso alle strutture aeroportuali. Infatti, se le soluzioni proposte apportano dei miglioramenti all'interno dell'area aeroportuale e razionalizzano la connessione tra questa e la viabilità ordinaria, l'incremento naturale del solo traffico di transito, quindi estraneo allo sviluppo dell'aeroporto stesso, mantiene il livello di congestione della SR515 che è già presente nella situazione attuale.

3.6 OPERATIVITÀ, ROTTE E PROCEDURE DI DECOLLO – PBN

I decolli sono ripartiti per il 95% su testata 25, e per il 5% su testata 07. Tutti gli atterraggi avvengono su testata 07 e cioè sulla traiettoria che sorvola lo spazio aereo al di sopra del Comune di Quinto di Treviso.

Gli aeromobili più utilizzati nell'aeroporto di Treviso riportati nello SIA sono: A319, A320, B737/800, B737/400, B737/300, B767/300. Circa il 90% sono aeromobili che secondo la classificazione IATA (*International Air Transport Association*) basata sul numero di posti disponibili, appartengono alla categoria 2 (125-179 posti). Mentre secondo la classificazione ICAO (*International Civil Aviation Organization*), basata sull'apertura alare e larghezza del carrello, appartengono alla classe C.

[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page]

Residuale è la quota di traffico garantita da aeromobili più piccoli ed al di sotto dei 50 posti. Lo scalo offre attualmente 42 destinazioni di cui 36 internazionali e 6 nazionali, con voli di linea operati complessivamente da 6 vettori low cost.

Lo SIA precisa inoltre che ai numeri relativi all'aviazione commerciale (trasporto aereo con voli di linea) vanno aggiunti quelli più modesti ma comunque significativi dell'Aviazione Generale. Tale tipologia di passeggeri rappresenta circa l'1% dell'aviazione commerciale. In termini di movimenti invece l'Aviazione Generale ha rappresentato mediamente circa il 30% del totale fino al 2007, per scendere progressivamente al 22% nel 2010.

Il Proponente dichiara che si è riconosciuta l'opportunità (esigenza) di avviare degli studi sulle procedure di decollo per ridurre gli impatti attuali soprattutto presso la Comunità di Quinto di Treviso e quindi si è proceduto ad incaricare IATA, di individuare delle possibili soluzioni. L'Associazione internazionale delle compagnie aeree, attiva anche nel campo della consulenza per la navigazione e promotore di importanti iniziative rivolte alla sostenibilità ambientale, ha identificato due procedure di noise abatement, una per ogni testata pista. Le ha sviluppate ipotizzando una tipologia di navigazione di tipo PBN (*Performance Based Navigation*) RNAV 1 (o Basic-RNP 1, come da ICAO 9613) e progettate secondo i criteri espressi in ICAO Doc 8168 Volume II.

La procedura di decollo da testata 07 prevede il sorvolo di un corridoio libero fra l'abitato di TREVISO e quello di Frescada (frazione di Preganziol), ed è contenuta entro la tangenziale SR53.

Quella di decollo da testata 25 contempla una virata molto stretta a evitare l'abitato di QUINTO DI TREVISO sorvolando delle aree verdi e l'area industriale.

Tali procedure dovranno tuttavia essere approvate dall'autorità competente, verificate dalla Commissione Aeroportuale ex art. 5 del DM 31 Ottobre 1997 (che adottandole dovrebbero rivedere la zonizzazione acustica ancora con dati di monitoraggio al 2001), e quindi pubblicate in AIP (*Aeronautical Information Publication*).

Anche a giudizio del Proponente, tali procedure ipotizzate di nuove rotte per il decollo al 2030 suddivise al 50% tra le due testate (rimane il 100% degli atterraggi sullo spazio aereo del Comune di QUINTO DI TREVISO), per essere pienamente operative devono essere adottate dal Gestore del Controllo del Traffico Aereo e pubblicate su AIP-ITALIA dopo che è stata approvata dalla Commissione Aeroportuale la nuova Caratterizzazione Acustica delle nuove rotte.

Commissione che è costituita dai seguenti Enti:

- Regione
- Provincia
- Comuni interessati
- Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
- Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente
- Ente Nazionale di Assistenza al Volo (nel caso specifico dell'Aeroporto "A. Canova" di Treviso, l'Aeronautica Militare)

- Vettori Aerei
- Società di Gestione Aeroportuale

Una diversa operatività è ipotizzata nel PSA con la prevista realizzazione della via di rullaggio (taxiway) nella **Seconda Fase** (2015-2020) con lo scopo di mantenere libera la pista dalle operazioni di rullaggio necessarie a condurre l'aeromobile autorizzato al decollo, dalla zona parcheggi aeromobili alla testata di decollo 07 (l'estremità della pista più prossima a Quinto di Treviso).

La possibilità offerta dalla via di rullaggio quindi è di mantenere sempre libera la pista di volo con la conseguente "assenza di potenziale interferenza con il sistema **ILS**" (*Instrumental Landing System*).

Infatti se l'aeromobile autorizzato al decollo percorre la pista per raggiungere la testata 07, rende indisponibile il segnale **ILS** per l'aeromobile in avvicinamento. Questo comporta un allungamento dei tempi di atterraggio e di decollo con conseguente penalizzazione dell'attività aeroportuale.

La via di rullaggio permetterebbe di continuare ad operare mantenendo, quanto meno, la stessa separazione temporale tra i velivoli pronti ad eseguire l'operazione aerea.

3.7 INQUINAMENTO ACUSTICO

La componente rumore dell'inquinamento acustico nello **SIA** è stata svolta sia sul livello relativo al rumore di origine aeronautica sia su quello relativo al traffico veicolare di asservimento all'Aeroporto.

E' riportata una planimetria contenente la Zonizzazione Acustica relativa al rumore aeroportuale approvata dalla Commissione Aeroportuale (ex art. 5 DM 31/10/1997) con il riferimento allo scenario di traffico del 2001 e confermata da **ENAC** con Ordinanza n°16 nel 2003.

A giudizio dello stesso Proponente "...è possibile evidenziare alcune criticità circa la zonizzazione approvata nel 2003, in particolare si può affermare che la stessa non può più rappresentare l'impatto acustico derivante dalle attività aeroportuali in quanto la stessa zonizzazione è stata formulata sulla base di un mix di traffico completamente differente dall'attuale" (**SIA** - Sezione C - Marzo 2012 - Quadro di Riferimento Ambientale - pag. 195/509).

Lo **SIA** precisa che sono state elaborate le curve di isolivello e calcolati i valori puntuali presso le centraline di monitoraggio del rumore del Gestore Aeroportuale nonché presso i recettori più

[Handwritten signatures and notes at the bottom of the page, including a large signature and the date '15/10/15']

critici indicando N°4 centraline posizionate nell'intorno aeroportuale e 34 recettori tra scuole e presidi ospedalieri circostanti il sedime dell'aeroporto (Figura C6-6).

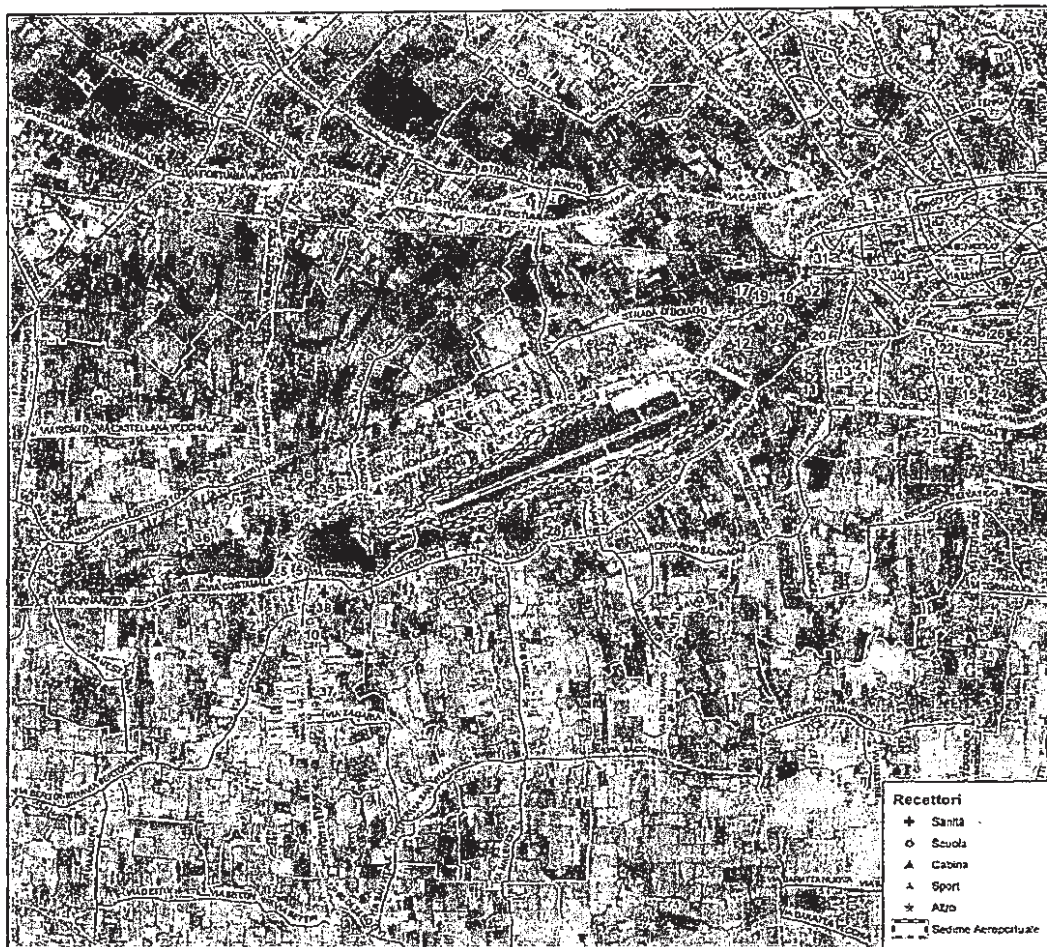


Figura C6-6 Individuazione dei recettori

Tabella C6-18 Livelli di rumore ai recettori, Scenario 0

N	Nome	LVA	LAEQD	N	Nome	LVA	LAEQD
1	Centralina_1652	61,0	59,6	20	Scuole Pubbliche - Primaria Anna Frank	44,3	42,8
2	Centralina_1653	59,0	58,5	21	Asilo Nido "I Cuccioli"	44,5	43,2
3	Centralina_1654	60,1	58,6	22	Scuole Pubbliche - Primaria Don Milani	40,9	39,6
4	Centralina_1655	58,4	58,3	23	Istituto Tecnico Aeronautico "Fleming"	44,2	43,1
5	Scuola Materna San Giorgio - Centralina_1651	63,0	62,6	24	Istituto prof. Industria e Artigianato "G. Giorgi"	41,2	40,0
6	Scuola di musica e canto Ugo Amendola	56,3	55,0	25	Scuola primaria Maria Bambina	38,9	37,6
7	Scuola Media Statale G. Ciardi	53,8	52,4	26	Scuola dell'infanzia Maria Bambina	39,2	37,8
8	Scuola Elementare Dante Alighieri	50,7	49,5	27	Scuola dell'infanzia B.V. Maria	57,6	56,2
9	Domus Nostra, nido d'infanzia	58,1	56,8	28	Scuola Primaria Statale S. Giovanni Bosco	50,9	49,6
10	Scuole Elementari Pio X	57,7	56,4	29	Psichiatria territoriale, ULSS - Comunità alloggio	39,3	38,0
11	Scuole Secondarie di I Grado Mantegna	48,4	47,2	30	Istituto G. Menegazzi	45,5	44,1
12	Scuola Materna Graziano Applani	48,1	46,7	31	ULSS Centro edu-occupazionale diurno "Il Prato"	42,0	40,6
13	Scuola Materna Provera	45,5	44,1	32	Dis. Socio San. Centro diurno disabili "Il Prato"	42,2	40,8
14	Scuole Pubbliche - Materna Statale - S. Lazzaro	42,3	41,1	33	Poliambulatorio Specialistico San Marco S.r.l.	38,9	37,5
15	Scuole Pubbliche - Primaria Statale - Tommaseo	42,1	41,0	34	Casa Famiglia Per Studenti e Professioniste	38,1	36,7
16	Direzione Didattica III Circolo	40,9	39,6	35	Municipio Quinto di Treviso	58,7	57,4
17	Plesso Scolastico R. degli Azzoni	45,7	44,3	36	Campo Sportivo	53,9	52,6
18	Istituto professionale di Stato Servizi Sociali	45,1	43,7	37	Piscina A.S.D	50,3	48,9
19	Istituto Tecnico Attività Sociali "G. Mazzini"	44,8	43,4	38	Studi Medici Minerva	60,5	59,4

Lo SIA riporta poi di dati LVA simulati nelle posizioni dove sono ubicate le centraline che possono essere raffrontati a quelli elaborati dal sistema di monitoraggio del rumore aeroportuale (NMS, *Noise Monitoring System*). Dal confronto riportato nella tabella sottostante, nonostante solo su due centraline si abbia a disposizione un dato completo (rilevazioni su 21 giorni), si sottolinea che c'è buona rispondenza del modello rispetto alla realtà osservata (differenza media 1,5 dB).

Tabella C6-19 Dati LVA anno 2010 NMS Treviso

Centralina	Stazione	dB(LVA)	Rilevamenti
1651	Scuola materna via Contea	64,6	21 / 21
1652	Mobile via Lotto	57,2	14 / 21
1653	Mobile parcheggio via M.te Bianco	60,4	21 / 21
1654	Campo sportivo	54	7 / 21
1655	Mobile via Maggioli	0	0 / 0

Per descrivere la componente di rumore relativa al traffico stradale indotto si presenta la tabella con i valori ai recettori che ricadono nell'area in analisi.

[Handwritten signatures and notes at the bottom of the page]

Tabella C6-20 Livelli continui equivalenti ai recettori, periodo diurno – traffico stradale indotto – Scenario 0

N	Nome recettore	LAEQD
5	Scuola Materna San Giorgio	46,0
10	Scuole Elementari Pio X	37,7
11	Scuole Medie Mantegna	41,3
12	Scuola Materna Graziano Appiani	57,6
18	Istituto professionale di Stato Servizi Sociali	43,8
19	Istituto Tecnico Attività Sociali "G. Mazzini"	56,5
23	Istituto Tecnico Aeronautico "Fleming"	58,0
30	Istituto G. Menegazzi	60,2
32	Dis. Socio San. Centro diurno disabili "Il Prato"	48,5
35	Municipio Quinto di Treviso	37,5
37	Piscina A.S.D	38,5

Poiché alcuni recettori si trovano in posizioni arretrate rispetto alla sede stradale e in alcuni tratti i flussi di traffico sono bassi, i livelli calcolati risultano nella maggior parte dei casi inferiori a 50 dB(A). Si registrano tuttavia valori prossimi o leggermente superiori a 60 db(A) presso l'Istituto Menegazzi, l'Istituto Tecnico Aeronautico Fleming e la Scuola Materna Graziano Appiani di Treviso.

Con i dati che lo SIA dichiara risalenti al 2010, si conclude riportando il contributo complessivo di tutte le sorgenti connesse all'aeroporto, quella aeronautica e quella stradale semplicemente effettuandone la somma logaritmica dei livelli.

Tabella C6-21 Livelli continui equivalenti complessivi (traffico aereo e stradale) ai recettori, periodo diurno – 2010

N	Nome recettore	LAEQD
5	Scuola Materna San Giorgio	62,7
10	Scuole Elementari Pio X	56,5
11	Scuole Medie Mantegna	48,2
12	Scuola Materna Graziano Appiani	57,9
18	Istituto professionale di Stato Servizi Sociali	46,8
19	Istituto Tecnico Attività Sociali "G. Mazzini"	56,7
23	Istituto Tecnico Aeronautico "Fleming"	58,1
30	Istituto G. Menegazzi	60,3
32	Dis. Socio San. Centro diurno disabili "Il Prato"	49,2
35	Municipio Quinto di Treviso	57,4
37	Piscina A.S.D	49,3

I recettori individuati nei paragrafi precedenti non risentono di un significativo effetto cumulativo poiché, di fatto, subiscono solo contributo specifico delle due sorgenti considerate essendo posizionati in luoghi dove o la componente stradale o quella aeronautica risulta trascurabile.

Sono stati poi individuati gli Scenari al 2020 e al 2030 e sui medesimi recettori/centraline calcolati con il Modello INM (*Integrated Noise Model*) i futuri livelli di emissioni acustiche.

Nella valutazione dei vari Scenari si è inoltre precisato nello SIA, l'importanza della sostituzione degli aeromobili con quelli di nuova generazione e pertanto meno inquinanti e inoltre

dell'ipotizzato spostamento dei decolli PBN (*Performance Based Navigation*) sullo spazio aereo sovrastante il Comune di TREVISO.

I dati complessivi vengono sintetizzati nella seguente tabella.

Tabella C6-26 Rumore aeroportuale, popolazione esposta – Scenario 2020

Zone acustiche	Treviso	Quinto di Treviso	Totale	Differenza 2010
Zona A	750	1747	2497	53
Zona B	0	6	6	0
Zona C	0	0	0	0

Per quanto concerne l'analisi della popolazione esposta, come indicato in tabella, lo SIA sottolinea che la scelta di spostare una parte consistente dei decolli verso Treviso porta ad avere dei peggioramenti complessivi limitati.

Stima infatti che a fronte di un incremento del traffico del 28,8%, il numero delle persone sottoposte a livelli compresi fra 60 e 65 dB(LVA) aumenti di sole 53 unità. Per quanto concerne l'abitato di Quinto si registra comunque una riduzione della popolazione esposta per effetto della redistribuzione del volato e del miglioramento tecnologico della flotta operante.

Relativamente ai livelli sonori presso i punti recettori simulati al 2020, imputabili al solo traffico aereo questi risultano sostanzialmente invariati nel comune di Quinto di Treviso (Scuola Materna San Giorgio, Scuole Elementari Pio X e Studi Medici Minerva) mentre aumentano significativamente nel comune di Treviso, senza tuttavia risultare critici poiché comunque inferiori ai 60 dB(LAeq).

In riferimento al rumore derivante dalla sorgente stradale nello Scenario 2020, lo SIA osserva che, a fronte di un incremento del traffico del 55% si sono rilevati presso i recettori solo incrementi medi di 2 dB riportando il rumore complessivo cumulato del traffico aereo e stradale nella tabella seguente.

Tabella C6-29 Livelli continui equivalenti complessivi (traffico aereo e stradale) ai recettori, periodo diurno – 2020

N	Nome recettore	LAEQD	Differenza 2010
5	Scuola Materna San Giorgio	63,1	0,4
10	Scuole Elementari Pio X	55,9	-0,6
11	Scuole Medie Mantegna	57,6	9,4
12	Scuola Materna Graziano Appiani	60,8	2,9
18	Istituto professionale di Stato Servizi Sociali	53,5	6,7
19	Istituto Tecnico Attività Sociali "G. Mazzini"	59,5	2,8
23	Istituto Tecnico Aeronautico "Fleming"	60,8	2,7
30	Istituto G. Menegazzi	62,7	2,4
32	Dis. Socio San. Centro diurno disabili "Il Prato"	53,0	3,8
35	Municipio Quinto di Treviso	56,8	-0,7
37	Piscina A.S.D	49,4	0,1

Anche per lo Scenario del rumore complessivo al 2030, lo SIA precisa che i recettori non risentono di un significativo effetto cumulativo. Infatti, nonostante un incremento consistente delle operazioni aeroportuali e del numero di veicoli movimentati rispetto allo scenario 0, i recettori continuano a registrare solamente o il contributo stradale o quello aeronautico.

Handwritten signatures and notes at the bottom of the page, including a date '37 feb'.

Tabella C6-35 Livelli continui equivalenti complessivi (traffico aereo e stradale) ai recettori, periodo diurno - 2020

N	Nome recettore	LAEQD	Differenza 2010
5	Scuola Materna San Giorgio	64,0	1,3
10	Scuole Elementari Pio X	56,5	0,1
11	Scuole Medie Mantegna	59,0	10,8
12	Scuola Materna Graziano Appiani	61,9	3,9
18	Istituto professionale di Stato Servizi Sociali	54,7	7,9
19	Istituto Tecnico Attività Sociali "G. Mazzini"	60,5	3,7
23	Istituto Tecnico Aeronautico "Fleming"	61,8	3,7
30	Istituto G. Menegazzi	63,6	3,3
32	Dis. Socio San. Centro diurno disabili "Il Prato"	54,1	4,9
35	Municipio Quinto di Treviso	57,5	0,0
37	Piscina A.S.D	50,1	0,9

Lo SIA poi riporta i risultati delle analisi esperite sulle ipotesi delle Nuove Procedure di Decollo PBN (*Performance Based Navigation*) al 2010, al 2020 e al 2030. Significativo è il risultato dello Scenario complessivo al 2030 riportato nella seguente tabella.

Tabella C6-46 Livelli continui equivalenti complessivi (traffico aereo e stradale) ai recettori, periodo diurno - 2030

N	Nome recettore	LAEQD	Differenza 2010
5	Scuola Materna San Giorgio	63,2	0,5
10	Scuole Elementari Pio X	58,7	2,2
11	Scuole Medie Mantegna	58,8	10,6
12	Scuola Materna Graziano Appiani	61,6	3,7
18	Istituto professionale di Stato Servizi Sociali	53,4	6,6
19	Istituto Tecnico Attività Sociali "G. Mazzini"	60,2	3,5
23	Istituto Tecnico Aeronautico "Fleming"	62,3	4,2
30	Istituto G. Menegazzi	63,5	3,2
32	Dis. Socio San. Centro diurno disabili "Il Prato"	53,4	4,3
35	Municipio Quinto di Treviso	54,5	-3,0
37	Piscina A.S.D	57,4	8,1

Viene ribadita dallo SIA l'opportunità di una "bonifica acustica degli edifici" che presentano livelli di rumore superiori alla norma.

3.8 MONITORAGGIO ACUSTICO

Nell'Aeroporto Civile Antonio Canova di Treviso, lo SIA precisa che il sistema di monitoraggio attivo dalla seconda metà di Febbraio 2010, è del tipo non assistito e si compone di quattro centraline, due fisse e due mobili e che la normativa vigente per quanto corpora non stabilisce alcun criterio per individuare, relativamente ad un Aeroporto, il numero di centraline di rilevazione fonometrica necessarie a monitorarne l'impatto acustico.

Per quanto concerne l'individuazione dei siti idonei all'installazione di una centralina di rilevazione fonometrica, alcune indicazioni sono contenute nell'articolo 5 commi 1 e 3 del DM 20/05/1999. Entrambi questi aspetti, sono invece trattati nel documento redatto dall'Arpa della

Regione Lombardia intitolato "Linee guida per ottenere il massimo grado di efficienza dei sistemi di monitoraggio del rumore aeroportuale in Lombardia", pubblicato come allegato alla DGR 808/2005 della Regione Lombardia ed assunto come ulteriore riferimento nel caso dell'aeroporto Antonio Canova di Treviso.

E a giudizio del Proponente, per quanto concerne la scelta dei siti, questi devono ricadere all'interno delle aree da controllare, le quali devono risultare interne all'intorno aeroportuale e prossime alla proiezione al suolo delle rotte di atterraggio e decollo. Più precisamente si raccomanda che la posizione sia individuata all'interno delle micro aree risultanti dall'intersezione delle nominali, di decollo e di atterraggio, con le curve a 60 dB(A) e/o 65 dB(A) di Lva. Compatibilmente con i diversi problemi logistici che si possono presentare, è opportuno disporre di un sito che oltre a soddisfare quanto detto in precedenza, sia caratterizzato da un clima acustico di zona tale da rendere facilmente discriminabile, rispetto al rumore residuo, l'evento acustico di "probabile origine aeronautica".

Raccomandazioni ed indicazioni circa il numero di centraline fonometriche da installare, sono contenute esclusivamente nel documento allegato alla DGR 808/2005 della Regione Lombardia.

3.9 CENTRALINE

Lo SIA dichiara che il procedimento si basa sull'individuazione di eventuali rotte di decollo e di atterraggio acusticamente distinte, di rotte per le quali sono state formulate specifiche procedure antirumore e infine sull'individuazione, relativa ad ogni zona di cui è composto l'intorno aeroportuale, di aree edificate che abbiano caratteristiche di insediamento urbanizzato composto da almeno 25 edifici adibiti ad ambiente abitativo o ad attività lavorativa o ricreativa.

Fermo restando quanto appena riportato è importante anche tener presente un'altra raccomandazione ovvero che allo scopo di monitorare l'estensione dell'intorno aeroportuale, alcune centraline di misura possono essere posizionate anche all'esterno di esso; è il caso della centralina 1655 di via Maggioli in Quinto di Treviso. Nel caso in cui queste postazioni riescano a discriminare correttamente il rumore di origine aeroportuale da quello imputabile ad altre sorgenti, tali postazioni possono essere utilizzate anche per la verifica dei limiti d'impatto acustico dell'infrastruttura al di fuori delle fasce di pertinenza. Conseguenza diretta dell'applicazione dei criteri riassunti in precedenza, è l'individuazione dei siti, tre dei quali individuati nel Comune di Quinto di Treviso, attualmente interessato dalla totalità dei sorvoli relativi alle operazioni aeree giornaliere e una in territorio di Canizzano frazione del Comune di Treviso.

I siti in cui sono ubicate le centraline 1653, 1654, 1655 godono di posizioni interessanti, vista la lontananza dalle principali vie di scorrimento del paese, l'assenza di singole sorgenti sonore ad emissione continua, potenzialmente interferenti, e l'ubicazione in aree verdi inserite in zone prevalentemente residenziali.

Precisamente la centralina 1653 è ubicata in un'area verde di una zona residenziale che attualmente coincide con la fine del centro abitato; la centralina 1654 è posizionata nella frazione di Canizzano a pochi metri dall'ansa del Sile e la centralina 1655 è ubicata in un campo agricolo, di proprietà di un cittadino di Quinto di Treviso, situato fuori dal centro abitato. Per quanto concerne la centralina 1651, questa si trova all'interno del giardino della scuola materna S. Giorgio Martire, sita in via Contea in Quinto di Treviso.

[Handwritten signatures and initials]

La centralina è collocata in piena zona A dell'intorno aeroportuale ed è destinata, sia al monitoraggio in continuo di un centro sensibile quale appunto una scuola, sia al monitoraggio della curva dei 65 dB(A) di L_{va}, per via di una sua potenziale variazione. Tutte le centraline fonometriche installate sono di tipo M, così definite nel documento allegato alla DGR 808/2005, ovvero "Stazioni per le quali è necessario misurare e distinguere il rumore dovuto agli eventi di origine aeronautica da quelli dovuti ad altre sorgenti. Si deve determinare in modo preciso ed accurato il contributo del rumore di origine aeronautica ai fini della determinazione dei valori dei descrittori acustici connessi al singolo evento aeronautico, degli indici L_{vaj}, dell'indice L_{va}, dell'estensione delle zone A, B, C".

3.10 FUTURA RETE DI MONITORAGGIO

Lo SIA prevede una futura rete di monitoraggio, progettata seguendo gli stessi criteri utilizzati per la progettazione dell'attuale.

L'approvazione delle nuove rotte comporterà una revisione dell'attuale dislocazione, al fine di tener conto della nuova procedura di salita iniziale sia verso Quinto di Treviso sia verso Treviso. Sicuramente il sistema dovrà contare su un numero di unità fonometriche, tali da monitorare compiutamente l'operatività aeroportuale.

Nel momento in cui le nuove rotte progettate da IATA saranno approvate e rese operative, la rete di monitoraggio sarà riconfigurata. La ripartizione del traffico sulle nuove rotte, sarà eseguita in due fasi. Nella prima di queste, il traffico che attualmente gravita sul centro abitato di Quinto di Treviso, sarà dirottato sulla nuova rotta IATA che vede gli aeromobili rullare sempre da testata 25 ma sorvolare la zona industriale di Quinto di Treviso.

Al fine di monitorare il rumore generato dai sorvoli conseguenti la nuova rotta IATA, sarà posizionata una nuova centralina di rilevazione fonometrica.

Lo SIA prevede poi che, altre centraline potranno essere rilocate, comunque dopo una verifica e dopo aver a disposizione delle misure al suolo, condotte in continuo, potrà essere giustificata una rilocazione o essere confermata la posizione.

3.11 CONCLUSIONI DELLO SIA SUL RUMORE

La valutazione degli impatti nello SIA è stata effettuata in riferimento agli scenari relativi agli anni 2020 (scenario intermedio) e 2030 (anno cui arrivano le previsioni del PSA). Come descritto nel Quadro di riferimento progettuale in relazione ai nuovi livelli di traffico previsti sono stati studiati diversi scenari alternativi di distribuzione percentuale dei decolli su Quinto di Treviso (su testata 25) e su Treviso (su testata 07) con relativa analisi della popolazione esposta ai diversi livelli di rumore.

Tra gli scenari analizzati è stata scelto quello con minor impatto complessivo sulla popolazione residente in aree limitrofe all'aeroporto, che è risultato essere quello corrispondente alla seguente distribuzione dei decolli:

- al 2020 45% dei decolli su testata 07 e 55% su testata 25;

- al 2030 50% dei decolli su testata 07 e 50% su testata 25.

Gli indicatori utilizzati dallo SIA per stimare l'entità degli impatti sono, il Livello di Valutazione del rumore Aeroportuale, LVA (come definito nel DM 31 ottobre 1997 "Metodologia di misura del rumore aeroportuale") e il livello continuo equivalente, LAeq (come definito nel D.P.C.M. 14 novembre 1997 "Determinazione dei valori limite delle sorgenti sonore"), per descrivere sia il rumore del traffico aereo sia rumore del traffico veicolare di asservimento all'aeroporto presso i recettori sensibili posti al di fuori delle fasce di pertinenza.

Quest'ultimo viene utilizzato solo per valutazioni comparative con lo scenario di riferimento (Scenario 0 al 2010) e non come confronto rispetto ai limiti previsti dai Piani di zonizzazione acustica comunali in quanto lo SIA manifesta delle perplessità in merito alla rappresentatività dei limiti previsti in tali Piani Comunali.

3.12 INTERVENTI DI MITIGAZIONE

Dal risultato dei monitoraggi e dalle analisi sugli Scenari previsti dal PSA sono state considerate delle possibilità di interventi di mitigazione per contenere la criticità emersa dell'incremento di rumorosità complessiva, come:

- Le nuove rotte di decollo sia verso Quinto di Treviso sia verso Treviso finalizzate a ridurre la popolazione esposta al rumore. Il gestore aeroportuale infatti, riconosciuta l'opportunità di studiare delle procedure di decollo (SID, *Standard Instrument Departure*) che riducessero l'impatto di rumore presso le comunità presenti nell'intorno aeroportuale (soprattutto quella del comune di Quinto di Treviso, interessata da tutte le operazioni di avvicinamento e dal 95% di quelle di decollo), ha incaricato IATA, *International Air Transport* di individuare delle possibili soluzioni e le conseguenti procedure. Tali procedure dovranno tuttavia essere approvate dall'autorità competente, verificate dalla Commissione aeroportuale ex art. 5 del DM 31 ottobre 1997 (che adottandole dovrebbe rivedere la zonizzazione acustica) e quindi pubblicate in AIP.
- Chiusura dell'aeroporto di notte al fine di sortire da subito un forte effetto di mitigazione del rumore, in attesa che vengano anche approvate nuove procedure di decollo di tipo noise abatement, oggi non contemplate, il gestore, per la riapertura dello scalo limiterà l'operatività al solo periodo diurno in modo da poter attuare il divieto dei voli notturni. La soluzione che il gestore ha scelto di impiegare è quella che prevede la chiusura dell'aeroporto dalle 23 alle 06. Le analisi dello SIA hanno verificato attraverso la quantificazione delle popolazione esposta nelle Zone A e B gli effettivi benefici derivanti dall'introduzione di queste nuove rotte di decollo.
- Bonifica acustica degli edifici in Zona B. Nei due scenari di sviluppo analizzati sono individuati gli edifici che ricadono in Zona B, ovvero che presentano livelli di rumore superiori a 65 dB(LVA). Il gestore si impegna a realizzare tutte le opere necessarie per un isolamento efficace, in conformità con quanto stabilito nel D.P.C.M. 05/12/1997 "Determinazione dei requisiti acustici passivi degli edifici". La priorità è data dall'abitazione di via Nogarè 22, che presenta valori superiori a 65 dB(LVA) attualmente e in tutti gli scenari considerati. Gli altri interventi, che riguardano

situazioni che nel medio termine non saranno critiche, verranno valutati, anche attraverso l'effettuazione di campagne di monitoraggio acustico mirate, nel corso degli anni. Il gestore si impegna a intervenire anche sulle Scuole che ricadono nella Zona A o che comunque presentano valori di LAeq complessivi (calcolati tenendo conto della sorgente traffico aereo e stradale) prossimi o superiori a 60 dB(A).

La priorità in questo caso riguarda la Scuola Materna San Giorgio di via Contea 1 a Quinto di Treviso, dove si hanno dei valori superiori a 60 dB(LVA) in tutti gli scenari considerati e dove peraltro è già stata posizionata una delle centraline del sistema di monitoraggio (centralina 1651 in questo studio). Altri interventi verranno valutati nel tempo secondo l'ordine di priorità dettato dallo sviluppo dell'aeroporto.

Entro il 2020 sarà verificato il clima acustico presso la Scuola Materna Graziano Appiani di via Noalese, 59 a Treviso, interessata principalmente dalla sorgente di rumore stradale. Entro il 2030 quello di altre tre scuole, le Scuole Elementari Pio X (Vicolo San Pio X a Quinto di Treviso), le Scuole Medie Mantegna (via Giulio Cornelio Graziano, 6 a Treviso) e la Scuola dell'infanzia B.V. Maria (via Canizzano, 143 a Treviso).

- E' comunque sottolineato nello SIA che, lo Scenario al 2030 del volato con le attuali procedure pubblicate in AIP "presenta *impatti negativi alti soprattutto per quanto concerne la popolazione residente in Zona B*" (LVA 65 dB).

3.13 INQUINAMENTO ATMOSFERICO

Il Proponente dichiara che le fonti informative utilizzate fanno riferimento a dati di tipo meteorologico, alle emissioni a scala provinciale e ai dati di qualità dell'aria. Per l'inquadramento meteorologico sia attuale (2010) sia storico (1971-2000) sono stati utilizzati i dati forniti dal Centro Nazionale di Meteorologia e Climatologia Aeronautica (CNMCA). In particolare si è fatto riferimento alle serie storiche di dati del trentennio 1971-2000 registrate presso la centralina dell'aeroporto di Treviso dall'aeronautica Militare.

Per l'anno 2010 i dati forniti da aeronautica militare, comprendono informazioni su direzione e velocità del vento, pressione atmosferica e temperatura. Le altre informazioni meteorologiche necessarie al presente studio sono state invece fornite da ARPAV- Centro Meteorologico di Teolo e fanno riferimento ai dati di precipitazione e irraggiamento solare rilevati dalla centralina di Treviso città.

Relativamente agli aspetti di qualità dell'aria si è fatto invece riferimento ai dati elaborati da ARPAV, la cui rete di monitoraggio controlla il territorio di interesse. In particolare sono stati utilizzati i dati (anno 2009 e anno 2010), relativi alla centralina di Treviso contenuti nella relazione "Il monitoraggio della qualità dell'aria nel Comune di Treviso" (ARPAV, 2010-2011).

Le altre informazioni necessarie a caratterizzare lo stato di fatto comprendono il quadro sullo scenario emissivo nella provincia di Treviso. Anche in questo caso le informazioni sono state reperite da ARPAV, nella relazione già citata in precedenza (ARPAV, 2010),

L'Area di studio e di riferimento dello SIA è il monitoraggio sulla qualità dell'aria delle 6 centraline gestite da ARPAV, con la centralina più vicina all'area aeroportuale ubicata a Treviso Città e cioè a circa 3 Km dall'area aeroportuale e che sembra decisamente troppo lontana rispetto ad

Steel

8
ff

un rilevamento più consono e preciso dell'intorno aeroportuale e comunque tale da registrare effettivamente le emissioni degli eventuali inquinanti prodotti dai sorvoli.

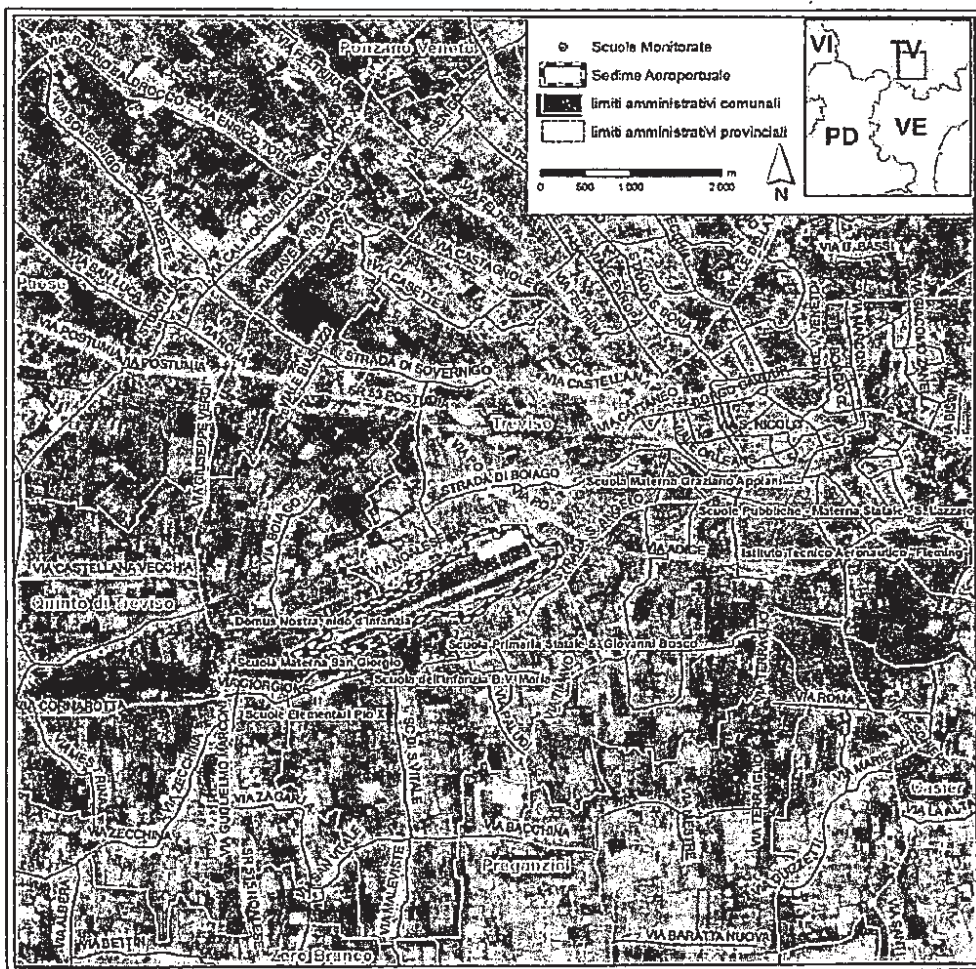
Al fine di disporre di informazioni più specifiche dell'intorno aeroportuale sono stati inoltre effettuati da parte degli estensori dello SIA dei campionamenti della qualità dell'aria (nelle giornate 1-2-3 Aprile 2011) in 3 siti limitrofi all'aerostazione con l'obiettivo di verificare la presenza di sostanze aerodisperse riferibili alle attività aeroportuali pericolose per la salute umana e per l'ambiente.

2

Come stazioni di misurazione di ciascun potenziale inquinante in atto e le conseguenti simulazioni al 2020 e al 2030, lo SIA ha scelto alcuni recettori sensibili sui quali poi effettuare le valutazioni puntuali sulla qualità dell'aria.

I recettori individuati sono alcune scuole presenti nell'intorno aeroportuale come riportato nella seguente planimetria (Figura C2-27).

A



14
15

u
10

Figura C2-27 Individuazione dei recettori sensibili per la componente qualità dell'aria.

Lo SIA riporta un quadro emissivo specifico dell'attività aeronautica nel territorio circostante riportando delle stime effettuate da ISPRA con gli ultimi dati disponibili risalenti al 2005.

Per la stima della dispersione degli inquinanti è stato analizzato il Modello Analitico CALPUFF Model System il quale include tre componenti per un set di programmi i quali consentono al sistema di interfacciarsi ai dataset standard di dati meteorologici e geofisici.

u
13
43
43
43

3.14 EMISSIONI DEGLI AEROMOBILI

Nella quantificazione delle emissioni in atmosfera dovute al traffico aereo l'unità di riferimento è il ciclo **LTO** (*landing - take off*), che rappresenta l'insieme delle operazioni che avvengono ad una quota inferiore ai 1000 m: atterraggio, spostamento dalla pista alle aree di sosta e viceversa, stazionamento, rullaggio, decollo e ascesa verso la quota di crociera (**Figura C2-28**). L'ultima fase, definita *climb-out*, inizia a circa 300 m di quota e si considera significativa per l'impatto alla scala locale solo fino alla quota di 1000 m.

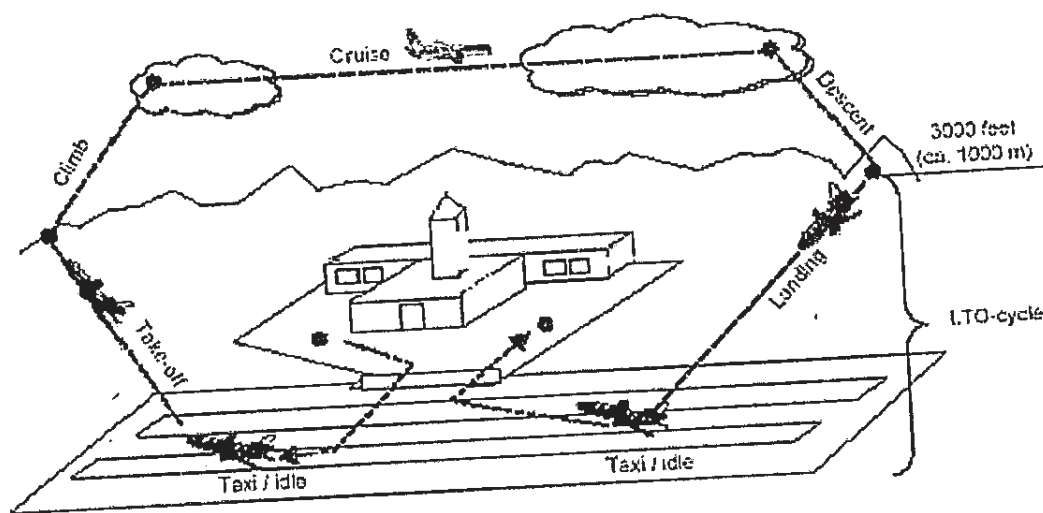


Figura C2-28 Ciclo LTO standard (EMEP/CORINAIR, 2006)

Ad ognuna di queste fasi è associata per ogni inquinante una diversa emissione, in funzione della tipologia di aereo, di motore, di combustibile e del volume di traffico (numero di voli).

Lo SIA precisa che i fattori di emissione applicati sono stati ricavati dalla metodologia **CORINAIR** che stima con diverso grado di approssimazione utilizzando fattori di emissione generici per inquinante e ciclo **LTO** o fattori specifici per inquinante, fase del ciclo, tipologia di aereo e di motore.

Nel caso presente sono stati utilizzati fattori di emissione specifici, riferiti ad un ciclo **LTO** standard, le cui caratteristiche sono indicate in **Tabella C2-15**. I fattori di emissione utilizzati in questo studio quindi dipendono dal tipo di inquinante, dalla fase di movimento (approach-landing, taxi in, taxi out, take off, climb) e dal tipo di aereo (codice **ICAO**).

Tabella C2-15 Caratteristiche del ciclo LTO standard (EMEP/CORINAIR, 2006)

Operating mode	Potenza erogata	Time-in-mode
Take off	100%	0.7 minuti
Climb out (up 3000 ft)	85%	2.2 minuti
Approach-landing	30%	4.0 minuti
Taxi/ground idle	7%	26.0 minuti

Relativamente agli scenari futuri 2020 e 2030 questo approccio tiene conto dell'ulteriore abbassamento (delle emissioni di NOx CO e VOC) previsto dalla metodologia CORINAIR di seguito riportato.

La previsione relativa all'abbassamento dei fattori di emissione arriva fino al 2020. Non ci sono ad oggi informazioni su possibili ulteriori miglioramenti tecnologici alle emissioni in atmosfera per gli anni successivi. Nel presente lavoro quindi è stato assunto, che tra il 2020 e il 2030 si mantenga lo stesso trend già previsto per il periodo 2010-2020.

Tabella C2-16 Cambiamenti dei fattori di emissione (EMEP/CORINAIR, 2006)

	NOx	CO	VOC
2010	-10%	-6%	-6%
2020	-20%	-27%	-24%

3.15 CONCLUSIONI DELLO SIA SULL'ATMOSFERA

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

Per quanto riguarda il monossido di carbonio (CO), il biossido di zolfo (SO₂) e il benzene (C₆H₆), i valori registrati al 2009 sono risultati inferiori ai rispettivi limiti di legge, non evidenziando particolari criticità per il territorio comunale.

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

Durante l'anno 2009 si sono osservati presso la centralina di Treviso città (via Lancieri) alcuni superamenti dei valori limite attualmente vigenti per l'ozono, e il particolato. Relativamente all'Ozono (O₃) si sono osservati superamenti della Soglia di Informazione e del Valore Bersaglio per la salute umana previsti dal D.Lvo n. 183/04, anche se in numero inferiore rispetto a quelli osservati nel 2008; le elevate concentrazioni riscontrate sono state sempre strettamente correlate alle condizioni meteorologiche che hanno caratterizzato l'estate 2009.

Per quanto riguarda le polveri sottili (PM₁₀) nel 2009 si è osservato per 72 giorni il superamento del Valore Limite giornaliero di 50 µg/m³ da non superare per più di 35 volte l'anno mentre il Valore Limite medio annuo di 40 µg/m³, previsto dal DM 60/02, è stato rispettato. E' importante

sottolineare che il trend triennale 2006-2009 mostra una progressiva diminuzione del numero di superamenti del valore limite giornaliero. Purtroppo tali risultati, pur rappresentando un importante segnale per il miglioramento della qualità dell'aria, non sono sufficienti a garantire il rispetto dei valori limite soprattutto nel periodo invernale.

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

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

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

- pressoché nullo il contributo per gli ossidi di zolfo (SO_x);
- 2% il contributo per gli ossidi di azoto (NO_x) all'interno del proprio macrosettore 10;
- 3% il contributo per il monossido di carbonio (CO) all'interno del proprio macrosettore;
- 0,05% il contributo per le polveri sottili (PM₁₀) e ultrasottili (PM_{2,5}) all'interno del proprio macrosettore.

Per quanto riguarda la valutazione degli impatti essa è stata effettuata nello **SIA** in riferimento agli scenari relativi agli anni 2020 e 2030 (anno cui arrivano le previsioni del **PSA**). Come descritto nel Quadro di riferimento progettuale in relazione ai nuovi livelli di traffico previsti sono stati studiati diversi scenari alternativi di distribuzione percentuale dei decolli su Quinto di Treviso (su testata 25) e su Treviso (su testata 07) con relativa analisi della popolazione esposta ai diversi livelli di rumore.

Secondo lo **SIA** negli Scenari futuri, sia le emissioni da traffico stradale che da traffico aereo, beneficeranno di tali e tanti miglioramenti tecnologici (Euro5/Euro6 per veicoli) e motoristici per gli aerei, che ci sarà un minor impatto complessivo di inquinanti in atmosfera.

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

E' il caso di sottolineare come sia solamente il recettore posizionato alla Scuola Materna San Giorgio N°5, ad avere una posizione corretta e cioè sotto la proiezione dei **LTO** che per i decolli rappresentano ancora oggi il 95%.

Handwritten signature

Handwritten signature

Treviso				
14 Scuola materna S. Lazzaro				Limite normativo D.Lvo 155/2010 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)
	2010	2020	2030	
PM ₁₀	0,014	0,007	0,013	40
PM _{2,5}	<0,014	<0,007	<0,013	25
CO	0,559	0,374	0,434	10'000
NO ₂	0,186	0,252	0,302	40
C ₆ H ₆	0,001	0,001	0,001	5
VOC	0,037	0,047	0,052	
23 Istituto tecnico aeronautico "Fleming"				
	2010	2020	2030	
PM ₁₀	0,019	0,008	0,015	40
PM _{2,5}	<0,019	<0,008	<0,015	25
CO	0,651	0,380	0,484	10'000
NO ₂	0,219	0,269	0,335	40
C ₆ H ₆	0,001	0,001	0,001	5
VOC	0,044	0,048	0,054	
12 Scuola Materna Graziano Appiani				
	2010	2020	2030	
PM ₁₀	0,111	0,030	0,087	40
PM _{2,5}	<0,111	<0,030	<0,087	25
CO	4,359	1,411	2,886	10'000
NO ₂	0,890	0,933	1,250	40
C ₆ H ₆	0,007	0,003	0,006	5
VOC	0,356	0,180	0,336	

Handwritten notes and signatures on the right margin

Quinto di Treviso				
5 SCUOLA MATERNA San GIORGIO				Limite normativo D.Lvo 155/2010 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)
	2010	2020	2030	
PM ₁₀	0,040	0,023	0,046	40
PM _{2,5}	<0,040	<0,023	<0,046	25
CO	3,092	1,296	1,961	10'000
NO ₂	0,567	0,792	0,925	40
C ₆ H ₆	0,004	0,003	0,005	5
VOC	0,215	0,164	0,250	
27 Scuola dell'infanzia Beata Vergine Maria				
	2010	2020	2030	
PM ₁₀	0,034	0,041	0,054	40
PM _{2,5}	<0,034	<0,041	<0,054	25
CO	2,281	2,250	2,143	10'000
NO ₂	0,933	1,539	1,721	40
C ₆ H ₆	0,003	0,005	0,006	5
VOC	0,153	0,282	0,297	

Handwritten signatures and notes at the bottom of the page

10 Scuole elementari Pio X				
	2010	2020	2030	
PM ₁₀	0,031	0,020	0,037	40
PM _{2,5}	<0,031	<0,020	<0,037	25
CO	2,283	1,070	1,538	10'000
NO ₂	0,514	0,759	0,872	40
C ₆ H ₆	0,003	0,003	0,004	5
VOC	0,155	0,136	0,200	
28 Scuola primaria S. Giovanni Bosco				
	2010	2020	2030	
PM ₁₀	0,043	0,056	0,074	40
PM _{2,5}	<0,043	<0,056	<0,074	25
CO	3,660	3,000	2,289	10'000
NO ₂	1,093	1,814	2,018	40
C ₆ H ₆	0,004	0,007	0,007	5
VOC	0,199	0,374	0,386	
9 Domus nostra nido d'infanzia				
	2010	2020	2030	
PM ₁₀	0,024	0,018	0,030	40
PM _{2,5}	<0,024	<0,018	<0,030	25
CO	1,841	0,939	1,237	10'000
NO ₂	0,450	0,670	0,769	40
C ₆ H ₆	0,002	0,002	0,003	5
VOC	0,121	0,120	0,161	

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

3.16 AMBIENTE IDRICO

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

3.16.1 STATO ATTUALE

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

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

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

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

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

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

Allo stato attuale lo SIA precisa che per gli scarichi in rete minore – acque meteoriche di dilavamento dei parcheggi scoperti, l'impatto complessivo del PSA sulla qualità delle acque può "ragionevolmente stimarsi come trascurabile anche per gli Scenari al 2020 e al 2030".

3.16.2 SCARICHI DEL FIUME SILE

"Allo stato attuale sono recapitate nel Fiume Sile, senza trattamento, le acque meteoriche di dilavamento della pista e dei piazzali di sosta aeromobili" (SIA – Quadro di Riferimento Ambientale – pag. 104/509).

Il PSA prevede la realizzazione solo entro il 2015 di una nuova rete di collettamento delle acque meteoriche della pista, con recapito finale nel fiume Sile **dopo trattamento di sedimentazione e disoleazione** seguito da filtrazione su cartucce adsorbenti (sistema "storm filter"). Il sistema di trattamento è dimensionato per trattare tutte le acque di pioggia per eventi con tempi di ritorno sino a 2 anni circa.

In progetto vi è inoltre, previsto tra il 2014 e il 2015, il rifacimento ed il potenziamento della rete di raccolta delle acque di dilavamento meteorico dei piazzali di sosta degli aeromobili, completa di impianto di trattamento, in analogia con quanto fatto per la pista.

Analoghi sistemi di collettamento e trattamento delle acque meteoriche saranno da prevedersi per la nuova pista di rullaggio.

Gli interventi contemplati dal PSA prevedono peraltro da qui al 2030 anche un incremento delle superfici impermeabili recapitanti nel Sile:

- allargamento del piazzale aeromobili (in tre fasi successive, di cui due completate al 2020) dagli attuali 72.800 m² a 103.800 m²;
- realizzazione ex novo della pista di rullaggio, da completarsi entro il 2018, per complessivi 39.100 m², più adeguamento dei raccordi.

Handwritten notes and signatures at the bottom of the page, including a large signature on the left and several smaller ones on the right, some with dates like '15/11' and '49'.

A questo incremento di superficie impermeabile corrisponde un incremento delle portate meteoriche e quindi, in proporzione, dei carichi inquinanti recapitati nel Sile.

Ragionando con riferimento all'anno 2030, orizzonte ultimo del PSA, per il quale sono previsti il raggiungimento dei 4.300.000 transiti annui ed il completamento di tutti gli interventi sulla pista e sulle sue pertinenze, il carico di inquinanti complessivamente recapitato nel Sile in un anno di attività può essere stimato in circa il 55% dell'attuale (2010) per gli idrocarburi.

Dunque il carico di idrocarburi e metalli recapitato nel Sile risulterà al 2030 circa dimezzato rispetto l'attuale, mentre sarà ancora minore al 2020, per via del minore numero di transiti e della minore estensione delle superfici impermeabili, a parità di trattamento.

3.16.3 AMBIENTE IDRICO AGLI ORIZZONTI FUTURI DI PROGETTO

Lo Studio non riporta né qualitativamente né quantitativamente delle analisi periodiche condotte sulle acque di dilavamento.

Inoltre sottolinea che l'impatto complessivo del PSA, attraverso le acque meteoriche di dilavamento scaricate dai parcheggi a servizio dall'area aeroportuale, sulla qualità delle acque della rete minore può pertanto ragionevolmente stimarsi come trascurabile per entrambi gli scenari al 2020 e al 2030.

Riguardo le acque meteoriche di dilavamento recapitate nel fiume Sile, allo stato attuale esse coincidono con quelle drenate dalla pista e dai piazzali di sosta aeromobili.

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

3.17 RADIAZIONI IONIZZANTI E NON IONIZZANTI

La componente ambientale di radiazioni ionizzanti non risulta significativa. Per quanto riguarda l'aeroporto di Treviso lo SIA ha identificato due diverse sorgenti di emissione di onde elettromagnetiche legate agli strumenti di ausilio alla navigazione aerea.

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

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

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

A giudizio del Proponente sono pertanto da considerarsi nulli gli impatti relativi al PSA sulla componente Radiazioni Ionizzanti e Non Ionizzanti.

3.18 INQUINAMENTO LUMINOSO

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

Gli effetti più eclatanti prodotti da tale fenomeno sono un aumento della brillantezza del cielo notturno e una perdita di percezione dell'Universo attorno a noi, perché la luce artificiale più intensa di quella naturale "cancella" le stelle del cielo.

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

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

Nel PSA oggetto del presente studio, non è prevista l'istallazione di nuovi proiettori per l'illuminazione esterna. In ogni caso per eventuali future istallazioni lo SIA precisa che sarà redatto il "progetto illuminotecnica" di cui all'art. 9 della LR 17/2009.

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

3.19 SALUTE PUBBLICA

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

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

[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page]

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

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

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

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

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

Per l'opzione zero, il mantenimento dello stato attuale, al netto degli interventi di adeguamento già realizzati, non comporta alcuna modifica nella componente, lasciando inalterate le fonti di disturbo attualmente esistenti.

In assenza di scenari di crescita secondo lo **SIA**, è possibile peraltro ipotizzare un miglioramento determinato sia dal progresso tecnologico relativo ai mezzi e agli impianti, sia all'adozione di nuove rotte.

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

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

- assenza di criticità rispetto alle previste emissioni in atmosfera (pieno rispetto dei limiti normativi fissati dalla normativa vigente per la tutela della salute umana);
- variazione non significativa della qualità delle acque del fiume Sile (per il quale coesistono diversi usi funzionali) in relazione ai previsti sistemi di adeguamento degli impianti di raccolta e trattamento delle acque (nere e meteoriche);
- variazione non significativa della qualità del suolo/sottosuolo (esposizione accidentale per ingestione e contatto dermico) e delle acque sotterranee (usi potabili della risorsa) in relazione ai medesimi sistemi di raccolta e trattamento delle acque di dilavamento;

- l'assenza di variazioni delle sorgenti di emissione delle radiazioni non ionizzanti (pieno rispetto dei limiti normativi fissati dalla normativa vigente per la tutela della salute umana nelle aree di presenza dei recettori sensibili);
- l'assenza di installazione di nuovi proiettori per l'illuminazione esterna e la presenza di interventi di mitigazione per la riduzione dell'albedo.

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

3.20 ENERGIA E CAMBIAMENTI CLIMATICI

L'analisi relativa al tema dei cambiamenti climatici, lo SIA la prevede come approfondimento specificamente correlato con le problematiche di emissione dei gas serra e, tra questi, delle emissioni di anidride carbonica (CO₂). Si vuole infatti fornire un quadro relativamente alle emissioni di questo gas serra da parte della struttura aeroportuale, sempre contestualizzandone il peso relativo all'interno del territorio nel quale si colloca. Inoltre il capitolo prevede, analogamente a quanto effettuato per le altre componenti ambientali, una valutazione degli scenari emissivi futuri (2020 e 2030) stimati in base alle ipotesi di sviluppo descritte nel PSA.

Nel caso in esame il territorio su cui insiste l'Aeroporto Antonio Canova risulta essere fortemente antropizzato e sottoposto ad una considerevole molteplicità di sorgenti emissive: comparto industriale, traffico veicolare, processi produttivi, ecc.

Analogamente a quanto effettuato per la componente "Atmosfera", al fine di contestualizzare il contributo di CO₂ specifico dell'attività aeronautica nel territorio circostante, si riportano le stime effettuate da ISPRA che periodicamente aggiorna l'inventario Nazionale delle emissioni valutando il contributo di oltre 300 diverse tipologie di attività antropiche, dati disponibili solo relativamente al 2005.

Tale inventario è stato compilato secondo la metodologia **CORINAIR** ufficialmente riconosciuta dall'Agenzia Europa per l'Ambiente ed utilizzata anche nel seguito dello SIA per stimare le emissioni al 2010 dell'attuale flotta aerea circolante.

3.20.1 STATO DI FATTO

L'analisi delle emissioni di gas serra, con specifico riferimento alle emissioni di CO₂, derivanti dall'attività aeroportuale ha considerato come base year, in base alla disponibilità dei dati forniti dal gestore, l'anno 2010.

Il bilancio complessivo è stato suddiviso in due componenti principali:

- emissioni derivanti dalle attività airside, ovvero le operazioni legate al ciclo di landing take off (LTO) dei velivoli in arrivo e partenza;

Aeroporto di Treviso Canova - master plan

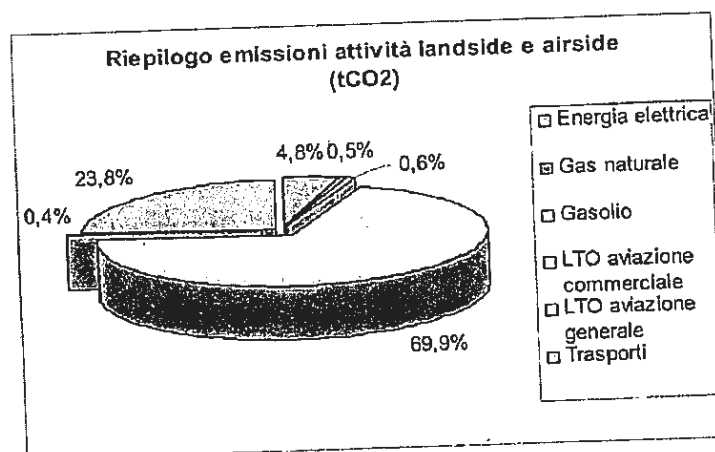
- emissioni derivanti dalle attività landside, ovvero gli spostamenti di mezzi di trasporto da/per l'aeroporto, l'uso dei mezzi di supporto a terra operanti all'interno dell'aeroporto e le altre attività indispensabili all'operatività dell'aeroporto quali il riscaldamento degli edifici e le utenze elettriche.

I risultati emersi sono stati riassunti nella **Tabella C12-1** e nella **Figura C12-3**.

Tabella C12-1 Riepilogo emissioni di gas serra attività landside anno 2010 per l'Aeroporto "A. Canova" di Treviso.

Tipologia	Emissioni (tCO ₂)
LTO aviazione commerciale (AC)	21.199
LTO aviazione generale (AG)	115
Energia elettrica	1.455
Gas naturale	149
Gasolio	190
Trasporti da/per aeroporto	7.202
TOTALE	30.311

Figura C12-3 Ripartizione percentuale emissioni attività landside e airside anno 2010 per l'Aeroporto "A. Canova" di Treviso.



Su un totale complessivo di 30.311 tCO₂ emesse, quasi il 70% è imputabile ai cicli LTO dei voli categoria aviazione commerciale, il 23,8% ai trasporti urbani (veicoli dipendenti, passeggeri e autobus), quasi il 5% ai consumi di energia elettrica e il rimanente all'utilizzo di gasolio, gas naturale e ai cicli LTO dell'aviazione generale.

Data la rilevanza del contributo fornito dall'aviazione commerciale e dai trasporti al totale delle emissioni aeroportuali, sono analizzate più nel dettaglio le singole voci componenti.

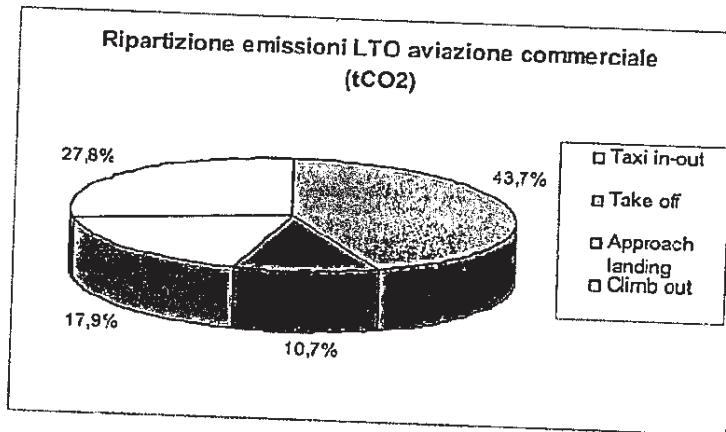
Per quanto riguarda il ciclo LTO, come già descritto per le emissioni di gas combusti si è seguita la metodologia CORINAIR.

In Tabella C12-2 e Figura C12-4 dello SIA sono suddivise le emissioni dei cicli LTO per le fasi di atterraggio, decollo e parcheggio dei velivoli commerciali (il totale emissioni relativo a queste attività non coincide esattamente con quello della Tabella C12-1 in quanto per alcuni velivoli non si è riusciti a scorporare le emissioni nei vari cicli LTO).

Tabella C12-2 Ripartizioni emissioni cicli LTO Aviazione Commerciale anno 2010

Fasi LTO	Emissioni (tCO2)
Taxi in-out	9.242
Take off	2.255
Approach landing	3.796
Climb out	5.878
TOTALE	21.170

Figura C12-4 Ripartizione percentuale emissioni cicli LTO aviazione commerciale



[Handwritten notes and signatures at the bottom of the page, including the number 55.]

3.20.2 SCENARI FUTURI

Sulla base della stima di crescita prevista dal PSA 2011-2030 e relativa ad Aviazione Generale e Commerciale e sulla base delle stime relative all'incremento passeggeri al 2020 e al 2030, lo SIA ha calcolato gli incrementi emissivi di CO2 attraverso la metodologia del Modello CORINAIR.

Gli Scenari sono riportati nelle Figure C12-6 / C12-7

Figura C12-6 Previsione andamento emissioni da traffico aeroportuale cicli LTO negli anni

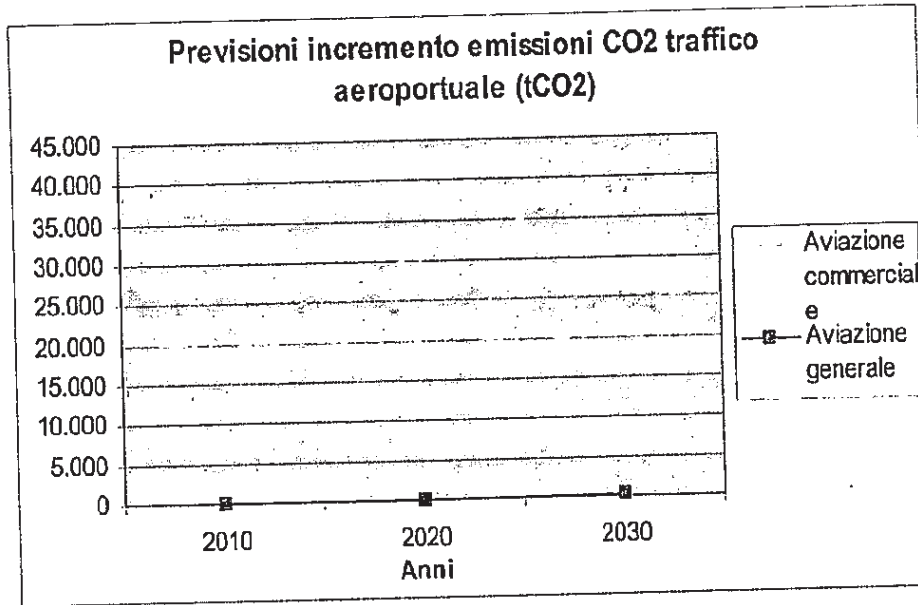
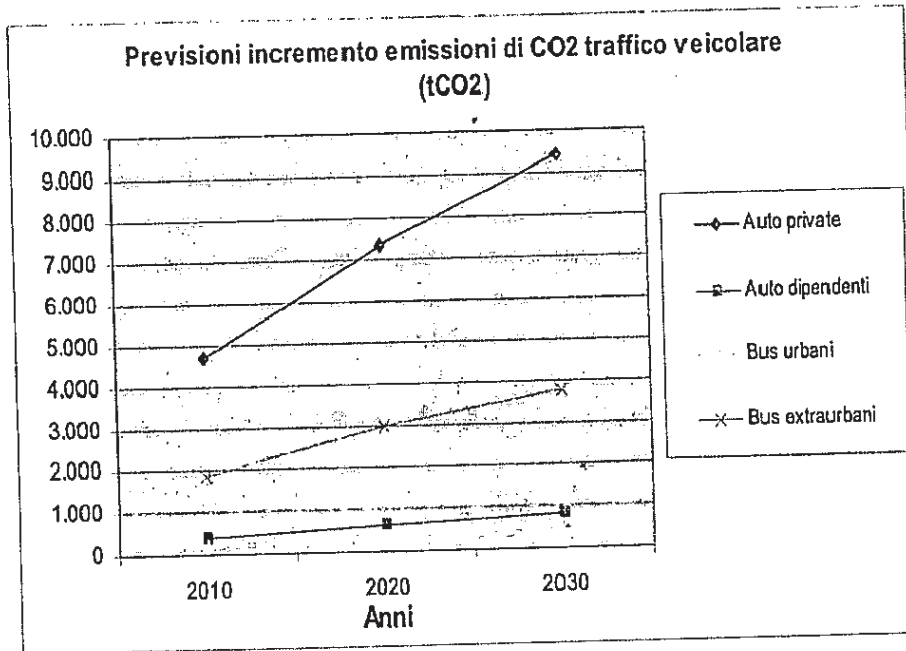


Figura C12-7 Previsione andamento emissioni da traffico veicolare terrestre negli anni



Rev

~~_____~~

4

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

[Handwritten marks]

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

3.21 SUOLO E SOTTOSUOLO

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

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

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

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

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

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

[Handwritten marks]

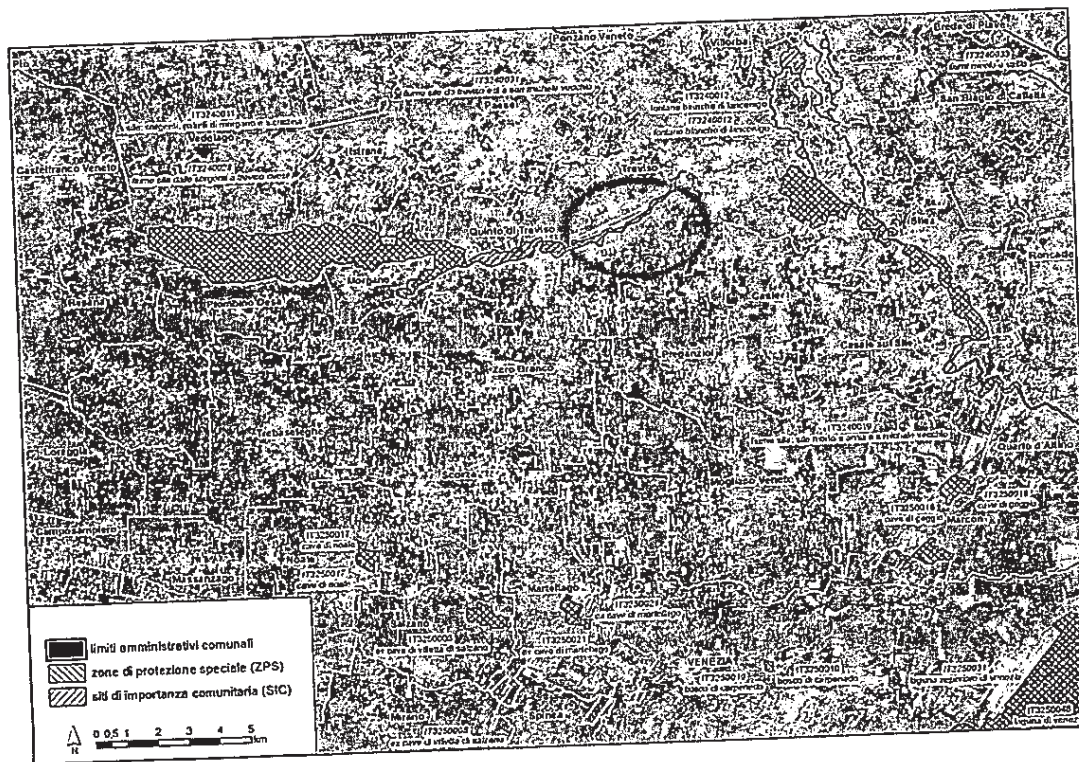
[Handwritten signatures and marks]

57

3.22 VALUTAZIONE DI INCIDENZA AMBIENTALE

L'area aeroportuale si collega nei pressi di Siti della Rete Natura 2000

SITI		CODICE
SIC	Fiume Sile dalle sorgenti a Treviso Ovest	IT3240028
ZPS	Sile: Sorgenti, Paludi di Morgano e S. Cristina	IT3240011
SIC/ZPS	Fontane Bianche di Lancenigo	IT3240012
SIC	Fiume Sile da Treviso Est a S. Michele Vecchio	IT3240031
ZPS	Fiume Sile: Sile Morto e ansa S.Michele Vecchio	IT3240019
SIC/ZPS	Cave di Gaggio	IT3250016
SIC/ZPS	Cave di Noale	IT3250017



Siti Natura 2000 nei pressi dell'area di intervento

In base all'analisi delle distanze rispetto all'area aeroportuale, fonte dei fattori perturbatici individuati, si ritiene che ci possano escludere incidenze negative sui due siti più distanti: rispettivamente il SIC/ZPS IT3250016 "Cave di Gaggio" e il SIC/ZPS IT3250017 "Cave di Noale".

Lo Studio di Incidenza oltre al Quadro dei Fabbisogni, ha valutato attentamente tutte le significative e possibili conseguenze degli obiettivi del PSA 2011-2030, sia sul Quadro Vegetazionale che Faunistico.

me

Sono state valutate tutte le componenti che potrebbero incidere negativamente sull'habitat circostante.

vp

3.22.1 CONCLUSIONI DELLA VINCA

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

Le analisi modellistiche sulla dispersione del rumore e dei gas inquinanti hanno evidenziato, nel primo caso, emissioni medie pari o inferiori ai 65 dB compatibili con le specie avifaunistiche attualmente presenti vicino all'Aeroporto (Ardeidi e Anatidi) in base alla letteratura citata e, nel secondo caso, di molto inferiori ai limiti normativi previsti per ecosistemi e vegetazione e per la salute umana per le concentrazioni di NOX, VOC, Benzene, PM10 nei Siti Natura 2000 più vicini (IT3240011 e IT3240028) I risultati della modellazione permettono di asserire che non sono possibili incidenze significative.

Lo Studio di Impatto Ambientale ha previsto inoltre delle misure mitigative per la componente rumore per la cittadinanza che anche se ritenute non necessarie per le specie faunistiche nei Siti Natura 2000, ridurranno comunque l'incidenza di questa perturbazione.

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

Handwritten marks on the right margin.

Lo Studio ritiene che gli interventi previsti in landside sono tutti localizzati all'interno dell'area urbana esterna ai Siti Natura 2000, ad una distanza tale dal Fiume Sile che pertanto non può incidere negativamente sugli habitat e sulle specie di interesse comunitario.

u

Con ragionevole certezze scientifica lo SIA conclude precisando che, si può escludere il verificarsi di effetti significativi negativi sui Siti della Rete Natura 2000.

3.23 RIGUARDO I RISCHI DI BIRDSTRIKE

Viene considerata anche la potenziale incidenza imputabile al fenomeno di "Birdstrike", che consiste nell'impatto tra aeromobili e uccelli nell'area aeroportuale e in un suo ristretto intorno. La documentazione disponibile a livello mondiale dimostra che la vicinanza di un aeroporto ad aree di valore naturalistico (es. aree umide, boschi) o una sua localizzazione coincidente con le rotte migratorie costituisce una criticità.

Handwritten marks on the right margin.

Esiste una consolidata letteratura del fenomeno:

- i dati statistici relativi a tale problematica indicano che gran parte di birdstrike avviene di giorno (64%) soprattutto nel corso delle prime ore del mattino quando l'attività degli

Handwritten signatures and scribbles at the bottom of the page.

uccelli è maggiore. Comunque, i dati indicano che i birdstrike si verificano in qualsiasi orario, diurno e notturno in quanto esistono specie diverse, attive sia di giorno che di notte. Inoltre, durante le migrazioni, molte specie diurne affrontano il volo nelle ore notturne e possono essere attratte e portate fuori rotta dalle luci della città e dai fari degli aeroporti.

- Per quanto riguarda le stagioni, i picchi dei birdstrike si verificano durante la migrazione primaverile (marzo-aprile), quella autunnale (settembre-ottobre) e nei mesi di luglio – agosto, quando vi è una forte presenza di individui giovani da poco involati dal nido e per giunta inesperti (MacKinnon, 2002). Da esperienze sugli scali italiani il mese di maggio risulta essere un mese a rischio birdstrike; dovuto probabilmente a tagli di erba precoci rispetto a quanto avviene nelle pratiche agricole.
- Gran parte dei birdstrike avvengono a basse quote: ad esempio i dati canadesi riportano che il 90% degli incidenti nel contesto aeroportuale avvengono al di sotto dei 150 m. Nell'aviazione civile, il 38% dei birdstrike si ha al decollo, e circa il 41% all'atterraggio (MacKinnon, 2002). Questi dati indicano dunque che gran parte degli incidenti avvengono nei pressi degli aeroporti.

Se questo fenomeno ha molta importanza dal punto di vista della sicurezza dei voli, dati i numeri e le specie coinvolte, risulta assai meno rilevante per gli eventuali impatti alle specie coinvolte.

Nel caso dell'Aeroporto di Treviso, data la preesistenza della struttura aeroportuale e l'abitudine degli uccelli al passaggio dei velivoli e in considerazione del fatto che le specie coinvolte risultano quasi sempre non di importanza comunitaria (le più coinvolte sono il gabbiano, i corvi e le rondini) si ritiene che questo tipo d'impatto si debba considerare poco incidente e non in grado di incidere sulle popolazioni specie ornitiche di interesse conservazionistico e/o inserite in Allegato I della Direttiva Uccelli 147/2009/CE presenti in prossimità dell'area aeroportuale. **Lo SIA ritiene l'impatto trascurabile.**

4. DOCUMENTAZIONE INTEGRATIVA VOLONTARIA (DI-2012)

A seguito della riunione con il Proponente del Luglio 2012, per ulteriori precisazioni e chiarimenti è stata presentata una Documentazione Integrativa (d'ora in avanti **DI-2012**) allo SIA al fine di una più completa Valutazione di Compatibilità Ambientale.

I vari argomenti approfonditi sono sviluppati come di seguito.

4.1 VOLI AUTORIZZATI, SVILUPPO DEL TRAFFICO E PROCEDURE DI DECOLLO

- i. Nella **DI-2012** il Proponente dichiara che *"...il numero dei voli autorizzati è attualmente pari a 8 movimenti/ora, come recentemente ricordato da ENAC nei Comitati di Sicurezza Aeroportuali del 28/01/2011 e del 06/09/2011"*. Nel solo Verbale del 28/01/2011, si accenna e solamente alla necessità di *"...aumentare la clearance di pista dagli attuali 8 agli attuali 16 movimenti/ora..."*
- ii. Relativamente ai tre metodi da seguire per l'elaborazione delle previsioni di traffico come indicato dall'ICAO, il Proponente conferma che *"...in considerazione quindi della*

particolare situazione economica europea e mondiale, e del panorama di grande incertezza e di profonde modificazioni in atto, che potrebbero influenzare in maniera rilevante il traffico aereo, appare più realistico riferirsi alle previsioni degli studi di mercato e di settore, che restituiscono un quadro previsionale molto più verosimile e aderente a una realtà profondamente mutata rispetto a qualche anno fa ".

iii. Sono state progettate due nuove procedure di decollo nell'obiettivo di ridurre l'impatto acustico. L'iter procedurale che condurrebbe alla loro pubblicazione su **AIP ITALIA** e quindi alla loro adozione è in sintesi riportato:

- Illustrazione in sede di Commissione sul Rumore Aeroportuale (istituita ai sensi dell'ex art. 5 del DM 31.10.1997) della Cartografia Tecnica Regionale (Comuni limitrofi il sedime aeroportuale) riportante le proiezioni al suolo delle nuove procedure **PBN**;
- Presentazione e descrizione delle curve isolivello di LVA relative alle nuove procedure, descrizione del miglioramento del clima acustico che le nuove procedure apporteranno in termini di popolazione esposta;
- Richiesta formale di **ENAC**, che presiede la Commissione ex art. 5, di adottare presso lo scalo le procedure antirumore;
- Elaborazione, da parte del **CIGA** (*Centro Informazioni Geotopografiche Aeronautiche*), ufficio dell'ente di controllo del traffico aereo deputato alla revisione/aggiornamento delle procedure di decollo ed atterraggio del disegno e delle specifiche del volo;
- Pubblicazione su **AIP ITALIA**.

4.2 RUMORE

Il Proponente riproduce delle Mappe del Rumore che descrivono per ciascun Scenario (0 - 2020 - 2030) in analisi, e per le sole operazioni aeree, le curve di isolivello con due indicatori acustici.

Rispetto alla Zonizzazione acustica Aeroportuale del 2003 ed ai Piani di Classificazione Acustica Comunali, lo stesso Proponente precisa che "...la zonizzazione aeroportuale del 2003 è diventata nel frattempo obsoleta. Parimenti sono da considerare obsoleti i piani di classificazione acustica comunali che, di fatto, non adeguano i limiti acustici del dintorno aeroportuale...".

Si dichiara che il sistema di monitoraggio eseguito nel 2010 per 21 giorni richiesti dalla normativa è stato registrato da **due** centraline/cabine, la N° 1651 relativa alla Scuola Materna San Giorgio e la N° 1653 nel parchetto di Via Monte Bianco, entrambe nel Comune di Quinto di Treviso.

Le analisi e le verifiche dichiarate tra i livelli sonori simulati con il Modello **INM** e quelli misurati al suolo sulle **due** centraline nella **DI-2012** sono riportate nelle **Tabelle A e B**.

Tabella A Correlazione Voli - Eventi.

Correlazione voli - Eventi acustici						
Base dati volo: 3 settimane DM31/10/1997						
Boeing B737-800						
Periodo	Base dati volo		Dati Sistema di Monitoraggio			
			N° Decolli Correlati		N° Atterraggi Correlati	
	N° Decolli	N° Atterraggi	Cabina 1651	Cabina 1653	Cabina 1651	Cabina 1653
I Settimana	116	116	116	116	106	110
II Settimana	113	113	113	111	113	112
III Settimana	118	118	110	111	116	118
Σ operazioni	347	347	339	338	335	340
% Correlazione Voli - Eventi Acustici			97,7	97,4	96,5	98,0
Airbus A320						
Periodo	Base dati volo		Dati Sistema di Monitoraggio			
			N° Decolli Correlati		N° Atterraggi Correlati	
	N° Decolli	N° Atterraggi	Cabina 1651	Cabina 1653	Cabina 1651	Cabina 1653
I Settimana	29	29	28	29	26	26
II Settimana	32	32	31	31	30	32
III Settimana	38	38	35	36	37	38
Σ operazioni	99	99	94	96	93	96
% Correlazione Voli - Eventi Acustici			94,9	97,0	93,9	97,0

Tabella B Confronto valori espressi in SEL.

CONFRONTO SEL MISURATO (Valor medio) - SEL SIMULATO							
DATI DI TRAFFICO: 3 SETTIMANE A MAGGIOR TRAFFICO dm31/10/1997							
OPERAZIONI DI DECOLLO							
PERIODO	ID VELIVOLO	CENTRALINA FONOMETRICA 1651			CENTRALINA FONOMETRICA 1653		
		SEL MISURATO	SEL SIMULATO	Δ (SELM - SELs)	SEL MISURATO	SEL SIMULATO	Δ (SELM - SELs)
I SETTIMANA	B737-800	96,5	95,4	1,1	93,7	91,2	2,5
II SETTIMANA	B737-800	95,7	95,4	0,3	92,8	91,2	1,6
III SETTIMANA	B737-800	95,4	95,4	0	92,2	91,2	1
VALOR MEDIO 21 GIORNI		95,9	95,4	0,5	92,9	91,2	1,7
OPERAZIONI DI ATTERRAGGIO							
PERIODO	ID VELIVOLO	CENTRALINA FONOMETRICA 1651			CENTRALINA FONOMETRICA 1653		
		SEL MISURATO	SEL SIMULATO	Δ (SELM - SELs)	SEL MISURATO	SEL SIMULATO	Δ (SELM - SELs)
I SETTIMANA	B737-800	95,6	95,5	0,1	88,7	89,7	-1
II SETTIMANA	B737-800	95,3	95,5	-0,2	88,2	89,7	-1,5
III SETTIMANA	B737-800	95,2	95,5	-0,3	87,7	89,7	-2
VALOR MEDIO 21 GIORNI		95,4	95,5	-0,1	88,2	89,7	-1,5
OPERAZIONI DI DECOLLO							
PERIODO	ID VELIVOLO	CENTRALINA FONOMETRICA 1651			CENTRALINA FONOMETRICA 1653		
		SEL MISURATO	SEL SIMULATO	Δ (SELM - SELs)	SEL MISURATO	SEL SIMULATO	Δ (SELM - SELs)
I SETTIMANA	A320	94,3	93,1	1,2	91,3	88,7	2,6
II SETTIMANA	A320	93,6	93,1	0,5	90,4	88,7	1,7
III SETTIMANA	A320	93,6	93,1	0,5	90,2	88,7	1,5
VALOR MEDIO 21 GIORNI		93,8	93,1	0,7	90,6	88,7	1,9
OPERAZIONI DI ATTERRAGGIO							
PERIODO	ID VELIVOLO	CENTRALINA FONOMETRICA 1651			CENTRALINA FONOMETRICA 1653		
		SEL MISURATO	SEL SIMULATO	Δ (SELM - SELs)	SEL MISURATO	SEL SIMULATO	Δ (SELM - SELs)
I SETTIMANA	A320	93,1	92,5	0,6	85,4	85,6	-0,2
II SETTIMANA	A320	92,8	92,5	0,3	84,6	85,6	-1
III SETTIMANA	A320	92	92,5	-0,5	84,1	85,6	-1,5
VALOR MEDIO 21 GIORNI		92,6	92,5	0,1	84,7	85,6	-0,9

A giudizio del Proponente per quanto concerne gli eventi sonori rilevati presso la cabina 1651 (più vicina alla pista) e correlabili alle operazioni di atterraggio, eseguite sia da B737-800 sia da A320, la differenza tra SEL misurato e SEL simulato è pressoché nulla, per le operazioni di decollo, tale differenza è di circa 0,5 dB.

Per quanto concerne gli eventi sonori rilevati presso la cabina 1653 (più lontana rispetto alla 1651 dalla pista) e correlabili alle operazioni di atterraggio eseguite sia da B737-800 sia da A320, la differenza tra SEL misurato e SEL simulato porta a riconoscere una sovrastima da parte del modello di calcolo (di poco superiore a 1 dB), per le operazioni di decollo, tale differenza è inferiore a 2 dB.

Sono stati individuati i recettori interessati al solo rumore aeroportuale e analizzato il confronto tra lo Scenario 2010 simulato con rotte attualmente pubblicate su AIP e lo Scenario 2010 simulato con nuove rotte PBN.

Nella DI-2012 si riferisce di due recettori critici, la "centralina 1651" (Scuola Materna San Giorgio) per la quale si dichiara che

"Il gestore si impegna a intervenire anche sulle Scuole che ricadono nella Zona A o che comunque presentano valori di LAeq complessivi (calcolati tenendo conto della sorgente traffico aereo e stradale) prossimi o superiori a 60 dB(A). La priorità in questo caso riguarda la Scuola Materna San Giorgio di via Contea 1 a Quinto di Treviso, dove si hanno dei valori superiori a 60 dB(LVA) in tutti gli scenari considerati e dove peraltro è già stata posizionata una delle centraline del sistema di monitoraggio (centralina 1651 in questo studio). Altri interventi verranno valutati nel tempo secondo l'ordine di priorità dettato dallo sviluppo dell'aeroporto";

e il recettore di Via Noalese, 22 (ricadente in zona B) per il quale si dichiara che

"Nei due scenari di sviluppo analizzati sono individuati gli edifici che ricadono in Zona B, ovvero che presentano livelli di rumore superiori a 65 dB(LVA). Rimandando a una trattazione più dettagliata successiva alla verifica dell'effettivo stato dei fabbricati, il gestore si impegna a realizzare tutte le opere necessarie per un isolamento efficace, in conformità con quanto stabilito nel DPCM 05/12/1997 "Determinazione dei requisiti acustici passivi degli edifici. La priorità è data dall'abitazione di via Nogarè 22, che presenta valori superiori a 65 dB(LVA) attualmente e in tutti gli scenari considerati. Gli altri interventi, che riguardano situazioni che nel medio termine non saranno critiche, verranno valutati, anche attraverso l'effettuazione di campagne di monitoraggio acustico mirate, nel corso degli anni."

Sono infine riportati dagli Allegati della DI-2012 delle analisi sui valori espressi in LAeq diurni sui singoli recettori dove, oltre al dato di 62,3 dB sulla centralina 1651, vengono segnalati i LAeq complessivi,

- Alla Scuola Materna G. Appiani di 60,6 dB;
- All'istituto Tecnico Aeronautico "Fleming" di 61,2 dB;
- All'Istituto G. Menegazzi di 62,6 dB.

All'Allegato 9-6 sono riportati dei "Certificati SIT di tutte le catene utilizzate e report d'intervento e di calibrazione eseguiti dal 10 Febbraio 2010 al 31 Agosto 2012".

Infine, a giudizio del Proponente, sia per lo Scenario di riferimento 2010 che per quelli del PSA al 2020 e al 2030, la simulazione ha contemplato solo operazioni di arrivo, partenza e run-up, queste ultime in particolare, sia per tipologia di aeromobili coinvolti, sia per la frequenza delle operazioni sono state "trascurate negli Scenari futuri, verificandone lo scarsissimo peso...".

4.3 ATMOSFERA

Nella **DI-2012** si aggiornano i dati sulla qualità dell'aria al 2010 rispetto a quello dello **SIA** al 2009.

Si riportano i dati delle tre campagne eseguite da **ARPAV** (Novembre 2010 – Giugno/Luglio 2011 – Febbraio/Aprile 2012) dichiarando tra l'altro che *“tali campagne peraltro non possono sostituirsi ad un monitoraggio continuativo, quale quello previsto per legge e tipicamente eseguito da una stazione fissa di monitoraggio, in quanto coprono solo alcuni mesi”*.

Inoltre, delle 6 centraline gestite da **ARPAV** nella Provincia di Treviso, solo una centralina fissa è vicina all'area aeroportuale e comunque distante circa 3 Km dall'aeroporto, non c'è nessuna centralina fissa nel territorio circostante l'aeroporto.

I risultati di tali campagne, facendo anche riferimento alle valutazioni dei dati **INEMAR** (*INventario Emissioni ARia*) Veneto 2005, precisano che *“essendo l'Aeroporto situato in prossimità di arterie di traffico molto trafficate, risulta difficile distinguere il contributo di ciascuna sorgente emissiva sulla qualità dell'aria monitorata”*.

Si confermano che mediamente le concentrazioni di **PM10** nel territorio superano i limiti di legge, come le concentrazioni dei diversi componenti **IPA** (*Idrocarburi Policiclici Aromatici*) nel 2012, sono risultate più alte presso il sito di Quinto di Treviso rispetto a quelle in città di Via Lancieri di Novara dove comunque già nel 2011 è stato superato il valore limite della media annuale di 40 µg/mc sfiorando a 43 µg/mc e con un superamento di ben 102 volte il valore limite giornaliero che secondo il D.Lgs. 155/2010 non deve essere superato per più di 35 volte/anno.

A giudizio del Proponente è comunque possibile presumere che i superamenti dei dati del **PM10** misurati in Via Lancieri di Novara siano *“ben rappresentativi anche della situazione a Quinto di Treviso”*.

Relativamente al Monossido di Carbonio (**CO**), al Biossido di Zolfo (**SO2**) e al Benzene (**C6H6**), i valori registrati sono risultati inferiori alla norma, mentre per il Biossido di Azoto (**NO2**) si registrano valori vicini al limite e per l'Ozono (**O3**) si sono registrati dei superamenti della soglia di informazione ma nessun superamento della soglia di allarme.

Tabella 6-2 Confronto dei valori registrati di **NO2** nel 2010 con i limiti di legge (ARPAV, 2011)

Inquinante	Tipo limite	Parametro statistico	Valore limite di legge	Valore registrato
NO ₂	Valore limite orario per la protezione della salute umana da non superare più di 18 volte per anno civile	Media 1 h	210 µg/m ³ (2009) 200 µg/m ³ (2010)	143 µg/m ³ (valore massimo osservato alle ore 20:00 del 14.12.2010)
	Valore limite annuale per la protezione della salute umana	Media annuale	42 µg/m ³ (2009) 40 µg/m ³ (2010)	40 µg/m ³

Tabella 6-5 Confronto dei valori registrati di PM10 nel 2010 con i limiti di legge (ARPAV, 2011)

Inquinante	Tipo Limite	Parametro Statistico	Valore	Valore registrato
PM ₁₀	Valore limite di 24 h per la protezione della salute umana da non superare più di 35 volte per anno civile	Media 24 h	50 µg/m ³	83 superamenti
	Valore limite annuale per la protezione della salute umana	Media annuale	40 µg/m ³	35 µg/m ³

Tabella 6-8 Confronto dei valori registrati di O3 nel 2010 con i limiti di legge (ARPAV, 2011)

Inquinante	Tipo Limite	Parametro Statistico	Valore	Numero superamenti
O ₃	Soglia di informazione	Superamento del valore orario	180 µg/m ³	49 (13 giorni)
	Soglia di allarme	Superamento del valore orario	240 µg/m ³	nessuno
	Obiettivo a lungo termine per la protezione della salute umana	Massima giornaliera di 24 medie mobili su 8 ore	120 µg/m ³	55 giorni

4.4 AMBIENTE IDRICO

Il Proponente con la **DI-2012** propone degli approfondimenti su alcuni aspetti della componente idrica trattate nello **SIA**.

Si sofferma sulle reti minori degli scarichi. Precisa che all'Aeroporto di Treviso non è contemplato il lavaggio degli aeromobili con l'utilizzo di acqua e nel caso di sversamenti di sostanze inquinanti (carburanti, lubrificanti o altro) sui piazzali, si provvede alla pulizia con **"spargimento manuale di assorbenti e/o disinquinanti che poi vengono manualmente rimossi e stoccati/trattati come rifiuto speciale"**.

Viene poi evidenziato che gli eventuali residui di inquinanti che dovessero rimanere sulle superfici pavimentate al termine di tali operazioni di pulizia, dilavati dalla acque di pioggia e convogliati nella rete di drenaggio, saranno intercettati dalle **due nuove Unità di Trattamento** prima dello scarico in Sile.

Tali unità, ubicate nei pressi dell'estremità orientale della pista, assicurano infatti oltre alla grigliatura e alla sedimentazione primaria dei solidi sospesi, la disoleatura (efficace anche nei confronti degli eventuali idrocarburi grazie all'inserimento di appositi filtri a coalescenza) e la filtrazione finale attraverso un apposito sistema cartucce (storm filter) che trattengono il particolato.

Handwritten signatures and notes at the bottom of the page, including a date "65/10/2".

4.4.1 TUTELA ACQUE FIUME SILE

Nella **DI-2012**, a differenza di quanto esposto nello **SIA** – C3.5.4 relativamente alle acque di dilavamento che sono recapitate nel Fiume Sile senza previo trattamento, si precisa che *“come conseguenza dell’inserimento delle due nuove unità di trattamento delle acque meteoriche a monte del recapito nel fiume Sile (realizzate nell’ambito degli interventi di adeguamento del 2011), l’impatto dell’aeroporto sulla qualità delle acque del Sile è destinato a diminuire, anche in presenza del previsto incremento dei voli (come riportato al paragrafo C3.5.4 dello Studio di Impatto Ambientale)”*.

A questo proposito è possibile stimare le concentrazioni di inquinanti (metalli pesanti, che costituiscono tipicamente una delle maggiori criticità) raggiunte nel fiume Sile a valle dell’aeroporto durante un evento meteorico particolarmente intenso, in assenza di trattamento.

Il Proponente ribadisce quindi che tenuto conto di una portata media del Sile di 30 m³/s (Autorità di Bacino dei fiumi dell’Alto Adriatico, 2010) e assumendo cautelativamente concentrazioni di inquinanti nel fiume a monte dell’aeroporto pari ai limiti di rilevabilità (i monitoraggi **ARPAV** riportano valori sempre inferiori a tali limiti), l’effetto dell’immissione delle acque di dilavamento provenienti dall’aeroporto di Treviso è talmente irrilevante che a valle della confluenza le concentrazioni di metalli nel fiume continuano a rimanere al di sotto degli standard di qualità ambientale fissati dal DM 56/09, non solo in termini di Concentrazione Massima Ammissibile (CMA) ma anche in termini di Standard di Qualità Ambientale (SQA) espresso come media annua.

4.5 ULTERIORI PRECISAZIONI

A seguito del sopralluogo del Gruppo Istruttore del Luglio 2013, il Proponente ha ritenuto opportuno a completamento della **DI-2012**, trasmettere una breve **NOTA** con delle precisazioni allegando anche il Tabulato del volato nell’anno 2004.

Nella **NOTA** si precisa che

- Gli impianti di trattamento acque previsti all’interno dello scalo sono due, uno su Testata 07 e uno su Testata 25, i dettagli sono riscontrabili nella Documentazione presentata per l’Istruttoria VIA nel 2011;
- La gestione aeroportuale non dispone di analisi chimiche sulla composizione del refluo in uscita dalle unità di trattamento delle acque meteoriche;
- I criteri utilizzati per la cabina di monitoraggio della qualità dell’aria sono stati illustrati nello **SIA**, così come per l’impatto acustico sulle nuove procedure di decollo PBN, per i recettori sensibili ed i criteri individuati per la loro posizione e sull’evoluzione delle flotte.

5. VALUTAZIONI CONCLUSIVE

5.1 SOTTO IL PROFILO PROGRAMMATICO

VALUTATO che

- Relativamente all'obiettivo di formare un vero e proprio "Sistema Aeroportuale" di integrazione tra gli Aeroporti di Venezia e Treviso e quindi di definire una distribuzione razionale del traffico con un efficace sfruttamento delle rispettive risorse, il **Piano Regionale di Sviluppo** segnala una debolezza strutturale nella mancanza di collegamenti ferroviari alternativi a quelli su gomma.
- I Comuni di Treviso e di Quinto di Treviso, vengono classificati dal **Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera** con una densità emissiva superiore ai limiti di legge;
- Comunque rispetto agli strumenti di pianificazione e programmazione Regionali, Provinciali e Comunali lo **SIA** risulta coerente mancando l'attuazione delle infrastrutture di mobilità sovracomunali previste;
- L'iter procedurale della predisposizione progettuale degli interventi previsti nel **PSA** sia opportunamente coordinata assieme ai due Comuni di Treviso e di Quinto di Treviso e all'Ente Parco del Sile e sia richiesta la valutazione sulla **VINCA**.

5.2 SOTTO IL PROFILO PROGETTUALE

VALUTATO che

La gran parte degli interventi previsti in **Tre Fasi**, al 2015, al 2020 e al 2030, andrebbero realizzati quanto prima in quanto, opportuni e necessari proprio per l'operatività e maggior sicurezza attuale dell'Aeroporto di Treviso, come d'altronde è precisato nello steso **PSA** quando tra l'altro sottolinea che

- L'ampliamento del Terminal Passeggeri è necessario visto e considerato che è stato realizzato nel 2007 per una capienza di 1.500.000 passeggeri/anno, quindi oggi risulta sottodimensionato visto che al 2012 risultano già 2.457.198 passeggeri/anno.
- L'attuale struttura dei VV.FF. risulta inadeguata tanto che un Nuovo Presidio si rende necessario per ottimizzare tempi e percorsi di intervento in caso di emergenza.
- Anche un Nuovo Hangar per l'Aviazione Generale si rende necessario considerata l'inadeguatezza di quello esistente.
- Una Nuova Viabilità di accesso al Nuovo Presidio VV.FF. è condizione necessaria per l'avvio delle Opere.

- La riorganizzazione/ampliamento del Sistema dei Parcheggi a Raso, che oggi è in una situazione critica in quanto gli attuali 1476 posti auto (di cui solo 436 all'interno del sedime aeroportuale) sfiorano il limite di saturazione per il numero di passeggeri/anno 2012, dovrà essere conforme a quanto prevede lo standard minimo indicato da ENAC di complessivi 550 posti/auto per ogni milione di passeggeri/anno.
- Il rifacimento giunti ai Piazzali Aeromobili rientra nella necessaria manutenzione straordinaria considerato già l'attuale situazione di deterioramento;
- L'ampliamento del Piazzale Aeromobili è già previsto nella **Prima Fase** entro il 2015.
- L'adeguamento delle Recinzioni è da realizzarsi in virtù di attuare delle Norme di Sicurezza;
- la Nuova Piazzola De-icing è un'infrastruttura più che necessaria per l'Aeroporto di Treviso, come più che opportuna è la realizzazione quanto prima della Via di Rullaggio Taxiway;

5.3 SOTTO IL PROFILO AMBIENTALE

VALUTATO che

5.3.1 COMPONENTE VIABILITÀ

- Non esistono modalità di trasporto alternativi ai mezzi su gomma e l'area aeroportuale è raggiungibile esclusivamente dalla SR 515. I dati di traffico vengono fatti risalire al 2002 e già allora si evidenzia come il livello di servizio si identificava nel limite critico di flusso.
- La criticità del traffico veicolare sulla SR 515 è già oggi il doppio del limite previsto dal Livello di Servizio (LOS) DM 05/11/2001.
- Anche negli Scenari futuri, è lo stesso SIA a precisare che, nonostante le razionalizzazioni previste dal PSA nelle connessioni tra l'aeroporto e la viabilità ordinaria, il livello di congestione sulla viabilità tenderà ad aumentare.
- Il rapporto posti auto/passeggeri previsto per gli Scenari futuri non è sostenibile in quanto non viene dimostrato quanto si dichiara nello SIA e cioè che "...circa il 50% dei passeggeri attualmente in arrivo e in partenza dallo scalo trevigiano sono serviti dai bus navetta messi a disposizione dalle Compagnie di vettori low-cost".

5.3.2 COMPONENTE NUOVE ROTTE DI DECOLLO

- L'operatività prevista con le PBN (*Performance Based Navigation*) delle nuove rotte di decollo con il 50% in sorvolo sul corridoio fra l'abitato di Treviso e quello di Frescada, e il

50% con una virata molto stretta ad evitare l'abitato di Quinto di Treviso, dovrà essere approvata dall'Autorità Competente, rivedendo la zonizzazione acustica ed infine pubblicata su AIP.

- Inoltre solo con tale documentazione sulle ipotetiche nuove rotte di decollo approvata e resa operativa, potranno essere prese in considerazione nuove analisi sugli impatti negli Scenari futuri.

5.3.3 COMPONENTE RUMORE

- La Caratterizzazione Acustica dell'intorno aeroportuale di cui all'art. 6 del DM 31/10/1997 è stata approvata da ENAC nel 2003 sui dati rilevati con un monitoraggio del 2001. Il traffico nel 2001 registrava 433.389 passeggeri/anno e 9.869 movimenti/anno. Il traffico nel 2012 registra 2.457.198 passeggeri/anno e 18.068 movimenti/anno.
- La zonizzazione acustica al 2003 è pertanto da considerarsi datata e superata. I dati del monitoraggio non sono aggiornati e quindi nemmeno correttamente utilizzabili per i modelli di calcolo sugli Scenari futuri. Anche lo stesso SIA definisce ormai "obsoleto", sia la Caratterizzazione Acustica del 2003, sia le Classificazioni Acustiche dei Comuni di Treviso e Quinto di Treviso, con l'ulteriore motivazione che sono state anche formulate "sulla base di un mix di flotta completamente differente dall'attuale".
- Il monitoraggio del 2010 è stato eseguito su N°4 Centraline e su N°34 Recettori Sensibili (scuole, istituti, ecc.). Le centraline dovrebbero invece essere tutte ubicate sulla proiezione al suolo delle rotte di decollo e di atterraggio (LTO - Landing Takeoff Cycle) e la scelta del luogo analizzata come previsto dall'art.5, comma 3 del DM 20/05/1999. Non è stato monitorato il livello sonoro associato al singolo movimento degli aeromobili individuandolo come prevede il DM 31/10/1997 all'Al. B - punto 3 e dall'art. 6 del DM 20/05/1999.
- Nella valutazione del rumore aeroportuale e nelle stazioni di monitoraggio N° 1652 - 1653 - 1654 - 1655 non viene precisato il periodo di osservazione e le settimane di maggior numero di movimenti come prevede il DM 31/10/1997 all'Al. A - punto 2, né le posizioni e le caratteristiche dei microfoni come prevede l'Al. B.
- La gran parte dei Recettori Sensibili è localizzata nel Comune di Treviso al di fuori della quasi totalità delle rotte di decollo e atterraggio. I dati del LVA E LAeq riportati dallo SIA non precisano se il clima acustico è stato determinato da un rumore aeroportuale o da altro e se sono stati rilevati internamente o esternamente i singoli edifici. I dati LVA 2010 registrano comunque su due Centraline (N°1651 - 1653) un superamento dei limiti di legge e, nello Scenario 2030 il livello acustico LAeq diurno di 60 dB, è superato su cinque recettori dei dieci sottoposti alla simulazione.
- Nella Documentazione Integrativa Ottobre 2012 (DI-2012) si confermano le stazioni di monitoraggio nelle due Centraline N°1651 - 1653 e il rilevamento nell'anno 2010. Per la Centralina N°1651 che è la Scuola Materna San Giorgio ed è quella meglio posizionata rispetto alla proiezione delle maggior parte delle rotte di decollo e atterraggio, non è dato

an *[Handwritten signatures and marks]* 69 *[Handwritten marks]*

sapere se i dati di rilevamento riportati provengono dal microfono interno o esterno al fabbricato.

- Vengono allegati alla **DI-2012** dei Certificati di taratura/calibrazione di fonometri che non si riesce a comprendere se sono quelli utilizzati per i monitoraggi all'Aeroporto di Treviso in quanto sono in parte scritti in lingua inglese nel 2008, e in parte con destinazione all'Aeroporto di Pisa – 2009, di Bergamo – 2009, di Puglia – 2011, ecc.
- L'elaborazione delle curve di isolivello nelle Mappe del Rumore – Settembre 2012, sia per le rotte **AIP** – Scenario 0, sia per le rotte **PBN** – Scenari 2020-2030, non è suffragata dalla metodologia di esecuzione, prevista dai "criteri procedurali" del DM 03/12/1999 all'art. 2.
- Relativamente all'inquinamento acustico, non si registra nessun tipo di attività di controllo all'Aeroporto di Treviso da parte di **ARPAV** Veneto. Sarebbe auspicabile che ispezioni periodiche e/o azioni di controllo sull'efficacia/efficienza dei sistemi di monitoraggio assieme al coordinamento di misura, raccolta ed elaborazione dati, siano svolte da **ARPA**.

5.3.4 COMPONENTE ATMOSFERA

- Il monitoraggio al 2010 si riferisce a dati elaborati da **ARPAV** – Centro Meteorologico di Teolo sulla qualità dell'aria monitorata attraverso 6 Centraline, quella più vicina all'intorno aeroportuale è ubicata a Treviso città cioè ad una distanza di circa 3 Km, obiettivamente di scarsa se non nulla attendibilità nel rilevare le emissioni degli aviogetti.
- Un buon indicatore di rilevamento dell'inquinamento atmosferico è il posizionare un minimo di stazioni "fisse" di monitoraggio nell'intorno delle zone di rullaggio, di decollo e di atterraggio. Non è dato a conoscere dallo **SIA** la metodologia di stima adottata per monitorare al 2010 e di calcolare sugli Scenari futuri le emissioni principali che caratterizzano gli aviogetti (Idrocarburi, Monossido di Carbonio, Ossidi di Azoto, ecc.), né se per le stazioni di misurazione si è ottemperato a quanto prevede il D.Lgs. 155/2010 All. V.
- Sono stati condotti da **ARPAV** dei monitoraggi di tre settimane rispettivamente nel Novembre 2010, nel Giugno-Luglio 2011 e nel Febbraio-Aprile 2012 su complessivi tre siti di misurazione sulla proiezione dei **LTO** nel Comune di Quinto di Treviso con tipologie urbane e background urbano, non si sono rilevati, fattosalvo per le **PM10** relative al traffico veicolare, dei superamenti dei limiti di legge di emissioni inquinanti.
- Lo stesso **ARPAV** però precisa che non essendo i monitoraggi eseguiti con stazioni "fisse" e per lunghi periodi e non avendo selezionato le sorgenti emmissive, i dati non sono interpretabili come completi e definitivi.
- Proprio nelle conclusioni sulla qualità dell'aria, lo stesso **SIA** precisa che "le emissioni di inquinanti atmosferici emessi dalle attività dell'aeroporto appaiono difficilmente distinguibili rispetto al fondo ambientale indotto dalle più numerose ed importanti sorgenti presenti (traffico stradale, ecc.)".

5.3.5 COMPONENTE IDRICA

- A seguito del sopralluogo del 31/07/2013 è stato documentato dal Proponente che il Progetto di regimazione-trattamento delle acque meteoriche di dilavamento della pista e dei piazzali e previsto nella documentazione allegata afferente il Parere VIA n°698 del 15/04/2011, è stato realizzato nella fase lavorativa del secondo semestre 2011. Sono state realizzate le due Unità di Trattamento costituite da sedimentatore e separatore/disoleatore.
- Le operazioni della prevista Piazzola De-icing prevedono l'uso di un antighiaccio costituito da un addensato di polimeri a base di glicole propilenico, tensioattivi, agenti anti-corrosione, è necessario che le acque di dilavamento siano opportunamente convogliate nell'Unità di Trattamento e Disoleatura verso la Testata THR25 e che la composizione del refluo in uscita in entrambe le Unità di Trattamento venga controllata/analizzata con sistematica periodicità da ARPAV.

5.3.6 COMPONENTE VIBRAZIONI

- Nell'area aeroportuale e nell'unica zona di edifici limitrofi alla pista di volo lungo la SR 515 "Noalese", lo SIA non evidenzia fenomeni significativi di vibrazioni, né su fabbricati né su persone. Di fatto, le potenziali onde elastiche che potrebbero propagarsi e dovute al traffico aereo, sono le onde di compressione e/o di taglio le quali si propagano solamente in modo radiale e solo nel semispazio sferico sotto la sorgente e cioè, nelle fasi di decollo ed atterraggio degli aerei. Valutando pertanto la distribuzione nell'Aeroporto di Treviso delle direttrici di decollo e di atterraggio, la componente vibrazionale è da ritenersi non significativa.

5.3.7 COMPONENTE SALUTE PUBBLICA

- Lo SIA sottolinea come l'inquinamento acustico rappresenti l'aspetto più critico tra gli impatti e specialmente sull'abitato del Comune di Quinto di Treviso. Sarà pertanto opportuno, su di un campione significativo della popolazione più esposta all'attività aeroportuale, approfondire lo stato di salute attraverso uno Studio Specialistico che dovrà essere coordinato dall'Unità Sanitaria di competenza territoriale.

5.3.8 COMPONENTE METODOLOGICA DELLO SIA

- Il PSA dell'Aeroporto di Treviso prevede allo Scenario 2030 quasi un raddoppio del traffico passeggeri con oltre 11.000 (undicimila) movimenti in più rispetto al 2012. L'analisi su tale imponente sviluppo del traffico previsto andrebbe maggiormente approfondita con tutti e tre i metodi indicati dal DOC. 8991 ICAO "Manual of Traffic Forecasting" e non solo da quello tendenziale "Forecasting by Trend Projection" cioè sui dati di mercato.

Il confronto analitico tra i tre metodi garantirebbe maggiormente il dato previsionale. Di fatto con l'esamina socio-economico dell'area, del sistema integrato aeroportuale in atto con Venezia-Marco Polo, di un confronto statistico con le diverse mobilità concorrenti e potenziali, di approfondimenti puntuali sulla strategia e potenzialità futura dei volo low-

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a large signature on the left and several smaller ones on the right.

cost, ci sarebbero maggiori e garantiti indicatori a sostegno di una sostenibile e realistica pianificazione del PSA.

- La situazione ad oggi dell'area aeroportuale stretta e definita tra la SR 515, il Fiume Sile, l'abitato del Comune di Treviso e l'abitato del Comune di Quinto di Treviso, non ha nessuna possibilità di ampliamenti in superficie orizzontali. Alla previsione del PSA 2011-2030 di un ulteriore e significativo aumento di traffico, una integrazione documentale allo SIA con un Modello Valutativo che comprenda vari sistemi (biotici, abiotici, sociali, ecologici) i quali, e in forme cumulative, potrebbero contribuire ad una più completa valutazione ambientale. Modelli Valutativi di calcolo in uso i quali, combinando criteri tipologici, qualitativi, quantitativi su delle matrici (Leopold, Cossu, ecc.) di controllo (check-list) bidimensionali, riescono a delineare e ulteriormente offrire qualche elemento valutativo sulle varie potenzialità degli impatti diretti ed indiretti, lungo l'intero arco dello Scenario previsto dal PSA 2011-2030.

PRESO ATTO INFINE

- Che la gran parte degli interventi previsti nell'Aeroporto di Treviso "Antonio Canova" dal PSA 2011-2030 corrispondono - sulla base delle dichiarazioni del Proponente - ad esigenze e fabbisogni palesemente attuali, sia in ordine alla funzionalità e all'adeguamento delle infrastrutture che al dimensionamento della struttura per la normale operatività aeroportuale, ed inoltre per migliorare le condizioni di sicurezza dello scalo aeroportuale a tutti i livelli dei servizi offerti.
- Che è lo stesso PSA a sottolineare le criticità delle infrastrutture e delle strutture esistenti al servizio dell'Aeroporto di Treviso evidenziando tra l'altro la congestione sulla viabilità di accesso all'Aeroporto, il sottodimensionamento del Terminal, l'inadeguatezza del Presidio VV.FF. e dell'Hangar per l'Aviazione Generale, la necessità di interventi in airside e in landside per la sicurezza generale come il rifacimento dei giunti Piazzali aeromobili, la nuova Torre di Controllo, l'adeguamento del Sistema di Trattamento Depurazione le acque di prima pioggia, la Piazzola De-icing ed infine la necessità di nuove opere per una migliore e opportuna funzionalità complessiva.

TUTTO CIÒ VISTO CONSIDERATO E VALUTATO LA COMMISSIONE TECNICA PER LA VERIFICA DELL'IMPATTO AMBIENTALE - VIA E VAS

ESPRIME

Parere Interlocutorio Negativo circa la pronuncia di Compatibilità Ambientale relativa al previsto aumento di traffico commerciale nel PSA 2011-2030 dell'Aeroporto di Treviso "Antonio Canova" rilevate le carenze segnalate nelle valutazioni del presente Parere, disponendo la presentazione di una **Nuova Istanza di VIA** con un SIA che dimostri e garantisca con specifici approfondimenti

1. il superamento di tutte le criticità e problematiche evidenziate nel presente provvedimento.

2. Un approfondimento e valutazione su tutte le possibili opzioni anche intermodali, di una strategica mobilità su scenari futuri, atta al superamento, al contenimento della attuale congestione la SR 515 "Noalese" e/o ipotesi diverse di nuovi collegamenti viari di connessione diretta all'Aeroporto dalla Tangenziale.
3. Una configurazione di tutte le superfici attuali e future destinate e da destinare a parcheggi al servizio dell'Aeroporto, la quale soprattutto soddisfi il rapporto posti auto/passeggeri, come indicato in specie dal Regolamento ENAC.
4. Il provvedimento di approvazione da parte di IATA sulle ipotesi tracciate dal PSA 2011-2030 di nuove rotte di decollo PBN e con l'avvenuta pubblicazione su AIP.
5. Un monitoraggio acustico che definisca una nuova e aggiornata Caratterizzazione Acustica dell'intorno aeroportuale basandosi sul traffico attuale. Monitoraggio anche sui principali recettori sensibili ed anche sugli edifici residenziali nella parte urbana sotto la proiezione dei decolli nel Comune di Quinto di Treviso, con gli opportuni microfoni posizionati all'esterno e all'interno dei fabbricati, il tutto come previsto dal DM 31/10/1997 e dal DM 30/05/1999. Il monitoraggio dovrà essere attuato secondo i criteri e la strumentazione prevista dalla norma, rilevando oltre che gli LVAj anche il SEL (Sound Exposure Level o Single Event Level) cioè il rumore istantaneo provocato dal sorvolo della sorgente mobile come l'aereo. L'intera campagna di rilevamento acustico dovrà essere condotta, coordinata e definita nelle operazioni di misura, controlli ed efficienza dei sistemi di rilevamento da ARPA della Regione Veneto.
6. Qualora i livelli di inquinamento acustico rilevati sugli edifici, si rivelassero superiori a quelli massimi previsti dalla normativa e/o comunque a livelli di intollerabilità, si dovrà prevedere l'installazione di infissi antirumore ad alte prestazioni fonoisolanti e comunque tali da garantire il rispetto dei valori dell'indice di isolamento acustico standardizzato di facciata di cui al DM 05/12/1997. Detti interventi dovranno garantire il mantenimento degli standard qualitativi degli ambienti interni, dal punto di vista termico-igrometrico e del confort ambientale attraverso idonei sistemi di ventilazione e/o condizionamento. In accordo con i Comuni di Treviso e di Quinto di Treviso e con la Regione Veneto dovrà essere valutato l'impatto acustico di tutte le attività a servizio dell'aeroporto all'esterno dell'intorno aeroportuale per verificare, ai sensi del DPCM 14/11/1997 art. 3, comma 2, il rispetto dei limiti di immissione.
7. In attesa dell'approvazione delle procedure PBN (performance base navigation) richiamate e fino all'attuazione degli interventi di mitigazione dal rumore di cui al DPCM 05/12/1997 che la società di gestione dovrà finanziare per gli interventi mirati su tutti gli edifici abitativi con priorità per tutti i recettori sensibili che ricadono nella nuova zona acustica aeroportuale "A", in estensione a quella definita nel 2003, intesa come nuova zona "A" calcolata con modello INM in base ai valori registrati al 31/12/2010 e dove si registra il superamento di 0,5 dB (A) del livello Laeq diurno e notturno all'interno degli edifici, rispetto alla classificazione acustica vigente nei comuni di Treviso e di Quinto di Treviso, i voli attuali dovranno essere ridotti e non dovranno superare quelli registrati nel 2004 (circa 16.300).

Con la validazione ARPA dovranno essere trasmessi al MATTM entro il 30/10/2014:

- Gli esiti del monitoraggio interno agli edifici abitativi e ai recettori sensibili;
- L'individuazione della nuova zona acustica aeroportuale "A" secondo il modello INM;

- c) Il riscontro del riconoscimento su più punti della nuova curva isofonica L_{va} 60 dB(A) mediante centraline dedicate e posizionate sul limite dei 60 db(A) calcolato con modello INM

Tutti gli interventi previsti dal PSA relativi alla seconda fase (2015-2020) e alla terza fase (2020-2030) sono stralciati in attesa dell'approvazione delle nuove procedure di decollo PBN e saranno verificati nell'ambito della nuova valutazione di impatto ambientale;

8. A cura e spese del dell'ente gestore AER/Tre gli edifici ricadenti in zona acustica aeroportuale "B" definita nel 2003 dovranno essere de localizzati o in alternativa attuati gli interventi del DPCM 05/12/1997 con abbattimento di 5 db(A) rispetto al rumore generato dai voli al 31/12/2012;
9. È fatto divieto del traffico aereo notturno fino all'approvazione delle nuove procedure di decollo PBN, fatto salvo per il traffico sanitario – emergenza;
10. Una mappatura Acustica in riferimento al D.Lgs. 194/2005 di attuazione alla Direttiva 2002/49/CE ed elaborati piani di azione in esterno all'intorno aeroportuale per tutti quei territori dove la concorsualità del rumore aeroportuale, compresa la viabilità di accesso allo scalo, determina il superamento dei limiti previsti dai Piani e/o nuove precisazioni comunali sulla Classificazione Acustica;
11. Un monitoraggio sulla qualità dell'aria aggiornato sulle emissioni in atmosfera delle varie sorgenti emissive interessanti lo scalo aeroportuale. La campagna di rilevamento atmosferico dovrà essere condotta, coordinata e definita con ARPA della Regione Veneto sia nell'intorno aeroportuale che sulla proiezione a terra dei LTO rilevando le concentrazioni di tutti i principali inquinanti compreso l'Ozono. Dovranno inoltre essere individuate in un numero adeguato le postazioni per il rilevamento le quali rimarranno dei "Siti fissi" in modo da garantire un monitoraggio costante e continuo attraverso appositi analizzatori dei dati rilevati e perciò confrontabili con le norme fissate nel D.Lgs. N°155 del 13/08/2010;

Sino alla conclusione del nuovo procedimento di VIA non dovrà essere superato il numero di voli già indicato nella nota Prot. DSA-DEC-2007-0000398 del 14/05/2007 di questo Ministero.

La scrivente Commissione ricorda che è in via di approvazione un separato Parere ex art. 9 del DM 150/2007 avente ad oggetto la valutazione degli effetti ambientali del dichiarato livello di esercizio.

Segue Allegato A (Osservazioni)

Handwritten notes and signatures at the top right of the page.

ALLEGATO A
Considerazioni sugli argomenti oggetto delle Osservazioni del Pubblico

Osservazioni ai sensi dell'art. 24 D.Lgs 152/2006

N	DATA	PROT.	MITTENTE	SINTESI OSSERVAZIONE	CONTRODEDUZIONI E NOTE
1	10/04/2012	DVA-2012-0008442	Sig. Beniamino Sandrino	<p>1) Violazione ed elusione della Procedura di VIA a partire dal 1999. Dal 1999 l'Aeroporto di Treviso si è ampliato e potenziato senza nessun Decreto di Compatibilità Ambientale.</p> <p>2) Nel 2002 viene presentata la domanda di VIA per un incremento fruitivo del traffico (che comunque nel frattempo era già cresciuto rispetto al 1999) a cui fa seguito più volte negli anni 2004-2005-2006 la presentazione di documentazione integrativa, fino ad arrivare nel 2007 al Decreto del MATTM con Parere Interlocutorio Negativo.</p> <p>3) Il Parere Interlocutorio Negativo del 2007 stabilisce che non devono essere superati i 16.300 movimenti all'anno. Il traffico aereo è comunque aumentato</p> <p>4) Nel Febbraio 2011 ENAC ha presentato domanda di Assoggettabilità alla VIA i lavori di totale demolizione e rifacimento della pista di volo. La CTVA si è poi espressa con Parere n°698 del 15/04/2011 dando parere favorevole all'esclusione della procedura di VIA a condizione che il numero totale annuo di movimenti non subisca aumenti rispetto al numero attualmente autorizzato. Il traffico aereo risulta però essere aumentato.</p> <p>5) A nemmeno un anno di distanza ENAC presenta una richiesta di Pronuncia di Compatibilità Ambientale sul Master Plan 2011-2030 che ovviamente prevede aumenti della capacità del traffico. Risulta strano che tale richiesta per il Master Plan 2011-2030 venga presentata nel Marzo 2012 con parte di interventi previsti nel PSA già realizzati nel 2011. Nel PSA infatti le varie fasi di sviluppo sono previste a partire dal 2010. Sono stati quindi già eseguiti degli interventi senza la Valutazione di Impatto Ambientale (es. Ampliamento nuovo Terminal, Rifacimento totale Pista di volo, Piazzali AA.MM.). Si fa presente che la Planimetria Generale - Stato di Fatto (TAV. 03) dello SIA riporta la situazione dell'Aeroporto prima degli interventi eseguiti nel 2011. Si fa presente che la Planimetria degli interventi 2010-2015 - Fase 1 (TAV. 08) dello SIA rappresenta lo stato attuale ad oggi dell'Aeroporto di Treviso.</p> <p>6) E' evidente il tentativo di frazionare il Progetto per eludere le Procedure di Valutazione Ambientale. In oltre si ritiene che un Piano di Sviluppo Aeroportuale come quello di Treviso che prevede la realizzazione di interventi in più fasi per decenni debba essere sottoposto a Valutazione Ambientale Strategica.</p> <p>L'Osservante riporta tutta una serie di esempi citando le pagine dello SIA e le Tavole/Planimetrie a sostegno di quanto su esposto.</p>	<p>1) //</p> <p>2) //</p> <p>3) Relativamente alle prescrizioni nel Parere del Maggio 2007, è in fase istruttoria in CTVA un Quesito art. 9 DM 150/2007.</p> <p>4) //</p> <p>5) //</p> <p>6) //</p>
2	10/04/2012	DVA-2012-0008443 DOPPIO	Sig. Beniamino Sandrino	COME LA N°1	

Handwritten signatures and notes at the bottom of the page.

Aeroporto di Treviso Canova - master plan

N	DATA	PROT.	MITTENTE	SINTESI OSSERVAZIONE	CONTRODEDUZIONI E NOTE
		INVIO			
3	09/05/2013	DVA-2012-0011004	Italia Nostra	<p>La scrivente osserva che:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) L'analisi ambientale non si fonda su un progetto definitivo ma su un piano/programma la cui corretta procedura di valutazione dovrebbe essere la VAS. 2) Non sono analizzati gli impatti ambientali post-intervento. 3) Le informazioni fornite sono generiche e carenti riguardo agli aspetti programmatici, pianificatori e vincolistici. Emergono molte criticità nell'equilibrio tra il sistema ambientale e il sistema insediativo infrastrutturale. 4) Manca uno studio approfondito sulla componente atmosfera. 5) Manca uno studio approfondito sull'impatto acustico. 6) Manca uno studio approfondito sulla componente idrogeologica. 7) Non c'è un'analisi costi benefici condotta con metodo. 8) Non sono forniti i Pareri degli Enti competenti in merito alla fattibilità dell'Opera (es. Ente Gestore Acquedotto, Provincia per scarico acque meteoriche, Ente Gestore S.R. Noalese per la realizzazione della rotatoria, ecc.). 9) Non è chiarita la modalità di gestione delle demolizioni e gestione rifiuti e non risulta essere stato presentato il Progetto di cui al comma 2, art. 186 D.Lgs. 152/2006 per la gestione delle terre da scavo. 10) La VINCA non contiene indicazioni utili per definire le effettive incidenze sugli habitat e le specie interessate. 	<ol style="list-style-type: none"> 1) Anche la DGA della CE ha preso atto che un Piano di Sviluppo Aeroportuale, nonostante la denominazione (PIANO) è in realtà uno strumento di "natura progettuale" e non di pianificazione territoriale. Pertanto deve essere sottoposto solo a VIA e non a VAS. 2) // 3) // 4) Il Parere CTVA se ne occupa 5) Il Parere CTVA se ne occupa 6) // 7) // 8) // 9) // 10) Relativamente ai Siti Natura 2000 che più interessano l'intorno aeroportuale la VINCA relaziona in modo soddisfacente.
4	10.05.2012	DVA-2012-0011146	Provincia di Treviso	<ol style="list-style-type: none"> 1) Il Progetto presentato permette alla Provincia di Treviso di dare solo un generale Parere di Massima sull'ampliamento dell'aeroporto ma non ha i contenuti tecnici necessari al rilascio di alcune autorizzazioni specifiche da parte della stessa. (Non viene specificato che tipo di autorizzazioni). 	
5	10.05.2012	DVA-2012-0011239	Albino Bordieri per "Fare Treviso"	<p>Lo scrivente osserva che:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) L'Aeroporto di Treviso confina con il Parco Naturale del Fiume Sile SIC IT 3240028 tutelato dalla Direttiva 92/43/CEE "Habitat". 2) Nello SIA mancano misure di mitigazione/compensazione per salvaguardare l'area protetta. 3) Il 26.01.2012 il Governo ha espresso parere favorevole all'Odg parlamentare 9/4865-AR/121, per l'inserimento nel Dlgs 09.05.05 n° 96 del divieto di ampliamenti ristrutturazione e manutenzione straordinaria per gli aeroporti confinanti o vicini a zone SIC e ZPS. 4) Il Decreto VIA n° 398 del 14.05.2007 imponeva all'aeroporto di Treviso il limite di 16.300 voli/anno, Chiede l'immediata sospensione dell'iter di procedura di VIA 	<ol style="list-style-type: none"> 1) // 2) // 3) Il D.Lgs. (Revisione della parte aeronautica del Codice di Navigazione L. 9/11/2004 N°265) n°96/2005, non prevede tali divieti. 4) Vedi Osservazione n°1 punto 3
6	10/05/2012	DVA-2012-0011183	Italia Nostra	<p>Lo scrivente osserva che.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Mancato coinvolgimento dei Comuni di Morgano, Zero Branco, Casier e Spina che sono comunque interessati dalle rotte di atterraggio/decollo. E' evidente che questi Comuni non possono non essere interessati dal Procedimento di VIA, in questo modo si ledono i diritti fondamentali di partecipazione al procedimento. 2) Nel Master Plan presentato nel Marzo 2012 è evidenziato il fatto che sono già state eseguite e 	<ol style="list-style-type: none"> 1) La partecipazione è sempre assicurata dall'art. 24 D.Lgs. 152/2006 2) //

Aeroporto di Treviso Canova - master plan

[Handwritten signatures and marks at the top right of the page]

N	DATA	PROT.	MITTENTE	SINTESI OSSERVAZIONE	CONTRODEDUZIONI E NOTE
				<p>completate nel 2011 una serie di opere propedeutiche allo sviluppo dell'aeroporto e che sono oggetto di contenzioso al TAR veneto che si esprimerà nel merito a Giugno 2012. Il Gestore ha proseguito le opere nel 2011 senza attenersi all'ordinanza di sospensione del TAR Veneto poi annullata dal Consiglio di Stato a lavori praticamente conclusi.</p> <p>VEDERE OSSERVAZIONE N°1</p> <p>3) E' totalmente carente e mancante nella documentazione presentata la valutazione di alternative alla proposta di sviluppo e l'analisi dell'"opzione zero".</p> <p>4) Non sono tenuti in considerazione i PAT del Comune di Treviso e di Quinto di Treviso, è fortemente limitativo considerare e proporre solo la razionalizzazione e la logistica interna all'infrastruttura sottovalutando le conseguenze sull'intorno aeroportuale.</p> <p>5) L'Aeroporto è raggiungibile solo dalla SR515 Noalese già in situazione critica per il traffico (nell'ora di punta è quasi il doppio del limite previsto dalla normativa - 1.104 veicoli/h contro 600 veicoli/h - DM 05/11/2001), la prevista rotatoria davanti al terminal passeggeri non sarà sufficiente a risolvere la situazione di congestione.</p> <p>6) Viene trascurata la questione della sicurezza. Gli spazi RESA (runway end safety area) sono già insufficienti ad oggi e lo diverranno ancora di più in futuro visto l'ampliamento previsto.</p> <p>7) La dotazione dei parcheggi dell'aeroporto è carente, il PSA sottovaluta il numero di posti auto riducendo arbitrariamente lo standard medio necessario. Lo scrivente riporta una serie di calcoli/analisi per sostenere tale affermazione.</p> <p>8) Il dimensionamento di tutte le arce "air-side" viene tarato su un valore sottostimato di passeggeri di 4,3 milioni al 2030 e questo comporta la sottostima di tutti i dimensionamenti del PSA. Lo scrivente riporta una serie di calcoli/analisi per sostenere tale affermazione specificando anche perché 4,3 milioni di passeggeri è un dato sottostimato.</p> <p>9) Lo SIA evidenzia livelli sonori non trascurabili soprattutto per recettori sensibili come le scuole per le quali è ammesso un valore limite assoluto di immissione Leq diurno di 50 dB. Le curve di isolivello mostrano che negli anni futuri molte scuole si troveranno in fascia A con valori LVA tra 60 e 65 dB.</p> <p>10) Inspiegabile è l'atteggiamento del Comune di Treviso che continua a non recepire il Piano di Zonizzazione Acustica e a non redigere un Piano di Rischio (per incidente aereo) ai sensi del Codice della Navigazione - Parte Aeronautica - D.Lgs. 96/2005 e s.m.i.</p>	<p>3) //</p> <p>4) //</p> <p>5) Il Parere CTVA se ne occupa</p> <p>6) Il Parere CTVA se ne occupa</p> <p>7) Il Parere CTVA se ne occupa</p> <p>8) Il Parere CTVA se ne occupa</p> <p>9) Il Parere CTVA se ne occupa</p> <p>10) //</p>
7	10.05.2012	DVA-2012-0011275	Dante Nicola Faraoni	<p>Lo scrivente osserva che:</p> <p>1) Nei dintorni dell'aeroporto di Treviso sono presenti numerose scuole che si trovano nelle traiettorie di volo.</p> <p>Considerato</p> <ul style="list-style-type: none"> - il relativo aumento dei voli, - che lo SIA configura scenari futuri per la componente rumore di assoluto allarme, - il DPCM 14/11/1997 prevede per la classe I un valore limite assoluto di immissione diurno di 50 dB, - le curve di isolivello mostrano per le scuole negli anni futuri valori LVA tra 60 e 65 dB e 	<p>1) Il Parere CTVA se ne occupa</p>

[Handwritten signatures and marks at the bottom of the page]

Aeroporto di Treviso Canova - master plan

N	DATA	PROT.	MITTENTE	SINTESI OSSERVAZIONE	CONTRODEDUZIONI E NOTE
8	10.05.2012	DVA-2012-0011282	Legambiente di Treviso	<p>per altre poste al di fuori valori comunque superiori a 50 dB, Chiede di respingere la proposta progettuale.</p> <p>Lo scrivente osserva:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Che l'Aeroporto di Treviso confina con il Parco Naturale del Fiume Sile SIC IT 3240028 tutelato dalla Direttiva 92/43/CEE "Habitat". 2) Che alcune abitazioni del Comune di Quinto di Treviso e di Treviso sono adiacenti alla recinzione dell'aeroporto. 3) Che bisogna tenere conto dei contenuti delle Leggi Regionali 40/1984, 8/1991 e 11/2004 volte a tutelare e valorizzare il particolare ambito territoriale e la vita dei cittadini. 4) Che il potenziamento dei voli dell'aeroporto aumenterebbe ogni forma di inquinamento e le misure di mitigazione non servirebbero a nulla. 5) La mancata conformità degli aspetti edilizi del Master Plan rispetto alla normativa ambientale del Parco del Sile che non ammette nuove costruzioni. 	<ol style="list-style-type: none"> 1) Il Parere CTVA se ne occupa 2) Il Parere CTVA se ne occupa 3) Il Parere CTVA se ne occupa 4) Il Parere CTVA se ne occupa 5) //
9	10.05.2012	DVA-2012-0011290	Dante Nicola Faraoni Presidente associazione "Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'Aeroporto di Treviso" e altri	<p>Gli scriventi osservano che:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) è necessaria una valutazione ambientale unitaria dell'opera. La suddivisione del Progetto è un modo per evitare la sottoposizione dello stesso alla Valutazione di Impatto Ambientale, 2) nello SIA non sono state valutate alternative al Progetto e nemmeno l'opzione Zero. 3) la Direttiva VIA è stata violata ed elusa a partire dal 1999 quando è iniziata la procedura dell'aeroporto di Treviso 4) nel 2006 la Commissione VIA esprime parere negativo all'incremento del traffico aereo, con prescrizioni e nel 2007 il MATTM emana parere interlocutorio Negativo alla compatibilità ambientale dell'Aeroporto di Treviso con obbligo di prescrizioni. Nonostante questo nel 2007 viene incrementato il traffico aereo e viene realizzata la nuova aerostazione, 5) ad oggi le prescrizioni sopracitate non sono state ottemperate, in particolare si ricorda la prescrizione del parere interlocutorio negativo che chiedeva di presentare una nuova istanza di VIA entro tre mesi dallo stesso, quindi entro l'inizio 2008 e che fino alla conclusione della stessa istanza i movimenti aerei non potevano superare i 16.300/annui, 6) nel 2011 solo dopo la conclusione della gara d'appalto per il rifacimento totale della pista dell'aeroporto viene richiesta la verifica di esclusione VIA per i suddetti lavori. Il MATTM concede l'esclusione VIA a patto che le opere non servano ad incrementare il traffico aereo, (come se gli interventi realizzati non comportassero un ulteriore e progressivo incremento delle attività di volo). 7) Le stime degli impatti acustici, gassosi e delle curve di isorischio descritte nello SIA non rispecchiano gli scenari di traffico al 2010, 2020 e 2030, e la documentazione disponibile non consente una verifica trasparente dei modelli di elaborazione utilizzati. (QUADRO PROGETTUALE). 8) In occasione degli interventi di potenziamento e sviluppo dell'aeroporto di Treviso nel 2011, la Società di gestione ha chiesto all'Ente Parco del Sile l'autorizzazione di taglio/ 	<ol style="list-style-type: none"> 1) // 2) // 3) // 4) Relativamente alle prescrizioni nel Parere del Maggio 2007, è in fase istruttoria in CTVIA un Quesito art. 9 DM 150/2007. 5) Relativamente alle prescrizioni nel Parere del Maggio 2007, è in fase istruttoria in CTVIA un Quesito art. 9 DM 150/2007. 6) Relativamente alle prescrizioni nel Parere del Maggio 2007, è in fase istruttoria in CTVIA un Quesito art. 9 DM 150/2007. 7) Sul rispetto dei limiti, il Parere della CTVA se ne occupa. 8) Il PSA 2011-2030 non prevede richieste all'Ente Parco.

Aeroporto di Treviso Canova - master plan

Handwritten signatures and marks at the top of the page.

N	DATA	PROT.	MITTENTE	SINTESI OSSERVAZIONE	CONTRODEDUZIONI E NOTE
				<p>capitozzatura di alberi interferenti. Non è stata rispettata la corretta procedura di VinCA e l'intervento non è dichiarato nello SIA depositato il 09 marzo 2012. Si ritiene quindi sia stato violato l'art. 6 della Direttiva 92/43/CEE "Habitat"</p>	<p><i>Handwritten mark resembling a '2' or 'B'.</i></p>
10	10.05.2012	DVA-2012-0011291	Comune di Treviso	<p>Il Comune osserva che:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) L'Aeroporto di Treviso confina con il Parco Naturale del Fiume Sile SIC IT 3240028 tutelato dalla Direttiva 92/43/CEE "Habitat", 2) L'Aeroporto è raggiungibile solo dalla SR515 Noalese e che pertanto sarebbe necessario studiare una viabilità alternativa e complementare al trasporto su gomma (es. collegamento con stazione FS di Treviso), 3) L'aumento di traffico aereo comporta un aumento di inquinanti atmosferici e acustici e sono necessarie misure di mitigazione e compensazione. 	<ol style="list-style-type: none"> 1) // 2) Il problema della congestione sulla SR 515 è considerato nel Parere della CTVA e anche prescritto uno Studio di Ipotesi Alternative all'accesso aeroportuale. 3) //
11	10.05.2012	DVA-2012-0011293	Dante Nicola Faraoni Presidente associazione "Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'Aeroporto di Treviso" e altri	<p>Gli scriventi osservano che:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Il PSA prevede un trasporto intermodale complementato solo attraverso mezzi su gomma risultando non coerente con la programmazione a livello regionale e provinciale (QUADRO PROGRAMMATICO), 2) Il PSA si rivela carente e non aggiornato in riferimento al Piano di rischio aeroportuale che nella sua stesura dovrebbe coinvolgere anche i Comuni di Quinto di Treviso e Treviso. La Tav. del PSA n° 11 "Zone di rischio" non è aggiornata alle attuali prescrizioni (QUADRO PROGRAMMATICO), 3) Nel quadro programmatico dello SIA non viene fornita espressa indicazione del grado di coerenza del PSA con il Piano Ambientale del Parco del Sile, si pongono in evidenza soprattutto tre problematiche: <ol style="list-style-type: none"> a) taglio capitozzatura alberi (vedere osservazione 5), b) parte del sentiero luminoso della pista è inserito all'interno del Parco del Sile, le norme del Parco considerano questo elemento come "detrattore del paesaggio". L'impianto di aiuti visivi dell'aeroporto deve essere subordinato alla stipula di un'apposita convenzione con l'Ente Parco, convenzione che attualmente non esiste. c) Lo SIA dichiara che alcuni interventi eseguiti nel 2011 hanno interessato una zona del Parco del Sile individuata come "Zona a urbanizzazione controllata", mentre in realtà la zona è classificata come "Zona di ripristino vegetazionale" (QUADRO PROGRAMMATICO), 4) Nella caratterizzazione dello Stato di fatto dello SIA manca per l'intorno aeroportuale un monitoraggio in grado di fornire un adeguato livello di informazione ai fini della valutazione della qualità dell'aria. La stima delle emissioni inquinanti per i diversi scenari temporali futuri risulta carente e/o incerta. (QUADRO AMBIENTALE), 5) Non viene indicato che parte del sedime aeroportuale ricade in zona considerata dal PRG di Treviso "Terreno pessimo". Il PRG in questi casi da particolari indicazioni per la progettazione degli interventi a cui bisogna attenersi. (QUADRO AMBIENTALE), 6) Lo SIA non menziona aspetti importanti per la 	<ol style="list-style-type: none"> 1) Il Parere della CTVA lo sottolinea anche per una mancanza di iniziative concrete programmatiche comunali e sovracomunali. 2) // 3) Il Parere valuta e sottolinea l'opportunità, obbligatorietà che l'Ente Parco esprima il suo Parere sulla VINCA. 4) Il Parere della CTVA se ne occupa. 5) Il PSA in questa zona non prevede interventi. 6) // <p><i>Handwritten initials 'SA' and 'CA' on the right margin.</i></p>

Handwritten signatures and marks at the bottom of the page.

Aeroporto di Treviso Canova - master plan

N	DATA	PROT.	MITTENTE	SINTESI OSSERVAZIONE	CONTRODEDUZIONI E NOTE
				<p>giusta caratterizzazione dell'ambiente idrico quali ad es. l'importanza dei fiumi di risorgiva, presenza di numerosi pozzi privati pescanti, la falda freatica ecc., inoltre si fa presente che i Comuni di Treviso e di Quinto sono compresi nella aree di tutela quantitativa degli acquiferi. (QUADRO AMBIENTALE),</p> <p>7) Lo Studio risulta carente per quanto riguarda gli aspetti naturalistici. La descrizione del fenomeno birdstrike manca di dati statistici ufficiali e di un piano di prevenzione controllo. Manca l'analisi delle procedure per allontanare la fauna selvatica. L'impatto rumore è tenuto in considerazione solo per l'avifauna e non per la fauna vertebrata e invertebrata. Il monitoraggio faunistico, floristico e vegetazionale è limitato. (QUADRO AMBIENTALE),</p> <p>8) La componente rumore nello stato attuale e nella previsione degli scenari futuri si rivela non coerente con i piani di classificazione acustica in vigore nei Comuni di Treviso e Quinto di Treviso. Nel caso di Treviso c'è un piano datato 2001 che non ha recepito la zonizzazione acustica aeroportuale. (QUADRO AMBIENTALE)</p> <p>9) Nello SIA in esame non si riportano Studi effettuati sulla salute pubblica relativi agli interni aeroportuali, tipo Studio S.E.R.A., HIENA ecc.(QUADRO AMBIENTALE),</p> <p>10) Per quanto riguarda l'inquinamento luminoso c'è una totale assenza di considerazioni relative al possibile impatto sulla fauna, (QUADRO AMBIENTALE),</p> <p>11) Il traffico veicolare sulla Noalese, unica via di accesso all'aerostazione è già pari a quasi il doppio del limite previsto dalla normativa. L'introduzione di una rotatoria potrebbe ridurre numero e gravità di incidenti, ma comunque l'effetto sulla congestione sarebbe minimo.(QUADRO AMBIENTALE),</p> <p>12) L'analisi dei cambiamenti climatici è carente e manca un elenco delle sorgenti fisse emmissive di anidride carbonica. (QUADRO AMBIENTALE),</p> <p>13) Nello SIA manca un'analisi sulla produzione, gestione e smaltimento dei rifiuti. (QUADRO AMBIENTALE),</p> <p>14) Nello SIA non viene presa in esame la tutela del patrimonio agroalimentare (radicchio rosso di Treviso) (QUADRO AMBIENTALE).</p>	<p>7) //</p> <p>8) Il Parere della CTVA se ne occupa.</p> <p>9) Nel Parere della CTVA è richiesto uno Studio appropriato e coordinato da ARPA e dalla ULSS Territoriali.</p> <p>10) //</p> <p>11) Il Parere della CTVA se ne occupa.</p> <p>12) //</p> <p>13) //</p> <p>14) //</p>
12	10.05.2012	DVA-2012-0011295	Dante Nicola Faraoni Presidente associazione "Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'Aeroporto di Treviso" e altri	<p>Gli scriventi osservano:</p> <p>1) L'assenza di barriere antirumore nelle adiacenze dell'aeroporto, a meno di 300 mt dalla pista c'è anche un percorso ciclopedonale e l'aumento del rumore renderà impraticabile la sua fruizione. (QUADRO AMBIENTALE),</p> <p>2) Il traffico veicolare sulla Noalese, unica via di accesso all'aerostazione è già pari a quasi il doppio del limite previsto dalla normativa. L'introduzione di una rotatoria potrebbe ridurre numero e gravità di incidenti, ma comunque l'effetto sulla congestione sarebbe minimo. (QUADRO AMBIENTALE).</p> <p>3) Una delle prescrizioni nel parere di esclusione di VIA del 2011 considerava la previsione di una fermata di superficie del SFMR per risolvere il problema del traffico, tale progetto però è sparito dalla documentazione dello</p>	<p>1) Opportuno è che il Comune se ne occupi direttamente con la Società di Gestione Aeroportuale.</p> <p>2) Queste problematiche sono sottolineate nel Parere della CTVA.</p> <p>3) Queste problematiche sono sottolineate nel Parere della CTVA.</p>

Aeroporto di Treviso Canova - master plan

Handwritten marks and signatures at the top right of the page.

N	DATA	PROT.	MITTENTE	SINTESI OSSERVAZIONE	CONTRODEDUZIONI E NOTE
				<p>SIA. L'unica soluzione mitigatoria considerata è l'introduzione di una rotatoria. (QUADRO AMBIENTALE).</p> <p>4) Nella caratterizzazione dello Stato di fatto dello SIA manca per l'intorno aeroportuale un monitoraggio in grado di fornire un adeguato livello di informazione ai fini della valutazione della qualità dell'aria. La stima delle emissioni inquinanti per i diversi scenari temporali futuri risulta carente e/o incerta. Non si è valutato il reale grado di inquinamento. (QUADRO AMBIENTALE).</p> <p>5) Una violazione all'art. 15 della LRV 10/1999 relativa alla presentazione al pubblico dello SIA, presentazione avvenuta in ritardo e con poca informazione. Richiesto intervento del Presidente della Commissione VIA per disporre Inchiesta pubblica.</p> <p>6) Nello SIA mancano misure di mitigazione/compensazione per salvaguardare l'area protetta. (QUADRO AMBIENTALE)</p> <p>7) Il 26.01.2012 il Governo ha espresso parere favorevole all'Odg parlamentare 9/4865-AR/121, per l'inserimento nel Dlgs 09.05.05 n° 96 del divieto di ampliamenti ristrutturazione e manutenzione straordinaria per gli aeroporti confinanti o vicini a zone SIC e ZPS. (QUADRO AMBIENTALE).</p>	<p>4) Il Parere della CTVA se ne occupa.</p> <p>5) //</p> <p>6) //</p> <p>7) //</p>
13	11/05/2012	DVA-2012-0011393	Comune di Quinto di Treviso	<p>Osservazioni approvate con Delibera n°15 del 05/05/2012.</p> <p>Il Comune osserva che:</p> <p>1) E' anomalo il fatto che ENAC sia da un lato controllore della regolarità degli interventi pianificatori di sviluppo degli aeroporti e controllato in quanto per l'Aeroporto di Treviso è il Proponente della procedura di VIA (QUADRO PROGRAMMATICO).</p> <p>2) Prima o contestualmente alla Valutazione di Impatto Ambientale il Master Plan deve essere sottoposto anche alla procedura di VAS.</p> <p>3) Non si può escludere l'eventualità che altri Comuni siano interessati dalle nuove rotte di decollo previste dal PSA.</p> <p>4) Lo SIA non considera nel traffico aereo i movimenti relativi all'Aeroclub, si chiede al MATTM che valuti il nuovo progetto con riferimento ai 16.300 movimenti previsti più quelli dovuti all'Aeroclub, (il MATTM ha già espresso parere interlocutorio negativo nel Maggio 2007 per l'incremento del traffico) (QUADRO PROGRAMMATICO).</p> <p>5) Il Master Plan 2011-2030 non può riguardare interventi o previsioni del 2010 o del 2011 e va in questo senso aggiornato.</p> <p>6) Tra i Piani considerati manca totalmente il Piano Ambientale del Parco Naturale Regionale del Fiume Site. Si tratta di un elemento non trascurabile, in quanto la sensibilità del contesto naturale attorno all'aeroporto è data sia dalla presenza del Parco che dalla presenza di SIC e ZPS. (QUADRO PROGRAMMATICO)</p> <p>7) Si evidenzia come alcuni interventi siano già stati realizzati, e non devono quindi comparire nelle opere previste dallo studio, (in particolare il rifacimento della pista).</p> <p>8) Per altre opere si deve per lo meno verificare la assoggettabilità a VIA in funzione alla dimensione (ampliamento depuratore) a conferma che il Master Plan è un piano e non un'opera, e richiede quindi l'applicazione di</p>	<p>1) //</p> <p>2) Vedere controdeduzione all'Osservazione n°3 di Italia Nostra punto 1</p> <p>3) //</p> <p>4) //</p> <p>5) Degli interventi previsti il Parere CTVA se ne occupa.</p> <p>6) Il Parere CTVA se ne occupa proponendo un Parere di valutazione sulla VINCA anche da parte dell'Ente Parco.</p> <p>7) //</p> <p>8) //</p>

Handwritten signatures and marks at the bottom of the page.


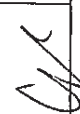
Aeroporto di Treviso Canova - master plan






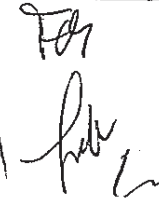

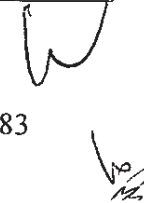
N	DATA	PROT.	MITTENTE	SINTESI OSSERVAZIONE	CONTRODEDUZIONI E NOTE
				<p>procedura VAS,</p> <p>9) si evidenzia che il progetto presuppone due passaggi autorizzativi ad oggi non verificatisi: il trasferimento del controllo aereo da Aeronautica Militare a ENAV e l'autorizzazione delle nuove rotte di decollo da parte di ENAV. (QUADRO AMBIENTALE)</p> <p>10) L'incremento dei movimenti potrà avvenire solo dopo la realizzazione delle necessarie infrastrutture per l'operatività dei decolli in direzione est e di quelle a servizio dell'aumento dei passeggeri (viabilità e parcheggi). (QUADRO PROGRAMMATICO)</p> <p>11) Gli interventi sulla viabilità previsti dal Master Plan sono assolutamente insufficienti, la previsione di una rotatoria non risolve il problema del traffico sulla Noalese. E' necessario che lo SIA venga integrato con uno studio per la fluidificazione del traffico e che siano individuate le risorse economiche per far fronte a tali interventi (a totale carico della società di gestione). Da considerare anche il problema dei parcheggi e della sicurezza per l'accessibilità pedonale.</p> <p>12) Le emissioni di inquinanti atmosferici emessi dall'attività dell'aeroporto appaiono difficilmente distinguibili rispetto a quelle prodotte da altre sorgenti (traffico stradale, attività industriali, ecc). (QUADRO AMBIENTALE)</p> <p>13) Vista l'ubicazione dell'aeroporto in area di vulnerabilità della falda acquifera, è necessario aggiungere nello SIA uno scenario di rischio che tenga conto del potenziale malfunzionamento del sistema di collettamento delle acque e trattamento delle acque meteoriche, (QUADRO AMBIENTALE)</p> <p>14) L'operatività tecnica dell'aeroporto sarà fino alle 24 e questo dato deve essere tenuto in considerazione nella formula per il calcolo dei valori LVA. Lo SIA è carente di dati relativi al monitoraggio acustico. Non è condivisa la scelta di tralasciare completamente il calcolo del rumore notturno dalle 22 alle 06, in quanto la componente rumore aeroportuale e rumore traffico sono comunque attive anche dopo le ore 22.</p> <p>15) La problematica del rumore è particolarmente sentita nel Comune di Quinto che rimane interessato in ogni scenario a tutti gli atterraggi ed è soggetto anche ad un lieve incremento dei decolli.</p> <p>16) Non si ritiene legittima la considerazione secondo la quale non è possibile confrontare i livelli complessivi del rumore ottenuti dai modelli dello SIA con i limiti di zona previsti dai Piani di Classificazione Comunale perché questi ultimi, a detta del Proponente, non risultano sufficientemente rappresentativi della realtà dei luoghi. Il Piano del Comune di Quinto di Treviso si è posto l'obbiettivo di tutela della salute pubblica e di rispetto delle aree a notevole valenza naturalistica. La verifica della congruità degli impatti prodotti dagli interventi in progetto con la pianificazione comunale non può evidentemente essere a discrezione del Proponente e questi pertanto non può sottrarsi al confronto con i limiti di Legge.</p>	<p>9) //</p> <p>10) //</p> <p>11) Il Parere CTVA se ne occupa</p> <p>12) Il Parere CTVA se ne occupa</p> <p>13) //</p> <p>14) I voli notturni dalle ore 24,00 alle 06,00 (1/2) nel PSA 2011-2030 sono soppressi.</p> <p>15) Il Parere CTVA se ne occupa.</p> <p>16) Il Parere CTVA se ne occupa.</p> <p>17) Se ne dovrà tener conto nella richiesta di nuova</p>

Aeroporto di Treviso Canova - master plan

33



N	DATA	PROT.	MITTENTE	SINTESI OSSERVAZIONE	CONTRODEDUZIONI E NOTE
				17) La nuova prevista taxiway sarà realizzata molto vicino ad alcuni edifici ed è quindi necessario approfondire il problema del rumore in fase di rullaggio. 18) Nella valutazione dell'impatto acustico è stata trascurata la componente del rumore del traffico veicolare non direttamente connesso all'aeroporto, è necessario considerare anche questa component.	Istanza VIA nella Classificazione Acustica di cui al DM 21/10/1997. 18) //
14	14.05.2012	DVA-2012-0011420	Dante Nicola Faraoni Presidente associazione "Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'Aeroporto di Treviso" e altri	COME LA N° 9	
15	14.05.2012	DVA-2012-0011421	Dante Nicola Faraoni Presidente associazione "Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'Aeroporto di Treviso" e altri	COME LA N° 9	
16	14.05.2012	DVA-2012-0011422	Dante Nicola Faraoni Presidente associazione "Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'Aeroporto di Treviso" e altri	COME LA N° 12	
17	14.05.2012	DVA-2012-0011435	Dante Nicola Faraoni Presidente associazione "Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'Aeroporto di Treviso" e altri	COME LA N° 9	
18	14.05.2012	DVA-2012-0011436	Dante Nicola Faraoni Presidente associazione "Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'Aeroporto di Treviso" e altri	COME LA N° 12	
19	14/05/2012	DVA-2012-0011437	Dante Nicola Faraoni Presidente associazione "Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'Aeroporto di Treviso" e altri	1) L'Aeroporto è raggiungibile solo dalla SR515 Noalese già in situazione critica per il traffico (nell'ora di punta è quasi il doppio del limite previsto dalla normativa - 1.104 veicoli/h contro 600 veicoli/h - DM 05/11/2001), la prevista rotatoria davanti al terminal passeggeri non sarà sufficiente a risolvere la situazione di congestione. Il PSA a tale riguardo non risulta coerente con la programmazione a livello regionale (PTRC Regione Veneto) e provinciale (PTCP Provincia di Treviso), in particolare con il PTCP provinciale che propone una linea di	1) Vedi le controdeduzioni già fornite nelle Osservazioni precedenti.

Aeroporto di Treviso Canova - master plan

N	DATA	PROT.	MITTENTE	SINTESI OSSERVAZIONE	CONTRODEDUZIONI E NOTE
				<p>metropolitana leggera con relativa stazione di progetto nei pressi dell'aeroporto. Il PSA prevede invece un trasporto intermodale complementato solo attraverso mezzi su gomma. Va inoltre sottolineato che il Parere n°698 del 15/04/2011 espresso dalla CTVA che concesse Parere Favorevole con prescrizioni all'esclusione di VIA agli interventi di potenziamento e sviluppo delle infrastrutture dell'Aeroporto di Treviso, a pag. 5 riportava "...si considera la previsione di un'apposita fermata del futuro sistema metropolitano di superficie SMFR evidenziando la posizione strategica dell'Aeroporto", appena un anno dopo tale progetto sparisce dalla documentazione dello SIA presentato. Gli attraversamenti pedonali per l'accesso e l'uscita all'/dall'Aeroporto sono disordinati, mettono a rischio la sicurezza dei pedoni e contribuiscono ulteriormente alla congestione del traffico. Un altro fattore che peggiora la situazione del traffico è la carenza e l'elevato costo dei parcheggi in prossimità dell'Aerostazione che costringono l'utilizzo di parcheggi liberi anche a distanza di circa 1 Km dall'Aeroporto e conseguenti spostamenti a piedi dei passeggeri da e per l'aeroporto con bagagli su di una strada per tratti priva di marciapiedi lungo il ciglio. Il PSA non prevede nessuna opera di mitigazione come ad esempio l'allargamento delle sedi stradali, la realizzazione di marciapiedi, la realizzazione di piste ciclopedonali, ecc.</p>	
20	14/05/2012	DVA-2012-0011438	Dante Nicola Faraoni Presidente associazione "Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'Aeroporto di Treviso" e altri	<p>La scrivente osserva</p> <p>1) Una violazione all'art. 15 commi 1 e 2 della LRV 10/1999 relativa alla presentazione al pubblico dello SIA, presentazione avvenuta in ritardo e con poca informazione. Richiesto intervento del Presidente della Commissione VIA per disporre Inchiesta pubblica.</p> <p>In allegato raccolta di n°354 fime di petizione per l'applicazione della LRV 10/1999.</p>	1) Nelle premesse del Parere CTVA è richiamata la regolarità e il rispetto della Legge relativamente all'informazione/ partecipazione del Pubblico.
21	14/05/2012	DVA-2012-0011439	Dante Nicola Faraoni Presidente associazione "Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'Aeroporto di Treviso" e altri	COME LA N°11	
22	14.05.2012	DVA-2012-0011442	Dante Nicola Faraoni Presidente associazione "Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'Aeroporto di Treviso" e altri	COME LA N° 12	
23	14/05/2012	DVA-2012-0011443	Italia Nostra	<p>1) L'Aeroporto di Treviso confina con il Parco Naturale del Fiume Sile istituito con L.R. n°81 del 28/01/1991. Tale Legge prevede non solo la conservazione dell'esistente ma anche il recupero delle parti eventualmente alterate, il sedime dell'Aeroporto di Treviso rappresenta la principale alterazione del Parco. Il sedime dell'aeroporto non risulta inserito all'interno del perimetro del Parco solo perché al momento dell'emanazione della Legge Istitutiva era</p>	1) Il Parere della CTVA propone una valutazione anche dell'Ente Parco per la VINCA.

Aeroporto di Treviso Canova - master plan

Handwritten signatures and initials at the top of the page.

N	DATA	PROT.	MITTENTE	SINTESI OSSERVAZIONE	CONTRODEDUZIONI E NOTE
				<p>sottoposta a Vincolo Militare. Lo SIA doveva prioritariamente verificare la compatibilità dell'ampliamento proposto con quanto previsto dalla Legge n°81/91 - cosa che non è stata fatta.</p> <p>2) Si rileva la totale indifferenza rispetto ad alcune prescrizioni contenute nelle NTA del Piano Ambientale dell'Ente Parco Naturale del Fiume Sile approvate con DGR n°58 del 26/07/2007. In particolare</p> <p>a) l'art. 9 bis (<i>Siti di importanza comunitaria, Zone di Protezione Speciale ed aree ad alto rischio</i>) in quanto nel PSA non è stata svolta un'analisi che dia riscontro degli effetti dell'ampliamento con le zone di pregio ambientale,</p> <p>b) l'art. 10 bis (<i>Fasce di rispetto</i>) in quanto nel PSA non risultano riportate e prese in considerazione le fasce di rispetto previste dalla normativa,</p> <p>c) l'art. 19 (<i>Aree limitrofe al Parco</i>) in quanto nel PSA non risulta presa in considerazione la tutela delle aree limitrofe all'aeroporto, al contrario con il potenziamento del 2011 (pista) si è provveduto all'eliminazione di tutta la vegetazione esistente all'interno del perimetro dell'aeroporto interrompendo il corridoio ecologico esistente,</p> <p>d) l'art. 25 bis (<i>Insedimenti ad elevato impatto ambientale e detrattori del paesaggio</i>) in quanto nel PSA non sono previsti interventi di mitigazione all'ampliamento dell'aeroporto che risulta evidentemente essere un elemento detrattore del paesaggio,</p> <p>e) l'art. 32 (<i>Tutela idrologica e idrogeologica</i>) in quanto per oltre 20 vent'anni le piste dell'aeroporto hanno scaricato acque di dilavamento non trattate direttamente nel fiume Sile.</p> <p>3) Si osserva che negli elaborati di progetto non si è rinvenuto il dimensionamento delle vasche di raccolta delle acque di prima pioggia previsto dall'art. 52 del Piano Tutela Acque approvato con Delibera C.R. n°107 del 05/11/2009.</p> <p>Per tutto quanto sopra esposta e considerato anche che i limiti concessi dal Ministero dell'Ambiente nel 2007 (16.300 movimenti/anno) sono già ampiamente superati, lo scrivente chiede il rigetto del PSA e l'avvio di una procedura di VAS.</p>	<p>2) Il Parere della CTVA propone una valutazione anche dell'Ente Parco per la VINCA.</p> <p>3) Vedere risposta all'Osservazione n°3 di Italia Nostra punto I</p>
24	14.05.2012	DVA-2012-0011446	Dante Nicola Faraoni Presidente associazione "Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'Aeroporto di Treviso" e altri	COME LA N° 9	
25	14/05/2012	DVA-2012-0011468	Consiglieri Comunali di Treviso	COME LA N°33 Questa osservazione era arrivata incompleta	INCOMPLETA
26	15.05.2012	DVA-2012-0011544	Italia Nostra	COME LA N°3	
27	15.05.2012	DVA-2012-0011579	Dante Nicola Faraoni	Lo scrivente osserva che: 1) Sono disponibili misurazioni molto recenti effettuate nei pozzi artesiani vicini al sedime	1) Questione di competenza comunale

Handwritten vertical text on the right margin: "11.12"

Large handwritten signatures and initials at the bottom of the page.

Aeroporto di Treviso Canova - master plan

N	DATA	PROT.	MITTENTE	SINTESI OSSERVAZIONE	CONTRODEDUZIONI E NOTE
				aeroportuale con il grado di inquinamento da mercurio. Tali misurazioni non sono riportate nello SIA. Fa presente dell'esistenza di due delibere comunali (Treviso e Quinto di Treviso) con il divieto di utilizzo delle acque dei pozzi.	
28	15.05.2012	DVA-2012-0011581 (DOPPIO INVIO)	Dante Nicola Faraoni	COME LA N°27	
29	16/05/2012	DVA-2012-0011724	Italia Nostra	COME LA N°6	
30	16.05.2012	DVA-2012-0011762	Consiglieri Comunali di Quinto di Treviso	<p>Gli scriventi osservano che:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) La presenza del parco naturale del Fiume Sile è incompatibile con lo sviluppo dell'aeroporto, 2) Sono stati prodotti tagli e capitozzature a molti alberi in deroga alle norme del Parco. 3) Il sentiero luminoso dell'aeroporto è considerato "Elemento detrattore del paesaggio". 4) C'è un alto rischio di birdstrike e di danni che l'inquinamento acustico, dell'aria, del suolo e dell'acqua procureranno alle specie viventi. 5) Il Comune di Quinto è interessato da bacini idrici importanti per la presenza di risorgive e tutelati dalla LRV 23/2009 che promuove iniziative a tutela delle risorgive non compatibili con gli agenti inquinanti prodotti dall'aeroporto. 6) L'inquinamento dell'aria risulta non correttamente misurato. 7) La produzione di prodotti agroalimentari come ad esempio il radicchio rosso di Treviso è incompatibile con gli agenti inquinanti prodotti dall'attività dell'aeroporto. 8) I monitoraggi per l'inquinamento acustico non si sono rilevati sufficienti per una corretta valutazione, inoltre in fase di decollo e di atterraggio gli aerei passano radenti sulle abitazioni di Quinto di Treviso. Si segnala anche la presenza di numerose scuole (recettori sensibili). 9) L'aumento delle attività aeroportuali provocherà una congestione del traffico sulla Noalese, unica via di accesso all'aeroporto. 10) L'aumento della attività aeroportuali sta producendo una perdita dei valori dei beni immobiliari vicini all'aeroporto. 	<ol style="list-style-type: none"> 1) // 2) Questione di competenza comunale 3) Di difficile comprensione 4) // 5) // 6) Il Parere CTVA se ne occupa 7) // 8) Il Parere CTVA se ne occupa 9) Il Parere CTVA se ne occupa 10) //
31	16.05.2012	DVA-2012-0011796	Legambiente di Treviso	COME LA N° 8	
32	17.05.2012	DVA-2012-0011872	Alessandro Sottana	<p>Lo scrivente osserva che:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) In nessun elaborato grafico del PSA c'è l'indicazione del sentiero luminoso all'interno del Parco Naturale Regionale del Fiume Sile, considerato elemento detrattore dal Piano Ambientale del Parco. 2) Lo scalo non è in possesso di alcun decreto di compatibilità ambientale positiva pregressa. Il numero di movimenti autorizzato massimo è di 16,300/anno ma nell'anno 2010 siamo già a 20.558 movimenti. 3) La mancanza di invio del PSA da parte del proponente al Comune di Morgano dove è presente uno dei due siti Rete Natura 2000 più vicini all'aeroporto. 	<ol style="list-style-type: none"> 1) Difficile la comprensione, l'interpretazione in che cosa consiste il "denigrare" l'ambiente con un mero sentiero luminoso! 2) Altre controdeduzioni se ne sono occupate. 3) // 4) //

Aeroporto di Treviso Canova - master plan

N	DATA	PROT.	MITTENTE	SINTESI OSSERVAZIONE	CONTRODEDUZIONI E NOTE
				<p>revisione 00, ma attualmente siamo alla revisione 02 dove i contenuti sono variati molto rispetto a quelli considerati.</p> <p>18) Lo stato di collasso della viabilità in prossimità dell'aeroporto è di tutta evidenza. E' anche evidente che l'aumento di numero di passeggeri comporterà un notevole aumento dei flussi veicolari che porteranno ad una congestione totale della viabilità principale (Noalese),</p> <p>19) Lo SIA individua come Comuni coinvolti solo quelli dove è localizzato l'intervento e non tutti i Comuni interessati dall'impatto, mentre l'impatto riguarda anche altri Comuni limitrofi: Zero Branco, Preganziol e Casier.</p>	<p>18) //</p> <p>19) La congestione sulla viabilità regionale ha diverse responsabilità, certamente non in primis quella della Società di Gestione Aeroportuale.</p>
34	17.05.2012	DVA-2012-0011897	Zuliani Giancarlo	<p>Lo scrivente osserva che:</p> <p>1) Nel corso del 2011 ci sono stati 102 superamenti della soglia consentita della concentrazione PM10 contro i 35 consentiti. Nell'ottica della riduzione del livello attuale dell'inquinamento atmosferico, il raddoppio dei voli, passeggeri e trasporti a terra peggiorerà in modo consistente la già dimostrata disastrosa situazione attuale.</p> <p>2) Nel 2009 è stato effettuato un monitoraggio sul rumore da parte di ARPAV su tre punti (scuola materna, casa di riposo e condominio) e veniva rilevato che i valori limite di immissione stabiliti dal DPR 142/2003 venivano superati (70 dB diurno e 60 dB notturno). Va evidenziato poi che l'eventuale fase cantieristica produrrebbe un ulteriore aggravio sia acustico che viabilistico.</p> <p>3) Lo stato di collasso della viabilità in prossimità dell'aeroporto è di tutta evidenza. E anche evidente che l'aumento di numero di passeggeri comporterà un notevole aumento dei flussi veicolari che porteranno ad una congestione totale della viabilità principale (Noalese),</p>	<p>1) Il Parere CTVA se ne occupa</p> <p>2) Il parere CTVA se ne occupa</p> <p>3) //</p>
35	21.05.2012	DVA-2012-0012074	Comune di Quinto di Treviso	COME LA N°13	
36	21.05.2012	DVA-2012-0012091	Italia Nostra	<p>La scrivente osserva che:</p> <p>1) Lo SIA non tiene conto della LR 8/91 che istituiva il Parco Nazionale del Fiume Sile che tra i suoi scopi ha la sua conservazione e il recupero delle parti alterate. Il sedime dell'aeroporto di Treviso è la principale alterazione del Parco.</p> <p>2) Si rileva la totale indifferenza rispetto ad alcune prescrizioni delle Norme di Attuazione del Piano Ambientale del Parco. In particolare: non sono state prese in considerazione le fasce di rispetto, non sono state rispettate le aree limitrofe al parco, la segnaletica aeroportuale (luci della pista) è considerata elemento "detrattore" del paesaggio e non è prevista nessuna opera di mitigazione.</p> <p>3) Per quanto riguarda la tutela idrologica ed idrogeologica, è necessario considerare il problema delle acque di dilavamento scaricate nel Fiume Sile.</p> <p>4) Negli elaborati di progetto dello SIA non si è rinvenuto il dimensionamento delle vasche di raccolta delle acque di prima pioggia.</p>	<p>1) Già controdedotto</p> <p>2) Già controdedotto</p> <p>3) Già controdedotto</p> <p>4) Il Progetto dell'impianto di trattamento acque di dilavamento e di prima pioggia, il proponente ha dichiarato che era nella documentazione del Febbraio 2011 e che le opere sono state realizzate.</p>

Aeroporto di Treviso Canova - master plan

N	DATA	PROT.	MITTENTE	SINTESI OSSERVAZIONE	CONTRODEDUZIONI E NOTE
37	23.05.2012	DVA-2012-0012296	A.N.P.I. (Associazione Italiana Partigiani d'Italia) di Treviso	La scrivente osserva 1) Una violazione all'art. 15 della LRV 10/1999 relativa alla presentazione al pubblico dello SIA, presentazione avvenuta in ritardo e con poca informazione. Richiesto intervento del Presidente della Commissione VIA per disporre inchiesta pubblica.	1) Già controdedotto
38	05.06.2012	DVA-2012-0013522	Comune di Quinto di Treviso	RICHIESTA INCHIESTA PUPPLICA AI SENSI DELL'ART. 24 D.Lgs 152/2006	1) Il Parere CTVA se ne occupa
39	04/07/2012	DVA-2012-0016095	Sig. Beniamino Sandrini	ERRATO INVIO Questa Osservazione è relativa all'Aeroporto Valerio Catullo di Verona	
40	19/09/2012	DVA-2012-0022369	Dante Nicola Faraoni Presidente associazione "Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'Aeroporto di Treviso" e altri	1) Superamento numero di voli rispetto a quanto previsto dal Parere Interlocutorio Negativo del Decreto del MATTM del 2007. Il limite di 16.300 movimenti/anno è stato ampiamente superato. Gli scriventi chiedono di essere informati in merito ai provvedimenti urgenti e necessari che le Autorità preposte intendono porre in essere per il controllo e il rispetto del limite imposto dal Decreto del MATTM del 2007.	1) Già controdedotto
41	12/11/2012	DVA-2012-0027245	Sig. Alessandro Sottana	Lo scrivente osserva che in data 01/06/2012 la Società AerTre S.p.A. ha fatto richiesta per taglio/capitozzatura alberi interferenti con le aree sensibili dell'Aeroporto di Treviso in aree ricadenti nel Parco Naturale Regionale del Fiume Sile e al Sito Rete Natura 2000 SIC IT3240028. Il taglio/capitozzatura è giustificato dalla Società di Gestione "per ragioni legate alla sicurezza dell'area per questioni tecniche dovute...alla presenza di strumenti di avvicinamento in quella zona". Questo perché il sistema ILS è stato implementato alla II categoria (più prestazionale) che prevede l'istituzione della "zona libera da ostacoli" prevista dal Regolamento per la Costituzione e l'Esercizio degli Aeroporti. E' stata quindi effettuato un pesante intervento sulla vegetazione protetta da vincoli ambientali e paesaggistici al solo scopo di aumentare la capacità operativa dello scalo. Tale intervento è stato inoltre eseguito prima della presentazione del Master Plan e quindi non è sottoposto a procedura di VIA. Il Proponente ha quindi prodotto una <i>Valutazione d'Incidenza</i> considerando la presenza stabile in loco delle vegetazione nonché dei suoi importanti benefici ma ha agito in modo del tutto contrario. Si fa inoltre presente che con l'implementazione della procedura ILS alla II categoria si dovrebbero produrre delle <i>Mappe di Vincolo che Limitano gli Ostacoli</i> da depositare nei Comuni interessati (Treviso e Quinto di Treviso), nulla è stato depositato. Si segnala anche l'incongruenza presente nella lettera (allegata) inviata ai proprietari privati per procedere al taglio/capitozzatura dove si parla di "arbusti" mentre dalla documentazione fotografica (allegata) si tratta di alberi ad alto fusto).	

OSSERVAZIONI POST INTEGRAZIONI VOLONTARIE

N	DATA	PROT.	MITTENTE	SINTESI OSSERVAZIONE	CONTRODEDUZIONI E NOTE
---	------	-------	----------	----------------------	------------------------

Handwritten notes and signatures below the table, including a large signature and the number 89.

Aeroporto di Treviso Canova - master plan

N	DATA	PROT.	MITTENTE	SINTESI OSSERVAZIONE	CONTRODEDUZIONI E NOTE
1	18/04/2013	DVA-2013-0009146	Comune di Quinto di Treviso	<p>Lo scrivente contesta il superamento del numero di voli pari a 16.300 movimenti/anno prescritto nel DEC. 14 Maggio del 2007.</p> <p>Si osserva che nella Documentazione Integrativa presentata nell'Ottobre 2012 il Proponente dichiara che il Parere Interlocutorio Negativo espresso dal Ministero dell'Ambiente non a valenza limitativa in quanto:</p> <p>Ai sensi dell'art. 687 del Codice della Navigazione nel settore dell'aviazione civile l'unica autorità di regolazione è l'ENAC;</p> <p>il limite di 16.300 movimenti/anno non è un dato rappresentativo di un limite ambientale ma è riferito al traffico del 2004;</p> <p>in ogni caso il Parere è stato reso in un procedimento che oggi è formalmente archiviato senza alcuna prescrizione e/o precisazione da parte dello stesso MATTM.</p> <p>Il Comune di Quinto di Treviso ritiene che se anche l'art. 687 del Codice della Navigazione attribuisce a ENAC l'autorità come unico Ente di regolamentazione, questo non lo esima dal rispetto delle disposizioni del MATTM.</p> <p>Il DEC. 14 Maggio del 2007 ha disposto che "in relazione all'urgenza di definire il numero complessivo di movimenti aerei che dovrà consolidarsi allo scenario previsto per il 2010, la nuova Istanza di VIA del Maser Plan dovrà essere presentata inderogabilmente entro tre mesi dal presente provvedimento; resta fermo che fino alla conclusione della nuova procedura di VIA l'Aeroporto di Treviso non potrà effettuare un numero totale di voli superiore a circa 16.300 (dati riferiti al 2004), anno in cui dovevano essere individuate le aree critiche derivanti dall'approvazione della zonizzazione acustica secondo quanto previsto dal D.M. 29 Novembre 2000".</p> <p>Contrariamente a quanto asserito da AerTre S.p.A. la circostanza che il predetto Parere Interlocutorio Negativo sia stato oggi formalmente archiviato, non significa che il numero di movimenti annui stabiliti dal medesimo Decreto possa essere aumentato a dismisura senza che la nuova procedura di VIA sia stata positivamente conclusa.</p> <p>Inoltre la nuova Istanza di VIA è stata presentata tardivamente rispetto al termine di tre mesi posto dal Decreto</p> <p>Si ricorda inoltre la sentenza del TAR Veneto su istanza di Italia Nostra Onlus per: <i>"l'annullamento del provvedimento della Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali - Prot.DVA-2011-0010666 del 05/05/2011 - avente ad oggetto l'esclusione della procedura di VIA del progetto Aeroporto Antonio Canova di Treviso. Interventi di potenziamento e sviluppo delle infrastrutture di volo, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale 25/5/2011 parte I n. 120"</i>.</p>	<p>1) Relativamente alle prescrizioni del DEC. Maggio 2007, si ripete che è in fase istruttoria presso la CTVA un quesito art. 9 DM 150/2007</p>
2	03/05/2013	DVA-2013-0001525	Alvaro Ferrante promotore del Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'aeroporto di Treviso.	<p>1) Superamento numero dei voli, ENAC ha autorizzato 8 movimenti/ora per un tot. di 46.700 movimenti/anno ben oltre il limite di 16.300 stabilito dal MATTM con Parere Interlocutorio negativo del 2007. ENAC sostiene che tale Parere non ha valenza limitativa.</p> <p>2) Solo nel 2010 sono state posizionate quattro centraline per il rilevamento dell'inquinamento acustico e solo nel territorio di Quinto di Treviso mentre l'art.3 del D.M. 20/05/1999 prescrive il posizionamento di un numero di stazioni idoneo in tutto l'intorno aeroportuale.</p> <p>3) Mancata osservanza dell'art. 2 D.M.</p>	<p>1) Il Parere CTVA se ne occupa</p> <p>2) Il Parere CTVA se ne occupa</p> <p>3) Il Parere CTVA sc3 ne occupa</p>

Aeroporto di Treviso Canova - master plan

Itiner

IP

[Handwritten signature]

N	DATA	PROT.	MITTENTE	SINTESI OSSERVAZIONE	CONTRODEDUZIONI E NOTE
				<p>20/05/1999 che prescrive il monitoraggio del rumore in fase di decollo e atterraggio in quanto manca una stazione fissa prossima all'area di decollo/atterraggio.</p> <p>4) Da rilevare l'assenza di provvedimenti di mitigazione in corrispondenza della recinzione dell'aeroporto.</p> <p>5) Il microfono della centralina fissa posta nel giardino della scuola materna in Via Contea non è situato in modo corretto perché non è situato in modo che la linea di vista dello stesso con tutte le possibili rotte di sorvolo non sia interrotta da alcun ostacolo solido e non risponde alle prescrizioni del parag. 5 all. B del D.M. 30/10/1997.</p> <p>6) Nel Settembre 2012 ARPAV ha effettuato il primo e unico controllo del rumore tenendo conto, nelle analisi, anche del numero di sorvoli, dato questo da richiedere a ENAC. Nell'Aprile 2013 i risultati di tale monitoraggio non erano ancora disponibili poiché ENAC ha fornito i dati sui sorvoli solo nei primi giorni di Aprile 2013.</p>	<p>4) //</p> <p>5) Il Parere CTVA se ne occupa</p> <p>6) //</p>
3	02/05/2013	DVA-2013-0009990	Sig. Alessandro Sottana	<p>1) Perplexità sull'archiviazione della procedura del 2002 "richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale relativamente ai soli effetti dell'incremento di traffico aere". Sul sito del MATTM la procedura risulta "conclusa" e non "archiviata"</p> <p>2) Superamento del numero dei voli in contrasto con DEC. 2007. Non è corretto considerare lo stato al 2010 come "opzione zero" in quanto c'è già stato un incremento dei voli rispetto al limite stabilito dal DEC. 2007 e l'infrastruttura risulta ancora sprovvista di esito sulla compatibilità ambientale dal 2002 quando è stata presentata la prima istanza di VIA.</p> <p>3) Il Comune di Treviso è sprovvisto di un Piano di Rischio Aeroportuale, strumento urbanistico obbligatorio per i comuni che ospitano sedimi aeroportuali.</p> <p>4) Le nuove rotte PBN da autorizzare interessano anche il Comune di Zero Branco e Preganziol. Si segnala l'anomalia che deriverebbe dall'eventuale volontà da parte delle Commissione ex art. 5 DM 31/10/1997 di autorizzare nuove procedure di volo visto e considerato che all'interno della Commissione non ci sono rappresentanti dei Comuni di Zero Branco e Preganziol.</p> <p>5) Preoccupazione per lo stato di congestione del traffico sulla Noalese unica via d'accesso all'aeroporto. Nelle documentazione non sono chiare le soluzioni per risolvere il problema del traffico.</p> <p>6) Anche nella Documentazione Integrativa risulta esserci poca coerenza tra il PSA e il Piano Ambientale del Parco del Sile e anche con le estese aree nell'intono aeroportuale dotate di vincolo paesaggistico.</p> <p>7) Qualità dell'aria. Nella Documentazione Integrativa lo stato della qualità dell'aria viene aggiornato al 2010. Si fa presente che al momento della stesura delle integrazioni (Ott. 2012) erano già disponibili i dati ARPAV sulla qualità dell'aria nel Comune di Treviso relativi al 2011.</p> <p>8) La centralina fissa più vicina all'aeroporto è in Via Lancieri di Novara a Treviso e non è in grado di stabilire il reale grado di inquinamento dell'aria nell'intono aeroportuale in quanto dista 3 Km in linea d'aria, è sopravvento ed è</p>	<p>1) //</p> <p>2) //</p> <p>3) Competenze comunali</p> <p>4) Il Parere CTVA se ne occupa</p> <p>5) Il Parere CTVA se ne occupa</p> <p>6) //</p> <p>7) //</p> <p>8) Il Parere CTVA se ne occupa</p>

[Handwritten signature]

De 3

CA C

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

Aeroporto di Treviso Canova - master plan

N	DATA	PROT.	MITTENTE	SINTESI OSSERVAZIONE	CONTRODEDUZIONI E NOTE
				<p>classificata come centralina di background urbano. E' quindi ragionevole ipotizzare che la qualità dell'aria nell'intono aeroportuale sia peggiore di quanto rilevato dalla centralina in considerazione vista la presenza di intenso traffico (Noalese e Tangenziale) e ovviamente dell'attività aeroportuale. Tra i parametri monitorati non rientrano due molto importanti considerati invece dal D.Lgs. 155/2010: PM2,5 e Benzo(a)pirene. Si segnalano vari superamenti di sostanze nocive – VEDERE OSSERVAZIONE N°7. Sono necessarie centraline fisse nell'intono aeroportuale (D.Lgs.155/2010) per verificare il reale stato della qualità dell'aria.</p> <p>9) Le previsioni con metodologia CORINAIR di emissioni inquinanti per gli scenari futuri 2020-2030 risultano sottostimate e le percentuali di riduzione delle emissioni per miglioramenti tecnologici hanno poche basi di fondamento.</p> <p>10) Qualità delle acque sotterranee: presenza di due pozzi in area aeroportuale/limitrofa con alte concentrazioni di mercurio (14,0 e 10,7 µg/l).</p> <p>11) Rumore. Nella scelta dei recettori sensibili non si è preso in considerazione il Parco del Fiume Sile compreso in classe I (DPCM 14/11/1997) e quindi soggetto a valori limite assoluti di immissione (Leq in dB (A) pari a 50 diurno e 40 notturno).</p> <p>12) Il Proponente dichiara che "...si impegna ad intervenire sulle scuole che ricadono in Zona A o che comunque presentano valori di LAeq prossimi o superiori a 60 dB(A)". In base al DPCM 14/11/1997 le scuole sono recettori sensibili compresi in classe I e quindi soggetti a valori limite assoluti di immissione (Leq in dB (A) pari a 50 diurno e 40 notturno). Gli interventi di contenimento del rumore sono insufficientemente dettagliati nelle modalità e tempistiche.</p> <p>13) Si segnala che il sistema di monitoraggio del rumore presso l'aeroporto non è conforme a quanto stabilito nelle "Linee Guida per la progettazione e la gestione delle reti di monitoraggio acustico aeroportuale (SPRA 2010". Infatti il Proponente dichiara che il sistema di monitoraggio è composto solo da centraline di tipo M, mancano quindi le stazioni di tipo V ossia quelle funzionali alla determinazione delle violazioni delle procedure antirumore in grado di rilevare in modo preciso i diversi parametri di ogni singolo evento rumoroso e attribuirli correttamente e in maniera univoca all'aeromobile responsabile. L'individuazione di violazione alle procedure antirumore è uno degli obiettivi fondamentali del monitoraggio del rumore aeroportuale, così come indicato dall'art. 2 DM 20/05/1999.</p> <p>14) Nella Documentazione Integrativa manca qualsiasi riferimento all'attività dell'ARPAV che per Legge (DPR 496-97) ha il compito di verificare l'efficienza dei sistemi di monitoraggio e di conseguenza validare i dati forniti dal gestore aeroportuale.</p> <p>15) In merito alle emissioni di rumore il Proponente dichiara che è "tralasciato il calcolo dei valori notturni – periodo 22-06) avendo riscontrato trascurabile la componente di traffico aereo e assunto nulla quella del traffico veicolare indotto" (pag. 70/141 Valutazione Incidenza Nov. 2012). In realtà l'aeroporto è</p>	<p>9) //</p> <p>10) Non si capisce se i pozzi sono all'interno del sedime aeroportuale o meno. Dal PSA presentato non si riscontra nulla a riguardo.</p> <p>11) Il Parere CTVA se ne occupa</p> <p>12) Il Parere CTVA se ne occupa</p> <p>13) Il Parere CTVA se ne occupa</p> <p>14) Il Parere CTVA se ne occupa</p> <p>15) Il Parere CTVA se ne occupa</p> <p>16) //</p>

Aeroporto di Treviso Canova - master plan

Handwritten signatures and marks at the top of the page.

N	DATA	PROT.	MITTENTE	SINTESI OSSERVAZIONE	CONTRODEDUZIONI E NOTE
				<p>normalmente operativo fino alle 23,00 e a volte per effetto dei ritardi gli aeromobili decollano in orari prossimi alle 24,00 se non oltre.</p> <p>16) Patrimonio Agroalimentare. Manca l'analisi della compatibilità tra le "Peschiere del Sile" e il PSA. Vicino all'intono aeroportuale sono presenti due attività di itticoltura: una a Canizzano a poco più di 200 metri dal centro pista e una a Quinto di Treviso a circa 1,1 Km dalla fine della testata 07.</p> <p>17) Villa Brilli-Mndruzzato-Busatti e altre Ville Venete. VEDERE OSSERVAZIONE 4.</p> <p>18) Nella Valutazione d'Incidenza rev. 03 Nov. 2012 aggiornata e rivista dopo il Parere della Regione Veneto (Rif. Prot. 350715 del 30/07/2012) si dichiara che il SIC IT3240028 "Fiume Sile dalle sorgenti a Treviso Ovest" è distante 20 mt dal sedime aeroportuale, in realtà è in gran parte confinante. Sempre relativamente a questo SIC non è vero che gli interventi previsti sono ad una distanza minima di circa 500 mt, ad esempio la progettata taxiway nel punto di innesto con la backtrack verrebbe a trovarsi a meno di 200 metri dal sito in questione.</p> <p>19) In generale la Valutazione d'Incidenza Nov. 2012 risulta incompleta / insufficiente di informazioni per molti aspetti: inquinamento luminoso, produzione di rifiuti, scarichi idrici, effetti sugli habitat, specie vulnerabili individuate, birdstrike</p>	<p>17) //</p> <p>18) Sostanzialmente il buffer di circa 500 mt è costante nel parallelismo con la TAXYWAY fino all'avvio del LTO con, il Taxy/idle per il take-off il quale avviene molto prima della fine della pista di rullaggio e del punto di backtrack</p> <p>19) //</p>
4	03/05/2013	DVA-2013-0010098	Dante Nicola Faraoni per il Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'Aeroporto di Treviso ed altri	<p>1) Componente rumore. Lo scrivente osserva che anche se lo scalo ha chiusura notturna si dovrebbe comunque tenere conto del traffico indotto nelle strade di collegamento all'aeroporto. Si fa inoltre presente che il Proponente dichiara che "la zonizzazione aeroportuale del 2003 è divenuta obsoleta. Parimenti sono da considerarsi obsoleti i piani di classificazione acustica comunali che, di fatto non adeguano i limiti acustici del dintorno aeroportuale rispetto alla presenza di una struttura di rilevanza nazionale". Si osserva che fino a che non venga stabilito dall'Autorità Competente una modifica al Piano di Classificazione Acustica Comunale i limiti da esse imposta sono validi a tutti gli effetti di Legge. Nella Documentazione Integrativa ci sono approssimazioni non trascurabili nei modelli previsionali sia rispetto ai ricettori presi a riferimento sia in riferimento alla popolazione effettivamente insediata nel territorio e questo non permette di valutare correttamente l'entità dell'impatto acustico dei diversi scenari analizzati.</p> <p>2) Modello di simulazione INM. Il modello utilizzato è molto semplificato e per la sua calibrazione vengono considerati solo due punti, uno dei quali si trova inoltre lontano dalla pista Il modello viene ritenuto calibrato ma non si fa riferimento alcuno al margine di incertezza del modello né alle misure con le quali viene effettuato il confronto. Nella documentazione non vi è inoltre alcun riferimento ai valori dei parametri meteorologici. Vi è un ambiguo utilizzo dell'incertezza insita nel modello di calcolo, una corretta e cautelativa valutazione dell'incertezza del modello INM potrebbe produrre risultati di simulazione con valori prossimi o superiori a quelli consentiti.</p> <p>3) Valutazione di Incidenza. La valutazione rispetto</p>	<p>1) Il Parere CTVA se ne occupa</p> <p>2) Il Parere CTVA se ne occupa</p> <p>3) //</p>

Handwritten signatures and marks at the bottom of the page, including a large signature on the left and several smaller ones on the right.

Aeroporto di Treviso Canova - master plan

N	DATA	PROT.	MITTENTE	SINTESI OSSERVAZIONE	CONTRODEDUZIONI E NOTE
				l'effetto della perturbazione alle specie faunistiche di interesse comunitario determinato dall'inquinamento acustico non è suffragata da sufficienti prove sperimentali e da altre evidenze scientifiche.	
5	03/05/2013	DVA-2013-0010100	Comune di Quinto di Treviso	<p>Lo scrivente osserva che</p> <p>1) Non si può escludere che altri Comuni siano interessati dalle nuove rotte di decollo previste dal PSA. Nella procedura dovrebbe essere coinvolto anche il Comune di Zero Branco.</p> <p>2) Lo SIA si basa sull'ipotesi che le rotte di decollo siano modificate come da studio ICAO (nuove rotte PBN) però tale soluzione non risulta essere approvata alla data di presentazione del PSA. Inoltre lo SIA non considera nel traffico aereo i movimenti relativi all'Aeroclub. Si chiede pertanto che tale scenario non autorizzato sia considerato quale alternativa nella VIA e si chiede di conseguenza di condizionare l'eventuale giudizio di compatibilità ambientale all'effettiva autorizzazione delle nuove rotte di decollo ad oggi non autorizzate.</p> <p>3) Il Master Plan riguarda il periodo temporale 2011-2030, ma ad oggi (aprile 2013) la procedura non è conclusa. Esso quindi non può riguardare interventi o previsioni del 2010 o del 2011 e va di conseguenza aggiornato. Di conseguenza va aggiornata anche l'opzione zero che contempla opere già di fatto realizzate.</p> <p>4) Si evidenzia che il PSA presuppone due passaggi autorizzativi ad oggi non ancora verificatisi: a) il trasferimento del controllo aereo da Aeronautica Militare a ENAV; b) l'autorizzazione delle nuove rotte di decollo da parte di ENAV.</p> <p>5) Viabilità. Gli interventi sulla viabilità previsti nel Master Plan sono assolutamente insufficienti, la sola previsione di una rotonda non risolve il problema dell'incremento del traffico sulla SR515 Noalese, traffico che già oggi in diverse fasce orarie è superiore al limite di capacità della strada. Non ha rilievo la considerazione che il Master Plan non ha competenza per occuparsi delle aree esterne all'aeroporto, nei fatti la previsione di una rotonda smentisce tale assunto poiché trattasi di un'opera esterna al sedime aeroportuale. Devono essere quindi valutati tutti i possibili impatti sulla viabilità</p> <p>6) Viabilità. Poiché l'accesso alla sede dei VV.FF. e al deposito carburante è previsto attraverso una strada comunale (Vicolo Aeroporto) del Comune di Quinto di Treviso, attualmente sterrata e con la presenza di due abitazioni e di un distributore di carburante in fase di realizzazione, si dovrà valutare una soluzione alternativa che consenta di mantenere l'attuale ingresso alla futura sede dei VV.FF. al fine di evitare il notevole impatto del transito di mezzi nella via (soprattutto nello scenario 2030) che in termini di rumore, vibrazioni, emissioni in atmosfera nonché esposizione a vapori di idrocarburi nella fase di carico-scarico delle cisterne risulta troppo elevato.</p> <p>7) Ambiente idrico. Nello SIA sono previsti l'incremento della superficie dei piazzali scoperti, la realizzazione della nuova pista di rullaggio (2018) e l'allargamento del piazzale aeromobili (in tre fasi successive con completamento entro il 2020: un complessivo incremento delle superfici impermeabili drenanti</p>	<p>1) Il Parere CTVA se ne occupa</p> <p>2) Il Parere CTVA se ne occupa</p> <p>3) //</p> <p>4) //</p> <p>5) I problemi sulla viabilità sono stati valutati nel Parere della CTVA. Sono stati inoltre prescritti degli approfondimenti anche su ipotesi alternative di accesso viario all'aeroporto</p> <p>6) Prescrizioni che dovranno essere opportunamente e obbligatoriamente emesse in fase autorizzativa dallo stesso Comune di Quinto di Treviso.</p> <p>7) //</p>

Handwritten notes and signatures at the top right of the page.

N	DATA	PROT.	MITTENTE	SINTESI OSSERVAZIONE	CONTRODEDUZIONI E NOTE
				<p>nel fiume Sile dagli attuali 212.500 mq a 295.300 mq. Si chiede che venga espressamente richiesta l'aggiunta nello SIA della valutazione di uno scenario di rischio derivante dal potenziale malfunzionamento del sistema di collettamento delle acque.</p> <p>8) Ambiente idrico. Dove sorgerà il nuovo deposito carburanti attualmente è presente un fossato di grandi dimensioni che raccoglie l'acqua piovana proveniente dalla parte est del Comune di Quinto di Treviso e attraverso una tubazione che scorre sotto la pista aeroportuale sversa nel Sile. All'imbocco di tale tubazione è presente una griglia che il Comune di Quinto di Treviso pulisce regolarmente per favorire il deflusso delle acque. La costruzione del deposito carburanti e della sede dei VV.FF. impedirà tale operazione. Dovrà quindi essere previsto lo spostamento della griglia per consentire la manutenzione. Si chiede che venga espressamente considerato questo problema con indicazione delle alternative progettuali. Parimenti, vista la vicinanza tra il progettato deposito carburanti e una vasca di laminazione delle acque meteoriche a servizio del piazzale di una ditta adiacente, si dovrà spostare detta vasca e acquisire preventivamente il parco del Consorzio di Bonifica del Piave.</p> <p>9) Inquinamento acustico. Non vi è sufficiente evidenza dei monitoraggi acustici ante-operam eseguiti dal Proponente. A tal proposito si segnala l'inerzia dimostrata negli anni dal Proponente nel fornire i dati relativi ai monitoraggi acustici.</p> <p>Inoltre, i dati di input forniti al modello di simulazione per il calcolo, la procedura di taratura, i limiti del modello stesso non trovano nello SIA una descrizione sufficientemente esauriente.</p> <p>Nel quadro di Riferimento Progettuale in relazione ai nuovi livelli di traffico previsti sono stati analizzati diversi scenari alternativi di distribuzione dei decolli e atterraggi con analisi della popolazione esposta ai diversi livelli di rumore. Tra gli scenari analizzati è stato scelto il seguente:</p> <p>AL 2020 45% DECOLLI SU TESTATA 07 AL 2020 55% DECOLLI SU TESTATA 25 AL 2030 50% DECOLLI SU TESTATA 07 AL 2030 50% DECOLLI SU TESTATA 25</p> <p>Poiché l'operatività tecnica dell'aeroporto sarà in effetti fino alle 24 si chiede che nello scenario scelto e sopra riportato si tenga conto di questo fatto modificando i fattori moltiplicativi degli LVA diurni e notturni.</p> <p>10) Inquinamento acustico. Non può essere condivisa la scelta di tralasciare completamente il calcolo del rumore notturno (dalle 22,00 alle 06,00) dal momento che sia la componente aeroportuale che la componente del traffico veicolare sono parzialmente ma regolarmente attive anche dopo le 22,00.</p> <p>Si fa inoltre notare che in sede di analisi non viene distinto il rumore in fase di decollo e di atterraggio.</p> <p>Si chiede che nello SIA vengano specificatamente analizzati:</p> <p>a) il problema del rumore impulsivo su Quinto di Treviso, con aumento di eventi singoli nell'arco della giornata.</p> <p>b) Il problema del rumore in fase di rullaggio</p>	<p>8) Vedere il precedente punto 6</p> <p>9) Il Parere CTVA se ne occupa</p> <p>10) Il Parere CTVA se ne occupa</p>

Handwritten mark on the left margin.

Handwritten signature and initials on the right margin.

Handwritten mark on the right margin.

Handwritten mark on the right margin.

Handwritten signature on the right margin.

Handwritten mark on the right margin.

Handwritten signature at the bottom left.

Handwritten signature at the bottom center.

Large handwritten signature and notes at the bottom right, including the number 95.

Aeroporto di Treviso Canova - master plan

N	DATA	PROT.	MITTENTE	SINTESI OSSERVAZIONE	CONTRODEDUZIONI E NOTE
				<p>sulla nuova prevista taxiway che interessa anche alcuni edifici che si troveranno molto vicini a tale pista.</p> <p>c) Il problema del rumore in fase di accelerazione dei veicoli in decollo in direzione est.</p> <p>d) Il problema del potenziale riflesso del rumore in fase di accelerazione da parte dello specchio d'acqua alle spalle della testata 07.</p> <p>Si chiede inoltre che l'eventuale giudizio di compatibilità ambientale sia condizionato alla realizzazione della bonifica acustica anche con riferimento alla possibile operatività dell'aeroporto dalle ore 24,00 alle ore 06,00 e alla localizzazione certa e definitiva delle centraline di monitoraggio.</p>	11) Il Parere CTVA se ne occupa
				<p>11) Inquinamento acustico. Non si ritiene legittima la considerazione riportata a pag. 215 del Quadro di Riferimento Ambientale secondo cui non è possibile confrontare i livelli complessivi di rumore ottenuti dai modelli dello SIA con i limiti di zona previsti dai Piani di Classificazione Acustica Comunali in quanto, questi ultimi, non risultano a detta del Proponente, rappresentativi della realtà dei luoghi. La verifica della congruità degli impatti prodotti dagli interventi in progetto con la pianificazione Comunale non può essere a discrezione del Proponente che non può sottrarsi al confronto con i limiti di Legge.</p>	12) Il Parere CTVA se ne occupa
				<p>12) Inquinamento acustico. Quale scenario "0" per l'impatto acustico nello SIA è considerato il 2010. Tuttavia l'attuale zonizzazione aeroportuale approvata da ENAC risale al 2003 ed è relativa all'anno 2001 con uno scenario ben diverso da quello del 2010. Le tabelle a pag. 219 dello SIA evidenziano come la popolazione impattata complessiva fosse di 697 persone nel 2003 e di ben 2.444 nel 2010. Si evidenzia come tale significativo aumento della popolazione impattata sia di fatto avvenuto al di fuori delle procedure autorizzative previste dalla Legge e senza alcuna verifica di compatibilità ambientale.</p>	13) Il Parere CTVA se ne occupa
				<p>13) Inquinamento acustico. Il livello di rumore derivante dal traffico veicolare ottenuto come output dal modello previsionale è riferito al solo traffico veicolare indotto dall'aeroporto. Nella Valutazione dell'Impatto Acustico sembra del tutto trascurata la componente del rumore da traffico veicolare non direttamente connessa all'aeroporto.</p>	14) Il Parere CTVA se ne occupa
				<p>14) Inquinamento acustico. Le considerazioni prodotte in merito al miglioramento tecnologico dovuto al rinnovo della flotta aerea (pag. 210) non sono supportate da alcun dato tecnico-scientifico reale che permetta di ricavare informazioni utili sotto il profilo della stima dell'impatto acustico. Del tutto fuorviante appare l'esempio relativo al superjumbo dell'Airbus A380.</p>	15) Il Parere CTVA se ne occupa
				<p>15) Inquinamento acustico. Per quanto riguarda gli effetti sull'avifauna delle emissioni di rumore a pag. 116 della VINCA si legge: "Per valutare il grado di incidenza di questo fattore perturbativo si ritiene necessario uno specifico approfondimento in sede di Valutazione Appropriata dove verrà svolta un'analisi modellistica sulla dispersione del rumore attorno all'aerea aeroportuale... in assenza di un'analisi specifica circa le aree coinvolte da questo fattore perturbativo all'interno dei Siti Natura 2000 e in</p>	16) //

Handwritten signatures and marks at the top right of the page.

N	DATA	PROT.	MITTENTE	SINTESI OSSERVAZIONE	CONTRODEDUZIONI E NOTE
				<p><i>considerazione della reversibilità del fenomeno si ritiene l'incidenza negativa bassa".</i> Tale conclusione non è accettabile e si chiede la realizzazione dello specifico Studio di approfondimento degli effetti del rumore sull'avifauna.</p> <p>16) Inquinamento luminoso. Nel PSA si afferma che non sono previste installazioni di nuovi proiettori per l'illuminazione esterna però si afferma anche che <i>"...per eventuali future installazioni sarà redatto il Progetto Illuminotecnica di cui all'art. 9 della LR 17/2009"</i>. Tale seconda eventualità dovrebbe rientrare nella valutazione dell'impatto del Master Plan e non essere rimandata a future azioni progettuali.</p> <p>17) Compensazioni. La Società aeroportuale avrebbe dovuto ipotizzare preventivamente nello SIA soluzioni di mitigazione e compensazione più precise e mirate a fronte degli impatti ambientali stimati e non rimandare tale onere a procedura approvata.</p> <p>Lo scrivente propone alcune compensazioni per contenere i disagi e i danni subiti dalla popolazione residente nel Comune di Quinto di Treviso chiedendo che vengano approvate contestualmente al giudizio di compatibilità ambientale:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) sostituzione serramenti; b) realizzazione nuovo Polo Scolastico in sostituzione degli edifici Scuola Materna San Giorgio e Scuola Primaria Pio X; c) ancoraggio tegole tetti; d) Realizzazione variante stradale e pista ciclabile; e) Realizzazione barriere verdi; f) Studi approfonditi sul traffico urbano, sull'inquinamento luminoso, sulla tutela e risanamento dell'atmosfera, ecc. <p>Nell'osservazione sono descritte e dettagliate le sopra riportate compensazioni.</p>	<p>17) Per la parte di competenza, il Parere CTVA se ne occupa.</p>
6	03/05/2013	DVA-2013-0010135	Dante Nicola Faraoni per il Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'Aeroporto di Treviso ed altri	<p>1) Nel 2011 l'Aeroporto di Treviso è stato interessato dal rifacimento della pista di volo e di parte del piazzale di sosta aeromobili, ai lavori ha partecipato la Mestrino S.p.A. - è stata fatta richiesta di accertamento da parte di sei Associazioni della Provincia di Treviso per la possibilità, anche se non certa, di conferimento materiale altamente inquinante sulle fondamenta della nuova pista. Tutto questo visto il coinvolgimento della Mestrino S.p.A. in un'inchiesta per il conferimento di rifiuti tossici.</p>	<p>1) Questioni non di competenza della CTVA.</p>
	06/05/2013	DVA-2013-0010180	Provincia di Treviso	<p>Relativamente alla documentazione presentata da ENAC in data 09/03/2012 ed integrata in data 01/03/2013 la Provincia di Treviso ribadisce quanto espresso con la nota n°51178 del 09/05/2013 e cioè: <i>"...si rileva che il Progetto in esame non ha i contenuti tecnici necessari al rilascio di alcuna autorizzazione da parte degli scriventi uffici, che non vada oltre a un generale parere di massima sull'ampliamento dell'aeroporto, per il quale questa Amministrazione si riserva di esprimersi in seno alla Commissione Regionale VIA che formerà, in accordo con l'art. 22 della L.R. n°10/99, il parere della Regione stessa da rendere in ossequio al comma 2 dell'art. 25 del D.Lgs. 152/2006"</i>.</p>	
8	06/05/2013	DVA-2013-0010181	Dante Nicola Faraoni per il Comitato per la riduzione dell'impatto	<p>Il Sig. Dante Nicola Faraoni per il Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'Aeroporto di Treviso ed altri comunicano che le Osservazioni inviate con raccomandata in via cartacea con data 27/04/2013 contengono alcuni errori di testo e</p>	

Handwritten signatures and marks at the bottom of the page.

Aeroporto di Treviso Canova - master plan

N	DATA	PROT.	MITTENTE	SINTESI OSSERVAZIONE	CONTRODEDUZIONI E NOTE
			ambientale dell'Aeroporto di Treviso ed altri	contenuti e che le stesse sono state inviate nuovamente via PEC rivedute e corrette. Fa eccezione l'Osservazione inviata con raccomandata in via cartacea in data 29/04/2013 che è corretta.	
9	06/05/2013	DVA-2013-0010209	Dante Nicola Faraoni per il Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'Aeroporto di Treviso ed altri	<p>1) La centralina fissa per il monitoraggio della qualità dell'aria più vicina all'aerostazione è a 3,5 Km e quindi non è idonea a descrivere la qualità dell'aria nelle zone prospicienti il sedime aeroportuale. I valori dei parametri analizzati si ritengono quindi non esaustivi.</p> <p>2) Le tre campagne effettuate dall'ARPAV nei pressi dell'aeroporto sono state pianificate in stagionalità diverse in periodi di ridotta attività aeroportuale (10/11/2010 - 06/12/2010, 10/06/2011 - 17/07/2011, 22/11/2011 - 29/11/2011, 23/02/2012 - 09/04/2012).</p> <p>3) Biossido di Zolfo (SO₂). L'ARPAV segnala che non viene effettuato il confronto con i limiti per la protezione degli ecosistemi perché l'ubicazione della centralina fissa di Treviso non rispetta i criteri di posizionamento previsti per Legge e non permette il controllo di tale parametro.</p> <p>4) Ossidi di Azoto (NO_x) Il valore medio annuale per la protezione della salute corrisponde al limite massimo consentito, 40 µg/mc. Il parametro non viene confrontato con i valori limite per la protezione degli ecosistemi individuati dal D.Lgs. 155/2010 (Parco del Fiume Sile).</p> <p>5) Polveri sottili (PM₁₀). Il valore limite di 24 h per la protezione della salute da non superare più di 35 volte per anno civile ha registrato n°83 superamenti nel 2010 e n°102 nel 2011. Il valore medio annuale è di 43 µg/mc, superiore al valore massimo consentito di 40 µg/mc.</p> <p>6) Polveri respirabili (PM_{2,5}). Il valore limite calcolato come media annuale di 25 µg/mc è stato superato. Il valore medio annuale è di 28 µg/mc. Nell'anno 2011 valore medio annuale 31 µg/mc.</p> <p>7) Ozono (O₃). Nel 2010 il valore orario, 180 µg/mc, è stato superato 49 volte in 13 giorni e il valore obiettivo a lungo termine per la protezione della salute umana, 120 µg/mc, è stato superato per un totale di 55 volte. Nel 2011 il valore orario, 180 µg/mc, è stato superato 24 volte e il valore obiettivo a lungo termine per la protezione della salute umana, 120 µg/mc, è stato superato per un totale di 91 volte. Il parametro non viene confrontato con i valori limite per la protezione degli ecosistemi individuati dal D.Lgs. 155/2010 (Parco del Fiume Sile).</p> <p>8) Benzo(a)pirene, centralina fissa di Treviso. Il valore medio annuale registrato nel 2010 corrisponde a 1,1 ng/mc superiore al valore obiettivo di 1 ng/mc, nel 2011 il valore medio annuale registrato è stato di 1,9 ng/mc.</p> <p>Tutti i dati riportati provengono dalla centralina fissa di Treviso - anno 2010 - ARPAV.</p>	<p>1) Il Parere CTVA se ne occupa</p> <p>2) Il Parere CTVA se ne occupa</p> <p>3) Il Parere CTVA se ne occupa</p> <p>4) Il Parere CTVA se ne occupa</p> <p>5) Il Parere CTVA se ne occupa</p> <p>6) Il Parere CTVA se ne occupa</p> <p>7) Il Parere CTVA se ne occupa</p> <p>8) Il Parere CTVA se ne occupa</p>
10	06/05/2013	DVA-2013-0010211	Dante Nicola Faraoni per il Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'Aeroporto di Treviso ed altri	<p>1) Il nuovo deposito carburanti e la nuova postazione VV.FF. sono previsti a ridosso di Villa Brilli-Mandrizzato-Busatto un villa veneziana settecentesca di grande pregio architettonico che rientra nella "Carta delle Ville Venete, Complessi ed Edifici di pregio architettonico del PTCP Provincia di TV (Tav. 4-3-XII)". Tali opere sono difficilmente compatibili con la presenza della Villa e richiedono quantomeno la previsione di opere di</p>	<p>1) Di specifica competenza di un Parere del MIBAC.</p>

Aeroporto di Treviso Canova - master plan

Tom *WP* *[Signature]*

N	DATA	PROT.	MITTENTE	SINTESI OSSERVAZIONE	CONTRODEDUZIONI E NOTE
				mitigazione a protezione del monumento storico. Nell'intono aeroportuale sono inoltre presenti molte altre ville storiche e lo sviluppo del Masterplan va sicuramente configurato e pensato anche in funzione di questo patrimonio storico/artistico.	
11	06/05/2013	DVA-2013-0010221	Dante Nicola Faraoni per il Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'Aeroporto di Treviso ed altri	<p>1) Superamento del numero di voli rispetto a quanto previsto dal DEC/2007. COME N°1.</p> <p>2) Gli scriventi allegano all'osservazione un Esposto da loro fatto alla Procura di Treviso avente ad oggetto "Esposto relativo al rispetto del limite vigente di 16.300 movimenti annui autorizzati sull'Aeroporto di Treviso A. Canova".</p> <p>3) Gli scriventi allegano all'osservazione alcune lettere di cittadini del Comune di Quinto di Treviso alla Società di Gestione AerTre S.p.A. con richieste di risarcimento danni per danneggiamento tetti dovuto al sorvolo a bassa quota di aeromobili e relativa corrispondenza intercorsa.</p> <p>4) Gli scriventi allegano all'osservazione la denuncia per voli notturni al Comando Provinciale dei Carabinieri di Treviso a firma del Presidente del Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'Aeroporto di Treviso. Si denunciano movimenti aerei nella fascia oraria dalle 23,00 alle 06,00 in contrasto con quanto prevede il DPR 11/12/1997 n°496 così come modificato dal DPR 09/11/1999 n°476 all'art.5 che recita "...sono vietati i movimenti aerei civili negli aeroporti civili e militari, aperti al traffico civile, dalle ore 23,00 alle ore 06,00 locali". Si fa presente che eventi di questo tipo si verificano frequentemente provocando, oltre ai danni per la salute, anche notevoli disturbi al sonno dei cittadini.</p>	<p>1) Controdeduzioni già svolte</p> <p>2) Controdeduzioni già svolte</p> <p>3) //</p> <p>4) //</p>
12	06/05/2013	DVA-2013-0010224	Dante Nicola Faraoni per il Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'Aeroporto di Treviso ed altri	COME LA N°9	
13	08/05/2013	DVA-2013-0010549	Dante Nicola Faraoni per il Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'Aeroporto di Treviso ed altri	COME LA N°6	
14	08/05/2013	DVA-2013-0010563	Dante Nicola Faraoni per il Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'Aeroporto di Treviso ed altri	<p>1) Modello INM. Vi sono approssimazioni non trascurabili nel modello previsionale, sia rispetto ai recettori presi a riferimento (solo 2 di cui uno lontano dalla pista sia rispetto alla popolazione effettivamente insediata nel territorio. Il margine di incertezza insita nel modello previsionale INM non viene considerata. Questo non permette di valutare correttamente l'entità dell'impatto acustico per gli scenari futuri.</p> <p>2) Classificazione Acustica Comunale. Fino a che l'Autorità Competente non stabilirà una modifica ai Piani Acustici Comunali i limiti da essi imposti sono validi e non devono essere superati.</p> <p>3) Effetti negativi del rumore sugli animali che si trovano all'interno dell'area protetta confinante con l'Aeroporto.</p>	<p>1) //</p> <p>2) Il Parere CTVA se ne occupa</p> <p>3) //</p>

[Handwritten signatures and notes at the bottom of the page]

Aeroporto di Treviso Canova - master plan

N	DATA	PROT.	MITTENTE	SINTESI OSSERVAZIONE	CONTRODEDUZIONI E NOTE
15	08/05/2013	DVA-2013-0010584	Dante Nicola Faraoni per il Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'Aeroporto di Treviso ed altri	COME LA N°11	
16	08/05/2013	DVA-2013-0010590	Dante Nicola Faraoni per il Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'Aeroporto di Treviso ed altri	E' stato affidato l'incarico di redigere una Relazione Tecnica all'Ing. Giancarlo Giotto (Ordine Ingegneri Roma n°8676) e al Comandante Giuliano Mansutti consulente aeronautico sull'esame degli "Interventi di potenziamento e sviluppo delle infrastrutture di volo" relativamente all'Aeroporto di Treviso al fine di stabilire se il Progetto rientra tra quelli definiti dal D.Lgs 152/2006 e s.m.i. da sottoporre alla Procedura di Valutazione Ambientale. La Relazione allegata è datata 05/12/2011. Conclusioni della Relazione: "... il Progetto... prevede la realizzazione di opere in grado di far consentire allo scalo una rilevante estensione delle sue capacità operative e come tale rientra tra i Progetti che le Leggi vigenti prescrivono di sottoporre a VIA, nonché alla verifica degli standard di security del Programma Nazionale di Sicurezza e della safety associata al Piano di Rischio per incidente aeronautico entro e all'esterno del sedime aeroportuale".	
17	08/05/2013	DVA-2013-0010630	Comune di Quinto di Treviso	COME LA N°5	
18	07/06/2013	DVA-2013-0013339	Provincia di Treviso	La Provincia di Treviso aggiunge delle Osservazioni a quanto detto con la nota al punto precedente. 1) Il Quadro di Riferimento Progettuale risulta oltremodo lacunoso. A titolo esemplificativo si evidenzia che nella parte relativa alla gestione dei rifiuti non si è tenuto conto che la demolizione di alcune infrastrutture prevista nel PSA potrebbero portare alla luce situazioni di contaminazione ambientale del terreno. 2) Componente aria. Il monitoraggio fa riferimento come "punto zero" ai valori rilevati nel 2010 con un numero di voli pari a 20.588/anno, tale monitoraggio è stato condotto con tempistiche troppo brevi e considera gli effetti unicamente sui Comuni di Treviso e Quinto di Treviso mentre all'interno dell'area coinvolta sono individuate anche porzioni di territorio dei Comuni di Paese, Preganziol, Zero Branco e Casier. Nel documentazione del monitoraggio non vi è alcuna previsione relativa alle varie fasi di sviluppo ed in particolare al 2030. 3) Recettori. Non viene motivata la scelta dei recettori per l'inquinamento atmosferico. Sono considerate solo le scuole e non le abitazioni presenti nell'area di studio, non vengono esplicitate le concentrazioni attese presso i siti considerati ma solo il possibile contributo dato dall'aeroporto. Nella documentazione progettuale manca la definizione da parte del Proponente di un preciso piano di monitoraggio e/o sorveglianza dello stato della Qualità dell'aria che copra il periodo fino al 2030 e individui in via programmatica il posizionamento delle stazioni di misura, la tempistica, la durata e la frequenza di prelievo e la tipologia degli inquinanti monitorati. Si ricorda a tal proposito che la normativa vigente prevede un periodo minimo di monitoraggio che copra il 14%	1) Le demolizioni e i movimenti di materiali di scavo, sono sottoposti a regimi di Leggi specifiche di competenza degli Enti autorizzativi. 2) Il Parere CTVA se ne occupa 3) Il Parere CTVA se ne occupa

Aeroporto di Treviso Canova - master plan

Handwritten notes and signatures at the top right of the page.

N	DATA	PROT.	MITTENTE	SINTESI OSSERVAZIONE	CONTRODEDUZIONI E NOTE
				<p>dell'anno ovvero circa 8 settimane equamente distribuite nel corso dell'anno.</p> <p>4) CO2. Preoccupante il raddoppio delle emissioni di CO2 previsto al 2030: da +49% a +88%. Le uniche mitigazioni proposte per il miglioramento della qualità dell'aria riguardano il traffico stradale che però rappresenta solo il 25% delle emissioni di CO2, il restante 75% è da imputare al traffico aereo.</p> <p>5) Componente acqua. Si rileva la necessità di aggiornare il "Piano Sversamenti Occasionali" datato 23/11/2011 estendendo tale protocollo alle aree del Progetto in esame. Si rammenta inoltre che ogni scarico dovrà sottostare alle disposizioni del "Piano di Tutela delle Acque della Regione" e si segnala che il fossato in Via Noalese scelto come corpo recettore degli scarichi non sembra avere le caratteristiche di un vero e proprio corpo idrico superficiale.</p> <p>6) Non viene detto niente riguardo i liquidi residuati delle operazioni de-icing e anti-icing né sulla natura dei liquidi stessi.</p> <p>7) Impatto acustico. Citando il DPCM 14/11/1997 si solleva il fatto che viene omissso dallo SIA, tranne che per alcuni siti sensibili, un monitoraggio del rumore aeroportuale al di fuori della zonizzazione acustica. Sottolinea che dovrebbero essere elaborate "Mappe di Contrasto" nella quali far risultare il Livello Equivalente di Rumore fino alle ore 23,00. Si sottolinea inoltre come nella previsione degli scenari futuri 2020-2030 nelle nuove rotte PBN non siano leggibili e convincenti i livelli acustici ipotizzati.</p> <p>8) Rispetto alle integrazioni volontarie 2012 si rileva la carenza di recettori sia all'interno che all'esterno della classificata Zona A. Inoltre nelle previste nuove rotte PBN si denuncia il fatto che coinvolgendo zone abitate di altri Comuni come Casier, Preganziol, Zero Branco e parte urbana di Treviso, tali zone andrebbero sottoposte ad una specifica riclassificazione acustica potenziale.</p> <p>9) Aspetti viabilistici. Si ritiene necessaria un'integrazione della documentazione presentata che analizzi maggiormente la situazione del traffico su tutta la rete contermina e afferente allo scalo aeroportuale, specialmente del traffico veicolare sulla SR515 che oggi già manifesta significativi fenomeni di intasamento deve essere approfondito/valutato l'effetto dell'incremento di traffico veicolare potenziale previsto nel Masterplan.</p> <p>10) Riguardo i posti di sosta si invita a non ridurre lo standard di 500 posti auto/1 milione di passeggeri consigliato da ENAC.</p> <p>11) Componente paesaggio e incidenza visiva dell'intervento. Si premette che alcuni ambiti aeroportuali ricadono in aree per cui è necessaria l'autorizzazione paesaggista prevista dal D.Lgs. 42/2004 e che non è allegata al Masterplan in Relazione Paesaggistica - Documentazione prescritta dal DPCM 12/12/2005. Si richiede la presentazione di nuovi Elaborati Grafici con elementi di dettaglio sullo stato di fatto e di progetto, sezioni longitudinali della pista, skyline che evidenzino altezze, percezioni dell'edificato in progetto in coerenza con l'inserimento paesaggistico.</p> <p>12) Valutazione di Incidenza Ambientale 2012. Si sottolinea che non appare esaustiva. Gli interventi previsti come "l'adeguamento della</p>	<p>4) //</p> <p>5) //</p> <p>6) Il Parere CTVA se ne occupa</p> <p>7) Il Parere CTVA se ne occupa</p> <p>8) Il Parere CTVA se ne occupa</p> <p>9) Il Parere CTVA se ne occupa</p> <p>10) Il Parere CTVA se ne occupa</p> <p>11) //</p> <p>12) Quel che appare non è sempre poi reale. La VINCA, limitatamente alle questioni trattate e rilevanti per l'attività aeroportuale, il Parere la considera conforme a quanto prescrive la norma</p>

Handwritten signatures and notes at the bottom of the page, including a large signature that appears to be 'Stefano' and other initials.

Aeroporto di Treviso Canova - master plan

N	DATA	PROT.	MITTENTE	SINTESI OSSERVAZIONE	CONTRODEDUZIONI E NOTE
				<p>recinzione" devono essere previsti in termine di permeabilità ecologica. Non viene precisata l'ubicazione delle previste macchie arboree-arbustive autoctone, macchie che potrebbero avere effetti positivi o meno rispetto al richiamo di specie animali e/o di attenuazione del rumore a seconda della loro localizzazione.</p> <p>13) Si ritiene necessario un approfondimento delle analisi sul fattore perturbativo rappresentato dagli scarichi idrici, si ritiene che gli Habitat presenti sia fortemente influenzati dal grado di eutrofizzazione dell'acqua e che pertanto non deve essere alterata.</p> <p>14) Si fa inoltre riferimento al fattore di inquinamento luminoso nelle ore notturne.</p>	<p>condividendone le conclusioni.</p> <p>13) //</p> <p>14) //</p>

Handwritten marks and signatures at the top right of the page.

N	DATA	PROT.	MITTENTE	SINTESI OSSERVAZIONE	CONTRODEDUZIONI E NOTE
19	19/08/2013	DVA-2013-0019268	Sig. Alessandro Sottana	<p>Lo scrivente allega all'osservazione i risultati del monitoraggio acustico effettuati da ARPA Veneto nei pressi dell'Aeroporto di Treviso nel corso del 2011 ad attività aeroportuale interrotta causa lavori di rifacimento della pista, e nel corso del 2012 ad attività ripresa.</p> <p>In merito a tali dati lo scrivente osserva che:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) i rilevamenti non rispettano le prescrizioni temporali del DM 31/10/1997 - Allegato A - punto 2 e di conseguenza non è possibile affermare che i limiti LVA risultano rispettati. 2) Ci sono dei dubbi sul corretto posizionamento del microfono nel punto di misura 9 (Via Sant'Angelo 180/d - foto allegata), si chiede alla CTVA di verificare se il posizionamento rispetta quanto previsto dal DM 31/10/1997 - Allegato B - punto 5. 3) Il Comune di Treviso non ha mai recepito nella propria classificazione acustica la zonizzazione acustica aeroportuale approvata con ordinanza ENAC n°16 del 2003. Il Comune di Treviso inoltre, a differenza del Comune di Quinto di Treviso, non ha considerato l'area del Parco Naturale Regionale del Fiume Sile di classe I (area particolarmente protetta) così come invece stabilito dal DPCM 14/11/1997. 4) In merito alla caratterizzazione acustica dell'intorno aeroportuale occorre senz'altro analizzare la sentenza n°668 del 15/07/2013 del TAR Lombardia - sede di Brescia - che ha stabilito la necessità di Valutazione Ambientale Strategica per la zonizzazione acustica aeroportuale. 5) Il Proponente dichiara che il sistema di monitoraggio è composto solo da centraline di tipo M, mancano quindi le stazioni di tipo V ossia quelle funzionali alla determinazione delle violazioni delle procedure antirumore in grado di rilevare in modo preciso i diversi parametri di ogni singolo evento rumoroso e attribuirli correttamente e in maniera univoca all'aeromobile responsabile. L'individuazione di violazione alle procedure antirumore è uno degli obbiettivi fondamentali del monitoraggio del rumore aeroportuale, così come indicato dall'art. 2 DM 20/05/1999. 6) A tutt'oggi per l'Aeroporto di Treviso manca da parte di ARPA una verifica, come disposto dal DPR 11/12/1997 n°496, dell'efficienza del sistema di monitoraggio del rumore aeroportuale e la verifica del rispetto delle disposizioni in merito alle procedure antirumore. <p>Lo scrivente osserva inoltre che il previsto nuovo deposito carburanti e la relativa nuova strada di accesso interesseranno un'area stepping individuata nel PTCP della Provincia di Treviso DGR 1137 del 23/03/2010 - Sistema Ambientale Naturale - Carta delle Reti Ecologiche 3-1-B (allegata).</p>	<p>1) Il Parere CTVA se ne occupa</p> <p>2) Il Parere CTVA se ne occupa</p> <p>3) //</p> <p>4) //</p> <p>5) Il Parere CTVA se ne occupa</p> <p>6) //</p>

Ing. Guido Monteforte Specchi
(Presidente)

Handwritten signature of Ing. Guido Monteforte Specchi.

Handwritten signatures and initials of other officials, including a large signature and several smaller ones.

Aeroporto di Treviso Canova - master plan

Cons. Giuseppe Caruso
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

Dott. Gaetano Bordone
(Coordinatore Sottocommissione VIA)

Arch. Maria Fernanda Stagno
d'Alcontres
(Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)

Avv. Sandro Campilongo
(Segretario)

Prof. Saverio Altieri

Prof. Vittorio Amadio

Dott. Renzo Baldoni

Avv. Filippo Bernocchi

Ing. Stefano Bonino

Dott. Andrea Borgia

Ing. Silvio Bosetti

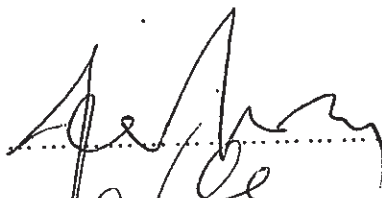
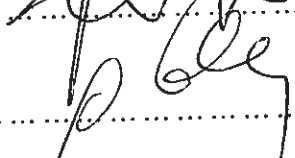
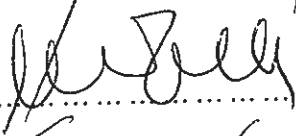
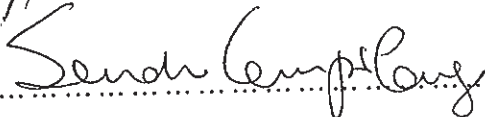
Ing. Stefano Calzolari

Ing. Antonio Castelgrande

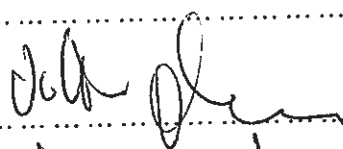
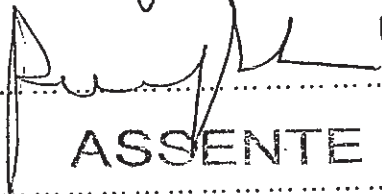
Arch. Giuseppe Chiriatti

Arch. Laura Cobello

Prof. Carlo Collivignarelli


.....

.....

.....

.....


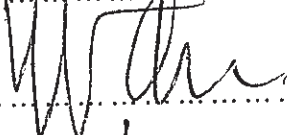

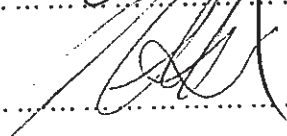
ASSENTE


.....

.....

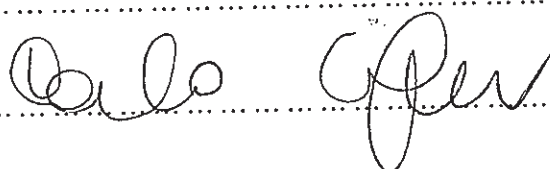
ASSENTE

ASSENTE

ASSENTE


.....

.....

.....

.....

ASSENTE

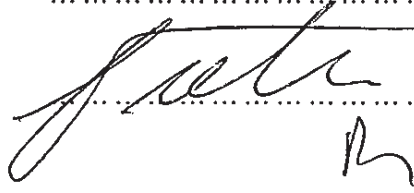

.....

ASSENTE

Dott. Siro Corezzi

Dott. Federico Crescenzi

Prof.ssa Barbara Santa De Donno



ASSENTE

Cons. Marco De Giorgi

Ing. Chiara Di Mambro

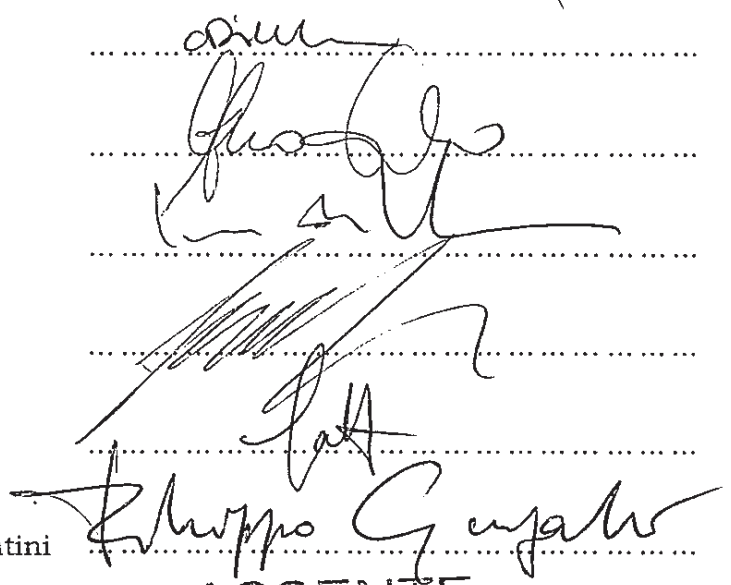
Ing. Francesco Di Mino

Avv. Luca Di Raimondo

Ing. Graziano Falappa

Arch. Antonio Gatto

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini



ASSENTE

Prof. Antonio Grimaldi

Ing. Despoina Karniadaki

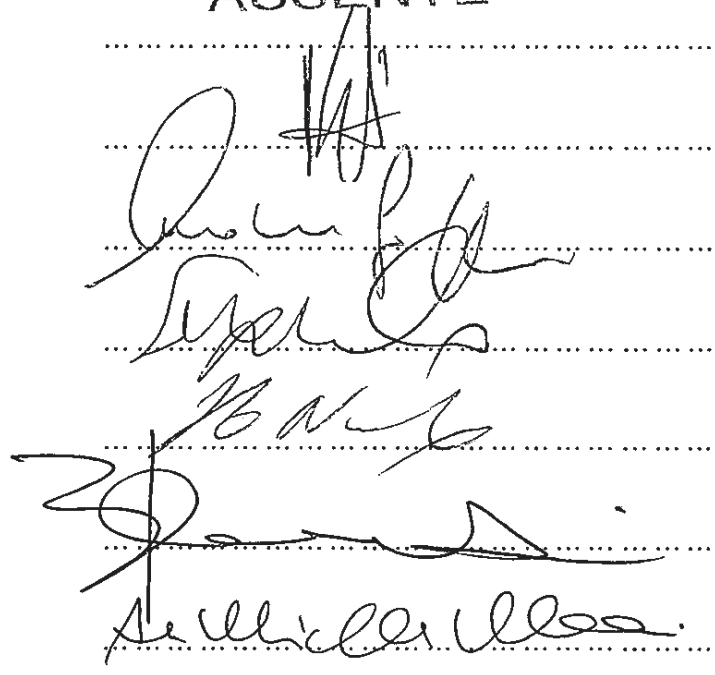
Dott. Andrea Lazzari

Arch. Sergio Lembo

Arch. Salvatore Lo Nardo

Arch. Bortolo Mainardi

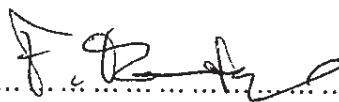
Avv. Michele Mauceri



ASSENTE

Ing. Arturo Luca Montanelli

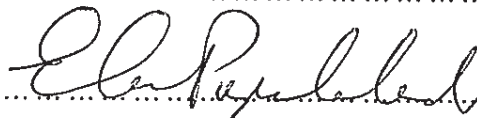
Ing. Francesco Montemagno



ASSENTE

Ing. Santi Muscarà

Arch. Eleni Papaleludi Melis



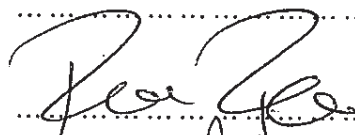
ASSENTE

Ing. Mauro Patti

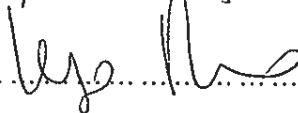
ASSENTE

Avv. Luigi Pelaggi

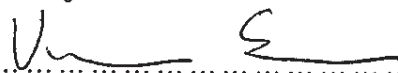
Cons. Roberto Proietti



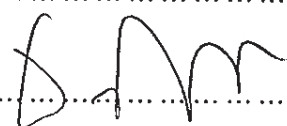
Dott. Vincenzo Ruggiero



Dott. Vincenzo Sacco



Avv. Xavier Santiapichi



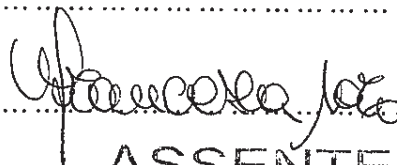
Dott. Paolo Saraceno



Dott. Franco Secchieri

ASSENTE

Arch. Francesca Soro



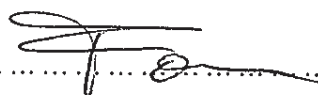
ASSENTE

Dott. Francesco Carmelo Vazzana

ASSENTE

Ing. Roberto Viviani

Ing. Giuseppe Fasiol
(Rappresentante Regionale)





Regione Veneto
 Provincia di Treviso
 Comune di Treviso

P.A.T.

Piano di Assetto del Territorio

R 02



RELAZIONE SINTETICA



GRUPPO DI PROGETTAZIONE



arch. Giuseppe Cappochin

CAPOGRUPPO - Pianificazione urbanistica



urb. Roberto Rossetto

Coordinamento generale



arch. Leopoldo Saccon

Pianificazione urbanistica



arch. Fernando Tomasello

Pianificazione urbanistica

CONTRIBUTI SPECIALISTICI



dott. For. Stefano Reniero

strategie per l'ambiente e lo sport Sostenibilità ambientale VAS e VINCA

ing. Federico Zannantonio

Valutazione dei trasporti e viabilità

ing. Giuliano Marella

Valutazioni estimative

dott. Luca Romano

Indagini socio-economiche

ing. Giuseppe Baldo

Urbanistica partecipata



IL SINDACO

Gian Paolo Gobbo

Assessore all'urbanistica

arch. Sergio Marton

Direttore Generale

dott. Otello Paraluppi

Responsabile del procedimento

Settore Pianificazione Territoriale ed Urbanistica

arch. Stefano Barbieri

Adottato

Approvato

Codice Elaborato

W 6 3 5

d 0 1 0 1 0 2 0

0 0

0 2

0 2

Febbraio 2013

INDICE

1. -	PREMESSA	3
2. -	TEMI E NODI STRATEGICI DEL P.A.T.	3
3. -	GLI STRUMENTI PER LA REDAZIONE DEL P.A.T.	4
3.1	<i>Il Quadro Conoscitivo</i>	4
3.2	<i>Concertazione e consultazione</i>	4
3.3	<i>Il Rapporto Ambientale</i>	5
4. -	I VALORI DEL P.A.T.	5
5. -	CALCOLO DEL FABBISOGNO EDILIZIO TEORICO – DINAMICHE DEMOGRAFICHE	6
5.1	<i>Assi portanti della domanda</i>	6
5.2	<i>Gli effetti della dispersione residenziale</i>	7
5.3	<i>Fabbisogno edilizio residenziale</i>	8
5.4	<i>Parametro edilizio per abitante teorico</i>	9
5.5	<i>Stima del fabbisogno edilizio residenziale complessivo</i>	9
5.6	<i>Fabbisogno edilizio attività secondarie</i>	12
6	LIMITE QUANTITATIVO MASSIMO DI S.A.U. TRASFORMABILE.....	12
7. -	IL PROGETTO DEL P.A.T.	13
7.1	<i>Principali obiettivi</i>	13
7.1.1	<i>Utilizzo del territorio</i>	13
7.1.2	<i>Sistema ambientale e difesa del suolo</i>	13
7.1.3	<i>Zona agricola</i>	14
7.1.4	<i>Paesaggio urbano</i>	14
7.1.5	<i>Sistema insediativo residenziale</i>	14
7.1.6	<i>Sistema insediativo produttivo</i>	15
7.1.7	<i>Sistema dei trasporti e della mobilità</i>	15

8	STRUMENTI INNOVATIVI DI ATTUAZIONE DEL P.A.T.....	23
8.1	<i>Perequazione urbanistica</i>	23
8.2	<i>Credito edilizio</i>	23
8.3	<i>Compensazione urbanistica</i>	24
8.4	<i>Accordi pubblico-privati</i>	24
9. -	GLI ELABORATI DEL P.A.T.	24
9.1	<i>Tavola Zero</i>	24
9.2	<i>Vincoli, pianificazione territoriale e fasce di rispetto (Tav. T.01 – “Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale”)</i>	25
9.3	<i>Invarianti (Tav. T.02 – “Carta delle invarianti”)</i>	25
9.4	<i>Fragilità (Tav. T.03 – “Carta della fragilità)</i>	25
9.5	<i>Trasformabilità (tav. n° T.04 “Carta della trasformabilità”)</i>	25
9.5.1	<i>Suddivisione del territorio comunale in Ambiti Territoriali Omogenei (A.T.O.)</i>	26
10	RIPARTIZIONE DEL DIMENSIONAMENTO NEGLI AMBITI TERRITORIALI OMOGENEI (A.T.O.).....	27
11. -	SOSTENIBILITÀ ENERGETICA DEGLI EDIFICI	28
12. -	MONITORAGGIO.....	29
13. -	DISPOSIZIONI PER IL PIANO DEGLI INTERVENTI	29

PROVINCIA DI TREVISO
COMUNE DI TREVISO

PIANO DI ASSETTO DEL TERRITORIO

RELAZIONE SINTETICA

1. - Premessa

La legge regionale 23 aprile 2004 n° 11 ha sostanzialmente modificato il metodo tradizionale di affrontare la materia urbanistica, ridefinendo non solo le funzioni ed i compiti amministrativi, ma introducendo nuovi strumenti, modi e criteri di pianificazione, per governare in modo sostenibile il sistema insediativo territoriale.

Il P.A.T. è lo strumento che definisce le strategie per la realizzazione della “nuova città”, indica gli obiettivi da raggiungere, in coerenza con la pianificazione sovraordinata (P.T.C.P. e P.T.R.C.) e, attraverso la valutazione ambientale strategica (V.A.S.), ne misura gli impatti che questi avranno con l’ambiente e le eventuali compensazioni che dovranno essere attuate per migliorare la qualità della vita.

Le scelte strategiche del P.A.T. vengono rappresentate, all’avvio della sua progettazione, come indicazioni di principio, nel “Documento Preliminare” sottoposto anche al processo partecipativo di concertazione e consultazione.

E’ uno scenario innovativo che impone nuovi sistemi di pianificazione, una nuova “cultura” in grado di interpretare le dinamiche in atto e di “progettare” il futuro valutando la compatibilità degli interventi rispetto alle risorse urbanistico-ambientali del territorio.

2. - Temi e nodi strategici del P.A.T.

Il P.A.T. conferma e fa propri gli obiettivi generali enunciati nel “Documento Preliminare” e nel “Rapporto Ambientale Preliminare”, obiettivi integrati dalle considerazioni e proposte emerse dalle risultanze del percorso partecipativo.

3. - Gli strumenti per la redazione del P.A.T.

3.1 Il Quadro Conoscitivo

La condizione di partenza, indispensabile per una corretta programmazione urbanistica, è la disponibilità di un quadro conoscitivo certo, aggiornato e aggiornabile.

Il Quadro Conoscitivo definito come rappresentazione e valutazione dello stato del territorio e dei processi evolutivi che lo caratterizzano, costituisce infatti il riferimento indispensabile per la definizione degli obiettivi e dei contenuti di piano e per la valutazione di sostenibilità nei confronti dei valori naturali, ambientali, paesaggistici, dei documenti della memoria e della cultura, degli insediamenti residenziali e produttivi, dei sistemi infrastrutturali e tecnologici.

Le banche dati associate al GIS sono state strutturate per gruppi tematici, ordinate nel rispetto della costante evoluzione delle regole tecniche espresse nelle diverse versioni degli Atti di Indirizzo del Quadro Conoscitivo e comprensive dei metadati.

La formazione del Quadro Conoscitivo si è esplicitata nella forma e nei contenuti, coerentemente con le disposizioni regionali, secondo le caratteristiche di ogni singolo ambito, proponendo una lettura del territorio e delle sue componenti attraverso l'analisi delle seguenti matrici:

- 1 informazioni territoriali di base;
- 2 aria;
- 3 clima;
- 4 acqua;
- 5 suolo e sottosuolo;
- 6 biodiversità;
- 7 paesaggio;
- 8 patrimonio culturale, architettonico, archeologico;
- 9 inquinamenti fisici;
- 10 economia e società;
- 11 pianificazione e vincoli.

3.2 Concertazione e consultazione

Il percorso di partecipazione si è svolto sostanzialmente in sei fasi:

- 1 individuazione dei soggetti da coinvolgere e comunicazione di avvio della concertazione e consultazione;
- 2 illustrazione del Documento Preliminare, del Rapporto Ambientale Preliminare e del Quadro Conoscitivo;
- 3 accessibilità a tutti gli enti e associazioni, mediante il sito del Comune di Treviso "www.comune.treviso.it", alle informazioni del Quadro Conoscitivo, del Documento Preliminare e del Rapporto Ambientale Preliminare;
- 4 fase di ascolto;
- 5 fase di sintesi tecnico-politica delle proposte/ricieste formulate;
- 6 delibera di chiusura della concertazione/consultazione.

Relativamente alla concertazione sono stati effettuati due incontri, mentre il percorso della consultazione è stato strutturato in cinque incontri ai quali sono stati invitate oltre 200 associazioni operanti nel territorio comunale.

E' stato inoltre organizzato un ulteriore incontro aperto a tutti i cittadini.

Sono pervenuti complessivamente oltre 100 contributi scritti, così ripartiti:

- Enti: n° 9 contributi;
- Associazioni invitate: n° 45 contributi;
- Associazioni non invitate e cittadini: n° 52 contributi.

Le richieste/proposte pervenute, giudicate pertinenti con i temi del P.A.T. e ritenute condivisibili, hanno permesso di affinare e approfondire alcuni obiettivi del Documento Preliminare, senza alterare i criteri informativi e pertanto senza necessità di apportare modifiche e/o integrazioni al Documento Preliminare medesimo ed al Rapporto Ambientale Preliminare.

3.3 Il Rapporto Ambientale

La Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.), introdotta nell'ordinamento europeo dalla Direttiva 2001/42/CE, si configura come un processo sistematico inteso a valutare le conseguenze ambientali delle azioni sul territorio proposte da piani e programmi secondo il principio di sostenibilità.

La metodologia applicata è conforme al D. Lgs. 152/06 e s.m.i. di recepimento della Direttiva Comunitaria 42/CE/01 e agli artt. 4 e 46 della L.R. 11/04.

L'aspetto chiave della VAS è rappresentato dall'integrazione delle tematiche ambientali nella pianificazione nell'ottica di un processo condiviso nel quale le scelte pianificatorie sono indirizzate dai risultati degli approfondimenti specifici svolti. In questo senso le analisi della VAS costituiscono parametro per la verifica di coerenza delle scelte di Piano e della disciplina specifica nei confronti degli obiettivi di sostenibilità e della pianificazione sovraordinata.

L'elaborazione del P.A.T. ha coinciso con la stesura del Rapporto Ambientale che contiene:

- la definizione dello stato dell'ambiente;
- l'analisi dei processi evolutivi in atto dei sistemi naturali ed antropici;
- la definizione degli obiettivi di sostenibilità e la verifica della loro coerenza con le prescrizioni di normative sovraordinate;
- l'analisi degli effetti del Piano;
- la definizione di misure atte ad evitare gli effetti negativi delle scelte di Piano e/ a mitigare gli effetti.

4. - I valori del P.A.T.

Al di là delle mode urbanistiche, si è ritenuto opportuno dare evidenza ai valori su cui si fonda il P.A.T. del Comune di Treviso, dal momento che non si tratta

semplicemente di distribuire una certa quantità di diritti edificatori ai proprietari di beni immobili, ma di orientare le trasformazioni della città e del suo territorio verso un orizzonte condivisibile. Le finalità del P.A.T. sono perseguite sulla base dei seguenti valori:

- etica e sostenibilità;
- identità e qualità architettonica;
- sussidiarietà;
- equità;
- efficienza.

5. - Calcolo del fabbisogno edilizio teorico – dinamiche demografiche

5.1 Assi portanti della domanda

I principali indicatori demografici che condizionano l'articolazione del fabbisogno residenziale sono:

- il costante aumento del numero di famiglie, di gran lunga più consistente rispetto a quello della popolazione e la loro progressiva diminuzione dimensionale;
- l'invecchiamento della popolazione, con un peso crescente della fascia di età più anziana;
- la crescente presenza di famiglie straniere in cerca di radicamento e quindi di una sistemazione abitativa.

Il primo fattore che ha conseguenze rilevanti sull'utilizzo del patrimonio è la dinamica delle famiglie, che si frammentano, si moltiplicano e contemporaneamente si riducono in termini dimensionali.

Dal 2001 al 2010 il numero delle famiglie ha avuto un incremento dell'8,73%, mentre nello stesso periodo la popolazione è rimasta sostanzialmente invariata (- 214 unità).

Di pari passo è continuato a diminuire il numero medio dei componenti; dal 2001 al 2011 sono scesi da 2,36 a 2,19.

In particolare prosegue la crescita del numero delle famiglie costituite da una sola persona.

Un secondo fattore rilevante di modificazione della composizione sociale è l'invecchiamento della popolazione.

Il processo di invecchiamento della struttura demografica, cioè l'incremento della componente anziana in rapporto alla popolazione complessiva, è un fenomeno che caratterizza in maniera più o meno marcata tutti i Paesi ad industrializzazione matura.

Esso dipende essenzialmente da due fattori, il primo di natura strutturale, da porre in relazione alla dinamica delle nascite, che, con fasi alterne di crescita e contrazione, ha segnato una impronta indelebile nella struttura demografica; l'altro di natura ambientale, effetto del progresso scientifico e del miglioramento delle condizioni di salute della popolazione, tutti fattori che, aumentando la permanenza in vita degli anziani, tendono ad ampliare gli squilibri generazionali della struttura demografica.

I fenomeni demografici attuali, nella loro componente strutturale, rappresentano il processo evolutivo di vicende che hanno origine nel passato, la cui interazione con i fenomeni contingenti determina gli scenari futuri.

E' in quest'ottica che va letto ed interpretato il processo di invecchiamento strutturale della popolazione, che solo in parte scaturisce dall'incremento delle prospettive di vita degli anziani.

Come si evince dalla lettura dei dati riportati al paragrafo "Caratteri strutturali della popolazione", l'analisi della struttura per età della popolazione di Treviso, conferma i dati nazionali, evidenziando con chiarezza sia la forte consistenza delle generazioni dei trentenni e di quarantenni, cioè generazioni nate durante il baby boom degli anni '60 e '70, sia la forte consistenza delle generazioni con età superiore a 65 anni, cioè delle generazioni nate tra il primo e il secondo conflitto mondiale.

Questo aspetto strutturale spiega sia l'incremento delle nuove famiglie che ha caratterizzato l'ultima fase espansiva, sia il forte peso delle generazioni anziane.

Altro fattore rilevante di differenziazione delle condizioni abitative è la cittadinanza.

In pochi anni la presenza degli immigrati è praticamente raddoppiata, rappresentando oggi circa il 13% della popolazione residente.

Finora la condizione abitativa degli stranieri è stata connotata da elevata precarietà: le famiglie con stranieri si trovano infatti più spesso in condizione di grave deprivazione abitativa, abitando talvolta in condizioni di sovraffollamento la parte più degradata del patrimonio edilizio comunale.

Il recupero della piena funzionalità del patrimonio esistente rimanda quindi anche ad un processo di miglioramento sostanziale delle condizioni abitative degli stranieri residenti in città.

5.2 Gli effetti della dispersione residenziale

Il patrimonio realizzato soprattutto negli anni '50 e '60 per dare risposta alla domanda abitativa della fase dell'inurbamento costituisce il tessuto principale della vecchia periferia urbana, che per una lunga fase è stata caratterizzata da alta densità abitativa e da una generale carenza di servizi ed infrastrutture.

A mutarne il ruolo hanno contribuito i processi di redistribuzione della popolazione.

Dall'analisi delle dinamiche demografiche negli ultimi 35÷40 anni, si nota una perdita di popolazione di circa 8.000 abitanti nel capoluogo, cui ha corrisposto un consistente incremento, in particolare nei Comuni di prima e seconda cintura, fenomenologia che si riscontra in buona parte delle città italiane.

Considerando un arco temporale più recente (2002÷2011) si nota il parziale recupero di popolazione del capoluogo, determinato unicamente da un saldo migratorio positivo legato all'apporto dell'immigrazione.

Resta tuttavia forte il differenziale di crescita demografica con i Comuni dell'hinterland, che a fronte di una generale pressione della domanda residenziale, sono stati quelli che hanno assorbito maggiormente la nuova popolazione.

Questo processo di redistribuzione residenziale ha aumentato in gran parte l'esplosione del pendolarismo quotidiano verso la città, che continua a concentrare gran parte dei posti di lavoro soprattutto nei servizi.

Il CENSIS ha misurato le dimensioni di questo fenomeno, decisamente consistente: in Italia dal 2001 al 2007 il numero di coloro che si spostano quotidianamente per lavoro/studio al di fuori del proprio comune è passato da 9,6 a 13,1 milioni.

Una mobilità di scala metropolitana che rimane fortemente legata, anche per gli spostamenti sistematici, all'uso del mezzo privato, soprattutto per i residenti dei comuni

esterni al comune capoluogo. In questo caso la scelta dell'auto riguarda addirittura i 2/3 degli spostamenti quotidiani per lavoro.

Di fatto il modello espansivo basato sul consumo di suolo è rimasto dominante.

Anziché trasformare le aree interne già urbanizzate si è costruito soprattutto nei comuni esterni, dove i P.R.G. erano più permissivi, i costi delle aree più bassi con tipologie edilizie più vicine ai desideri dell'utenza.

L'andamento del consumo di suolo appare legato, più che alle dinamiche demografiche, al volume degli investimenti in costruzioni e alle scelte della pianificazione urbanistica ed edilizia.

5.3 Fabbisogno edilizio residenziale

Sulla scorta dell'andamento demografico medio degli ultimi cinque anni, l'incremento della popolazione può essere stimato in circa 3.500 abitanti effettivi, nel prossimo decennio.

Ai fini della stesura delle previsioni di alloggi, assume rilievo sostanziale oltre all'incremento effettivo della popolazione, anche il numero medio di componenti il nucleo familiare, parametro che, come noto, da molti anni risulta in costante decremento, e che, relativamente alla città di Treviso, è sceso da 3,52 nel 1966 a 2,19 nel 2010, a fronte di una media nazionale, sempre nel 2010, di 2,40.

Appare significativo sottolineare, come si evince dalla tabella 1 – movimento anagrafico, che a fronte di una riduzione della popolazione tra il 1966 (ab. 85.094) e il 2010 (ab. 82.807) pari a 2.287, i nuclei familiari sono aumentati di ben 13.702 unità passando da 24.183 nel 1966 a 37.885 nel 2011, con un incremento percentuale di quasi il 57%.

Il fabbisogno insorgente va integrato anche con il dato relativo alla domanda pregressa legata al fabbisogno edilizio arretrato che individua quelle situazioni che, a prescindere dalle previsioni di sviluppo demografico, necessitano di interventi programmatori finalizzati a sanare situazioni di disagio abitativo conseguente prevalentemente a sovraffollamento, coabitazione forzata, sistemazioni precarie e condizioni igieniche inadeguate e malsane.

Sulla base dei criteri innanzi illustrati, è possibile stimare il fabbisogno edilizio residenziale in Treviso, nel prossimo decennio come somma delle principali componenti analizzate, come di seguito evidenziato:

fabbisogno edilizio arretrato:

per eliminazione del sovraffollamento	ab. teorici	1.398
---------------------------------------	-------------	-------

conseguente a condizioni igieniche inadeguate	ab. teorici	368
fabbisogno insorgente:		
per incremento effettivo della popolazione	ab. teorici	3.500
per variazione composizione media dei nuclei familiari		
(ipotesi minima)	<u>ab. teorici</u>	<u>7.351</u>
totale	ab. teorici	12.617

pertanto, a fronte di un effettivo incremento di popolazione stimato per il prossimo decennio in 3.500 abitanti effettivi, il calcolo del dimensionamento viene effettuato tenendo conto sia dell'ulteriore fabbisogno insorgente, conseguente allo sdoppiamento dei nuclei familiari, che del fabbisogno arretrato, nonché della maggiorazione (15%) dovuta alla presenza all'interno delle zone residenziali di attività diverse, compatibili con la residenza.

5.4 Parametro edilizio per abitante teorico

Un importante riferimento oggettivo, ai fini della stima dell'effettiva entità del parametro, è formata dal rapporto tra la volumetria residenziale complessiva esistente (m^3 17.760.950), ottenuta sommando quella esistente all'adozione del P.R.G. (m^3 16.488.040), a quella edificata nell'ultimo decennio (m^3 1.272.910) e il numero di abitanti insediati (83.504), pari a m^3 17.760.950 / 83.504 = 212 m^3 /ab.

Tenuto conto che l'8,5% circa degli alloggi risulta non occupato, il parametro effettivo viene ridotto di analoga percentuale ed è quindi mediamente pari a 194 m^3 /ab.

5.5 Stima del fabbisogno edilizio residenziale complessivo

Il fabbisogno edilizio residenziale e compatibile con la residenza complessivo per il prossimo decennio, viene stimato (tenuto conto anche delle attività di quartiere, strettamente connesse con la residenza, stimate nella percentuale del 15%), in complessivi m^3 2.815.000, così determinati:

ab. teorici: $12.617 \times 194 \text{ m}^3/\text{ab.} \times 1,15 = m^3$ 2.815.000 circa.

Dall'analisi del dimensionamento del P.R.G. vigente risulta che la potenzialità edificatoria prevista dallo stesso ammonta a complessivi m^3 2.897.364, dei quali, allo stato, ne risultano edificati m^3 1.272.910.

La potenzialità residua del P.R.G. vigente, che il P.A.T. conferma integralmente, è pari a m^3 1.620.722, mentre la potenzialità edificatoria aggiuntiva prevista dal P.A.T. ammonta a m^3 $2.815.000 - 1.620.722 = m^3$ 1.194.278.

Coerentemente con gli indirizzi del documento preliminare e del rapporto ambientale preliminare, obiettivo prevalente del P.A.T. è la riprogettazione della città in termini di “sistema urbano intelligente e sostenibile” che la faccia crescere prevalentemente all’interno dell’urbanizzazione consolidata; conseguentemente, le linee preferenziali di sviluppo insediativo del P.A.T. sono limitate alle aree di espansione previste dal P.R.G., non ancora convenzionate.

L’ulteriore quota aggiuntiva, stimata dal dimensionamento (m^3 1.194.278) verrà impegnata prioritariamente e principalmente nell’insieme dei contesti territoriali destinati alla realizzazione di programmi complessi previsti dal P.A.T., di cui i principali sono riassunti nell’elenco di seguito esposto, da attuarsi mediante soluzioni negoziate ai sensi degli artt. 6 e 7 della L.R. 11/04, che privilegino, anche mediante densificazione, interventi di rigenerazione urbana sostenibile finalizzati al loro recupero, riqualificazione e riconversione.

N°	DENOMINAZIONE	SUPERFICIE TERRITORIALE	
		m ²	
2	Area Al Cuor	m ²	3.629
3	Area Marazzato - Sartori - Sperotto	m ²	53.407
4	Area Pagnossin	m ²	242.576
5	Caserma Salsa	m ²	61.248
6	Area De Longhi - Zorzi	m ²	131.881
7	Ex Camuzzi	m ²	16.799
8	Caserma Piave	m ²	23.270
9	Fornace Gregory	m ²	22.145
10	Ex Consorzio Agrario	m ²	57.965
12	Scalo Motta	m ²	113.155

13	Stadio Tenni	m ²	39.597
14	Stazione Centrale	m ²	132.997
15	Stazione Santi Quaranta	m ²	14.966
16	Treviso servizi	m ²	804.732
TOTALE		m ²	1.718.365

TABELLA RIASSUNTIVA CALCOLO FABBISOGNO RESIDENZIALE DELLE
FAMIGLIE

Fabbisogno edilizio arretrato:

- per eliminazione di sovraffollamento: ab. teorici 1.398
- conseguente a condizioni igieniche inadeguate ab. teorici 368

Fabbisogno insorgente:

- incremento popolazione: ab. teorici 3.500
- disaggregazione nuclei familiari ab. teorici 7.351

sommano ab. teorici 12.671

attività di quartiere connesse alla residenza (+15%) ab. teorici 1.893

totale abitanti teorici ab. teorici 14.510

popolazione residente al 31.12.2011 n° 83.504

popolazione teorica aggiuntiva prevista dal P.A.T.	n°	<u>14.510</u>
popolazione totale prevista	n°	98.014
parametro edilizio medio per abitante	m ³ /ab	194
fabbisogno residenziale complessivo stimato dal P.A.T.	m ³	2.815.000
capacità residua P.R.G.	m ³	1.620.722
previsione P.A.T. al netto della capacità residua P.R.G.	m ³	1.194.278

5.6 Fabbisogno edilizio attività secondarie

Il P.A.T. non prevede alcuna nuova linea preferenziale di sviluppo delle aree produttive, limitandosi ad individuare, nell'ambito del dimensionamento strategico del contesto territoriale destinato alla realizzazione di programmi complessi previsto nell'A.T.O. n° 6 "S. Giuseppe – Aeroporto", il potenziamento di circa m² 40.000 dell'area produttiva esistente.

6 Limite quantitativo massimo di S.A.U. trasformabile

La modalità di calcolo della S.A.U. trasformabile fa riferimento ai rapporti medi regionali distinguendo il territorio in pianura, collina, montagna.

Treviso rientra tra i Comuni di pianura e ha un rapporto tra Superficie Agricola Utilizzata (S.A.U.) e Superficie Territoriale Comunale (S.T.C.) pari al 40,77% e quindi inferiore alla media regionale riferita all'anno 2000 pari al 61,3%.

Conseguentemente, applicando l'indice di trasformabilità determinata dalla Regione, per la fattispecie in esame, nella percentuale dello 0,65% della S.A.U., la massima superficie trasformabile nel decennio di validità del P.A.T. è pari ad ha 14,72, come si evince dal prospetto che segue:

S.T.C.: ha 5.555,49

S.A.U.: ha 2.265,05

rapporto S.A.U./S.T.C.: ha 2.265,05 / ha 5.555,49 = 40,77% < 61,3%

parametro di trasformabilità: 0,65 % di S.A.U.

S.A.U. massima trasformabile: ha 2.265,05 x 0,65% = ha 14,72.

La S.A.U. trasformabile è un dato progettuale territoriale del P.A.T. che trova una dimensione applicativa nel P.I..

7. - Il progetto del P.A.T.

7.1 Principali obiettivi

Il P.A.T. conferma e fa propri gli obiettivi generali enunciati nel “Documento Preliminare” approvato, come integrato dai contributi condivisi risultanti dal “percorso partecipativo”, perseguendo un modello di sviluppo capace di programmare una efficace riorganizzazione del sistema insediativo con i seguenti requisiti.

7.1.1 Utilizzo del territorio

La fragilità del suolo del nostro Paese si confronta con la fragilità degli edifici.

Tale fragilità riguarda principalmente::

- la questione sismica;
- la questione idrogeologica;
- la questione del consumo energetico;
- la questione della qualità urbana e della mobilità.

Partendo dall'analisi di tali criticità e delle principali dinamiche socio-economiche ed ambientali, il P.A.T. persegue i seguenti obiettivi:

- il contenimento del consumo di suolo urbanizzato, privilegiando la riorganizzazione fisica e funzionale all'interno della urbanizzazione consolidata mediante il riuso dei suoli già urbanizzati;
- la riqualificazione urbana;
- la sostenibilità finanziaria dei progetti di riqualificazione urbana che favorisca l'iniziativa privata nell'ambito dell'interesse pubblico;
- la sostenibilità ambientale degli interventi;
- l'importanza di far partecipare gli attori urbani ai processi di trasformazione;
- l'orientamento verso un modello di mobilità sostenibile.

7.1.2 Sistema ambientale e difesa del suolo

Il P.A.T. provvede alla tutela delle risorse naturalistiche e all'integrità del paesaggio naturale quali componenti fondamentali della risorsa territorio, rispetto alle quali è valutata la “sostenibilità ambientale” delle principali trasformazioni. Le aree di valore naturale e ambientale sono individuate, definendone da una parte gli obiettivi generali di valorizzazione in coerenza con le indicazioni della pianificazione sovraordinata ed in particolar del P.T.C.P., e dall'altra interventi di miglioramento e riequilibrio da

realizzare, allo scopo di contribuire, per quanto di propria competenza, alla realizzazione della rete ecologica provinciale, come previsto dal comma 3 dell'art. 36 delle N.T. del P.T.C.P..

7.1.3 Zona agricola

Il P.A.T. promuove per gli ambiti di paesaggio agrario di interesse storico e culturale:

- la conservazione, salvaguardia e valorizzazione del territorio agricolo e dei singoli elementi che lo caratterizzano (piccoli boschi, siepi, grandi alberi, ecc.), delle attività agricole ambientalmente sostenibili e dei valori storico-architettonici e archeologici presenti nel territorio;
- la conservazione e la ricostruzione del paesaggio agrario e del relativo patrimonio di biodiversità;
- la salvaguardia o la ricostruzione dei processi naturali degli equilibri idraulici e idrogeologici;
- la definizione a livello strategico delle linee guida per il recupero degli annessi rustici non più funzionali alle esigenze delle aziende agricole.

7.1.4 Paesaggio urbano

Relativamente al paesaggio urbano, l'obiettivo strategico fondamentale del P.A.T. è l'individuazione degli elementi che contribuiscono a definire la qualità generale del paesaggio urbano quali: centri ed elementi storici, corsi d'acqua, elementi vegetazionale emergenti, ville storiche, grandi giardini e parchi privati, ecc., classificandoli in relazione all'entità, al ruolo storico, alle caratteristiche strutturali e insediative, evidenziando perimetrazione, peculiarità e potenzialità di qualificazione e sviluppo.

Individua inoltre eventuali fattori di abbandono, degrado sociale/ambientale, stabilendo una disciplina generale diretta ad integrare le politiche di salvaguardia e riqualificazione con le esigenze di rivitalizzazione.

7.1.5 Sistema insediativo residenziale

Il grande tema del prossimo futuro è sicuramente la rigenerazione sostenibile della città esistente. Obiettivo del P.A.T. è di dare avvio ad una cultura del governo del territorio che, attraverso nuovi processi in cui vi sia il giusto bilanciamento tra interesse pubblico e interesse privato, favorisca una logica di riduzione del consumo di suolo, che veda valorizzati gli interventi sul patrimonio esistente nella ricerca di un punto di sintesi tra bisogni della collettività ed esigenze economiche, in una visione comunque integrata del disegno urbano.

L'opzione di fondo, che è propria delle posizioni più avanzate in Europa, è di privilegiare il "costruire sul costruito", aderendo al principio del riuso dei brownfield, cioè delle aree già urbanizzate, anziché edificare su spazi liberi (greenfield). Secondo tale ricetta è essenziale mantenere, ove possibile, le green belt intorno alla città ed aumentare la densità e la viabilità lenta attorno ai nodi del trasporto pubblico.

Obiettivo del P.A.T. è anche quello, perseguito peraltro da tutte le esperienze più avanzate, di favorire all'interno della città, una composizione maggiormente mista,

favorendo la promozione dell'housing sociale come volano pubblico per sostenere anche mediante accordi pubblico-privati, programmi di riqualificazione urbana.

Allo scopo di favorire la rigenerazione urbana sostenibile del patrimonio edilizio esistente, le N.T. del P.A.T. elaborano dei principi in materia di accordi pubblico-privati e accordi di programma, nell'ambito di una griglia di obiettivi e di finalità generali.

Questo modello di pianificazione in cui la trasformazione urbana è sempre più legata a forme di negoziazione tra soggetti pubblici e privati, richiede il calcolo delle convenienze reciproche e presuppone la preventiva chiara definizione dei risultati che si vogliono ottenere con i singoli progetti.

In questo contesto in cui la valutazione progettuale e la valutazione economico-finanziaria sono integrate, diventa imprescindibile affrontare problemi inerenti sia alla fattibilità degli interventi, sia questioni legate agli strumenti di attuazione del Piano (perequazione, crediti edilizi, compensazione), nonché della coerenza delle scelte urbanistiche.

7.1.6 Sistema insediativo produttivo

Il P.A.T., nel confermare integralmente le previsioni urbanistiche del settore produttivo-commerciale previste dal P.R.G. vigente, provvede a distinguerle, ai sensi dell'art. 12 del P.T.C.P., in "ampliabili" e "non ampliabili":

- esclude la formazione di nuove aree produttive;
- favorisce la redazione di norme, in sede di P.I., per la densificazione, mediante adeguamento dei parametri edificatori esistenti, allo scopo di consentire alle aziende esistenti in zona propria "ampliabili" i necessari ampliamenti e, nel contempo, contenere le espansioni e risparmiare territorio agricolo;
- detta i criteri, ai sensi dell'art. 13, comma 1, lettera n), della L.R. 11/04, per gli interventi di miglioramento, di ampliamento o per la dismissione delle attività produttive in zona impropria, nonché i criteri per l'applicazione delle procedure dello sportello unico per le attività produttive.

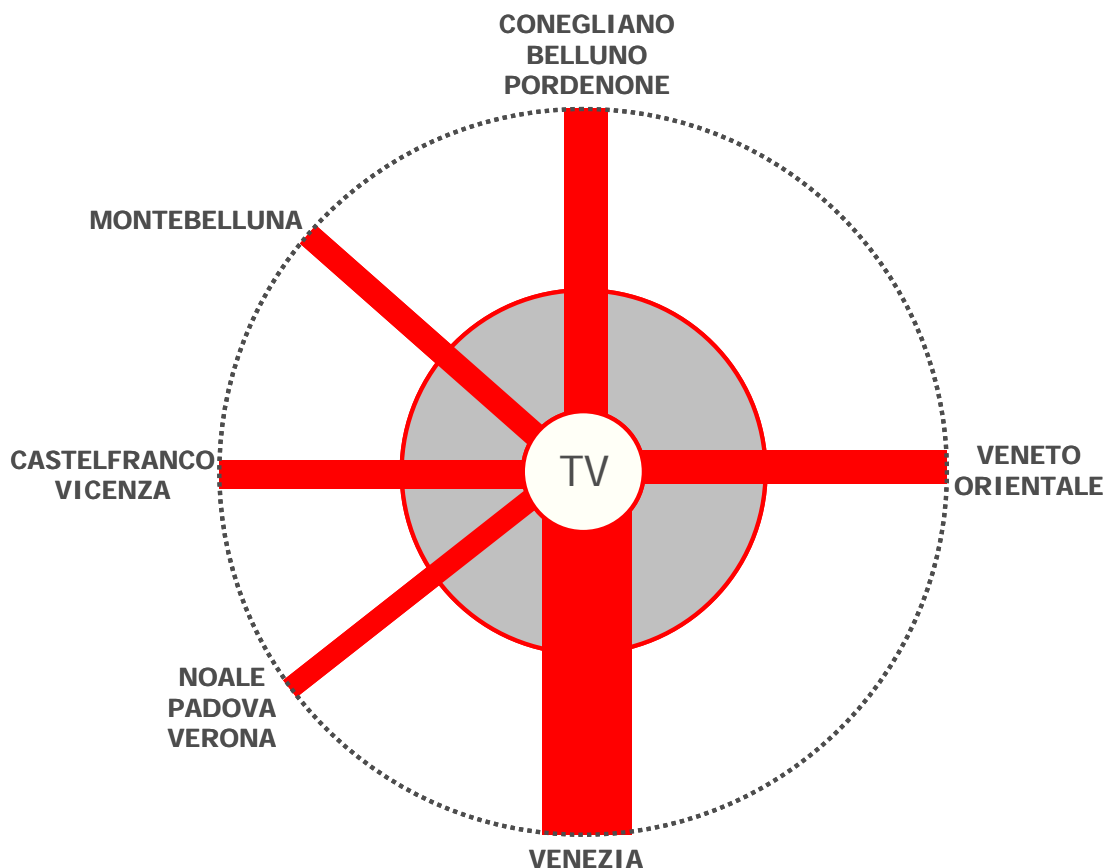
7.1.7 Sistema dei trasporti e della mobilità

Il Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.) si prefigura come uno strumento pianificatorio a medio termine volto a definire gli obiettivi generali e l'assetto urbanistico del territorio. Alla luce di questo, l'impatto sul sistema della viabilità e dei trasporti è particolarmente rilevante, e tale da suggerire un'approfondita analisi e valutazione di tutte le componenti della mobilità, sia allo stato attuale, al fine di individuare le criticità e ipotizzare gli interventi, sia nel futuro, al fine di valutarne gli impatti.

Proprio per le ragioni sopra menzionate, non solo è stato predisposto uno studio "ad hoc" sul sistema dei trasporti di Treviso, ma, su specifica volontà dell'Amministrazione

Comunale, al fine di avvalersi di un quadro informativo di base quanto più completo e rispondente alle esigenze della progettazione del Piano, sono state organizzate e realizzate, con il supporto degli uffici comunali, una serie di indagini di traffico volte all'aggiornamento del quadro della mobilità trevigiana.

Sistema delle relazioni della città di Treviso. Trasporto privato, 2012



Fonte: elaborazioni su dati Indagini 2012

L'elaborazione dei dati di indagine, incrociati con il quadro informativo del censimento della popolazione e delle abitazioni 2011, afferente alla mobilità sistematica per modo di trasporto, ha consentito di delineare lo scenario attuale del sistema della domanda di mobilità e in seguito sintetizzato:

- **Trasporto privato:** Treviso risulta un attrattore netto di spostamenti sia verso i comuni di cintura sia verso le zone più distanti, in modo particolare con il sistema metropolitano di Venezia e l'area Nord-Ovest verso Montebelluna e Castelfranco, mentre le relazioni interne si concentrano principalmente nella parte Nord-Ovest del

Comune. L'autovettura risulta il mezzo di gran lunga prevalente per raggiungere la città dall'esterno e il traffico di attraversamento non è trascurabile con impatti negativi in termini di congestione, inquinamento e incidentalità in alcune arterie cittadine;

- **Trasporto Pubblico**: il 7% sul totale utilizza il mezzo pubblico per spostarsi, tale quota scende al 2% per le relazioni interne al territorio comunale; Gli utenti del servizio sono quasi esclusivamente studenti, quindi utenti a "scelta modale vincolata" sottolineando una difficoltà oggettiva ad attrarre utenti diversi. A tal proposito l'assenza di un centro intermodale di interscambio tra servizi urbani extraurbani e ferroviari e la dispersione degli insediamenti al di fuori dell'area centrale sembrano essere fattori condizionanti per il sistema;
- **Mobilità ciclo-pedonale**: 1 spostamento su 3 in ambito comunale avviene attraverso mezzi non motorizzati, ma la quota di utenti che provengono dall'esterno e terminano il loro spostamento con tale modalità è pressoché nulla. Le recenti iniziative promosse dall'Amministrazione Comunale, quali l'istituzione del servizio di bike-sharing e il Piano di espansione delle rete ciclabile, hanno l'obiettivo di favorire e incrementare l'utilizzo di mezzi a minor impatto ambientale soprattutto nell'ultimo tratto dello spostamento.

Domanda di Mobilità Attuale – quote per modo di trasporto, 2011

TIPO DI SPOSTAMENTO	AUTOVETTURA	TRASPORTO PUBBLICO	CICLI E PEDONI	TOTALE
<i>Interno a Treviso</i>	63%	2%	35%	100%
<i>Treviso - Comuni di cintura</i>	84%	12%	4%	100%
<i>Treviso - Aree esterne</i>	90%	10%	0%	100%
TOTALE	78%	7%	15%	100%

Fonte: elaborazioni Federico Zannantonio

Le dinamiche del recente passato, confrontando i dati dei censimenti 2001 e 2011, evidenziano una crescita complessiva della mobilità sistematica pari ad oltre 25%, l'analisi per modo di trasporto dimostra che se tale tendenza è confermata per l'autovettura (soprattutto nel primo quinquennio, molto meno negli ultimi anni con valori quasi stazionari) si registra una diminuzione per il Trasporto Pubblico e un incremento notevole per la mobilità ciclo-pedonale.

La tabella successiva cerca di sintetizzare le criticità del sistema dei trasporti della Città di Treviso, sulla base di tre momenti di analisi/valutazione distinti:

- il Documento Preliminare al P.A.T., redatto dall'Amministrazione Comunale, quale atto di riferimento per gli indirizzi e le strategie della pianificazione del territorio, in grado di evidenziare problematiche e criticità settoriali;
- i contributi emersi durante il percorso partecipato, a seguito delle fasi di concertazione con gli Enti e di consultazione con le Associazioni e i cittadini;
- le elaborazioni e le analisi svolte sulla base delle informazioni desunte sia dal quadro conoscitivo, sia dalle indagini "ad hoc" svolte nell'ambito del P.A.T. e sinteticamente riportate nella sezione precedente.

Tabella 1. Quadro di sintesi delle criticità allo stato attuale. 2012

Area Tematica	Criticità
Trasporto Privato	Livelli di congestione elevati nell'accesso da Est verso la città, nell'attraversamento da Ovest (SS Noalese e Via della Repubblica), in zona Stiore e San Giuseppe e in alcune aree del centro storico.
	Elevati flussi di veicoli commerciali anche in aree a ridosso del centro (Viale della Repubblica)
	Livelli di inquinamento elevati nelle aree adiacenti al Centro Storico e in viale della Repubblica
	Densità di incidenti elevata nella circonvallazione esterna al Centro Storico e in Viale della Repubblica
Trasporto Pubblico	Flussi concentrati in due aree del comune (Centro Storico e area Nord Ovest) e scarsi altrove con forte squilibrio modale
	Flussi costituiti quasi esclusivamente da utenti a "scelta modale vincolata" (80% sono studenti) e difficoltà ad attrarre utenti diversi
	Calo della domanda di spostamenti sistematici negli ultimi 10 anni
	Assenza di un nodo per favorire l'interscambio tra differenti modi di trasporto per i passeggeri
	Dispersione degli insediamenti e di alcuni servizi al di fuori dell'area centrale, difficilmente raggiungibili con servizi di trasporto pubblico
	Scarsa connessione con l'Aeroporto, soprattutto in previsione dell'espansione dello stesso
	Scarsa presenza di mezzi a basso impatto ambientale
Mobilità lenta	Interconnessione non elevata tra percorsi ciclopedonali e servizi di trasporto pubblico urbano nelle zone fuori dal centro storico.
	Bassa protezione per l'utenza debole soprattutto nell'interconnessione tra il centro storico e le aree limitrofe, dovute principalmente all'attraversamento della circonvallazione esterna
Sosta	Assenza di un vero e proprio sistema di "parcheggi scambiatori" relazionati con il trasporto pubblico.
	Problematiche connesse con la sosta delle autovetture consentita all'interno delle piazze.

Fonte: elaborazioni Federico Zannantonio

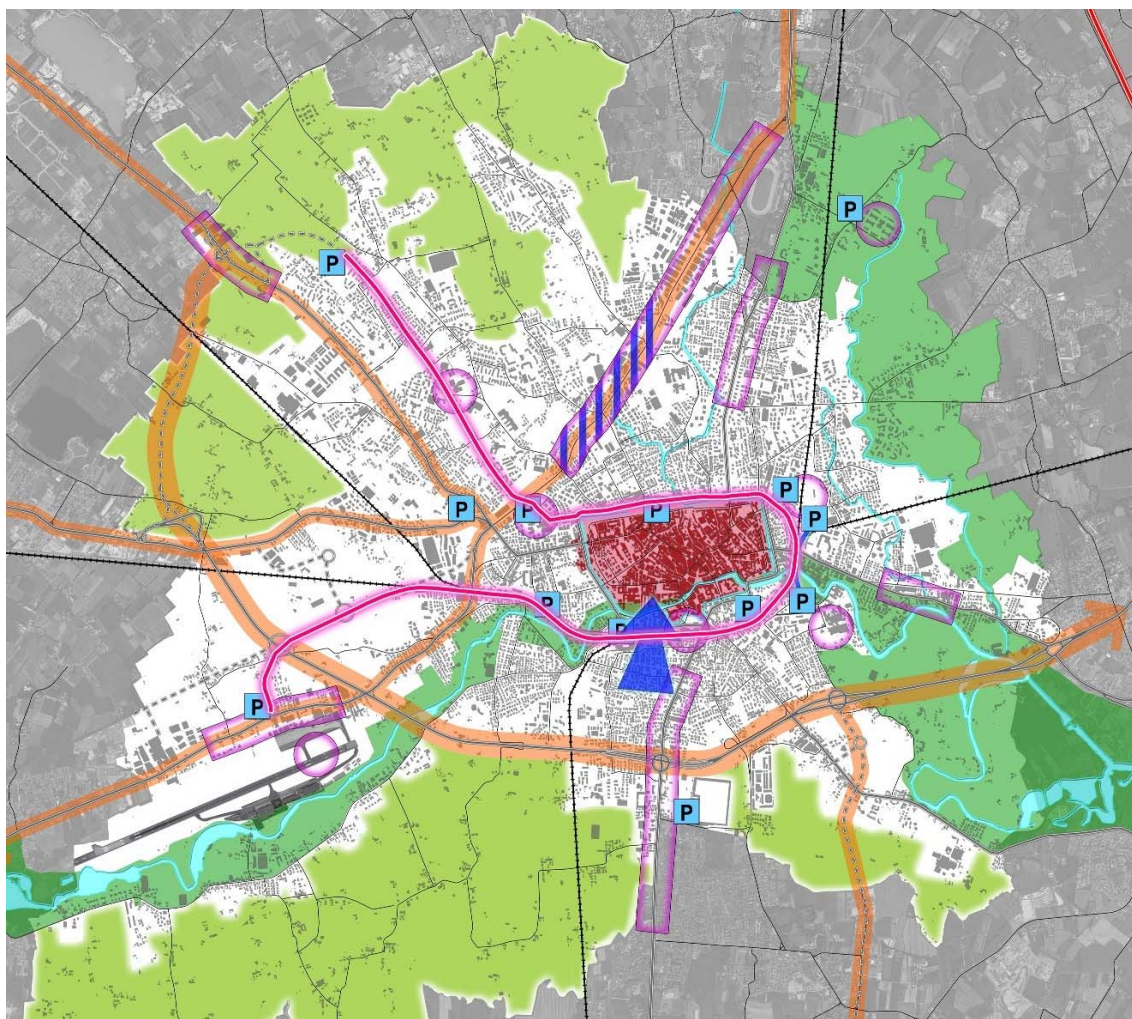
Al fine di proporre un'efficace strategia per il governo della mobilità è stato necessario valutare uno scenario tendenziale in cui si stimano gli impatti sul sistema dei trasporti per effetto di cambiamenti indipendenti dalle azioni proposte dal Piano. A tale scopo, si è scelto di definire uno scenario "Do nothing" caratterizzato solamente dalla variazione

della domanda di mobilità come effetto della crescita attesa della popolazione e dello sviluppo del sistema economico provinciale (orizzonte temporale 2020).

L'evoluzione futura del sistema evidenzia lieve una crescita della domanda di mobilità privata al 2020 (circa 5%) che, in assenza di opportune misure determina un peggioramento delle attuali condizioni di circolazione sulla rete comunale. In particolare, dalle analisi condotte è emerso che gli impatti sono più che proporzionali, sottolineando che il sistema di trasporto privato si trova in una condizione di criticità relativa non trascurabile per cui una perturbazione anche minima del sistema amplifica gli effetti negativi.

Alla luce del quadro attuale e prospettico e coerentemente con l'obiettivo di promuovere uno sviluppo sostenibile del territorio, sembra che la linea strategica da perseguire nella definizione degli interventi infrastrutturali del P.A.T. debba orientarsi da un lato verso il completamento delle opere già previste dagli strumenti programmatori sovraordinati, in modo da limitare quanto più possibile l'impatto sull'ambiente e risolvere alcune situazioni di criticità puntuale sulla rete stradale, dall'altro incentivare e promuovere l'utilizzo di sistemi di trasporto collettivo e favorire la mobilità lenta, sia all'interno del territorio comunale sia nelle relazioni con le zone esterne nell'ottica dell'intermodalità tra mezzi motorizzati e non motorizzati.

Quadro infrastrutturale di Progetto del P.A.T.. 2012



Fonte: elaborazioni ATI P.A.T. Treviso

In sintesi si riportano le azioni e politiche promosse nell'ambito del P.A.T.:

- **Trasporto Privato:**
 - recepire gli interventi previsti nei diversi strumenti di programmazione: Tangenziale Ovest; Terraglio Est; Nuova viabilità Area Treviso Servizi, ecc..
 - separare il traffico locale dal traffico di lunga percorrenza nella parte central di Viale della Repubblica favorendo l'accessibilità ai residenti;

-
- migliorare l'accessibilità alla Cittadella della Salute per gli spostamenti che provengono da Nord;
 - ipotizzare, al fine di tutelare le aree più delicate della città e garantire livelli di sicurezza adeguati di estendere l'attuale Zona a Traffico Limitato anche ad arterie specifiche in alcuni momenti della giornata o a determinati utenti sulla logica di un approccio SMART CITIES per Treviso;
 - **Trasporto Pubblico e mobilità lenta:**
 - realizzare un Centro Intermodale Passeggeri nei pressi della stazione ferroviaria;
 - implementare un servizio di trasporto pubblico a guida vincolata (Tram) che possa intercettare sia i principali poli attrattivi del Comune, sia le zone con maggiore residenzialità;
 - incrementare le aree di sosta per le autovetture in corrispondenza dei capolinea del futuro Tram e dei nodi di interscambio con la mobilità ciclo-pedonale;
 - migliorare le interconnessioni dei principali poli attrattori con il Centro Storico sia attraverso il trasporto pubblico sia con la mobilità ciclabile di collegamento;
 - migliorare i collegamenti ciclo-pedonali nelle aree al di fuori del centro storico: sia espandendo ulteriormente la rete ciclabile in sede protetta, sia con nuove postazioni del servizio Bike-sharing in corrispondenza dei servizi di trasporto pubblico e di aree di sosta esistenti o di possibile realizzazione;

Le valutazioni condotte sugli scenari sopra menzionati hanno evidenziato che:

- gli interventi infrastrutturali previsti determineranno una riduzione delle congestioni pari al 6%, un incremento della velocità media vicino al 3% e una riduzione delle emissioni inquinanti che si attesta tra il 3% e il 7%;
- la realizzazione di un nuovo sistema di trasporto pubblico con il tracciato ipotizzato e il relativo trasferimento di utenza stimato (circa 20.000 spostamenti al giorno dall'autovettura al mezzo pubblico), potrebbe determinare miglioramenti delle performance della rete viaria di poco inferiori rispetto allo scenario di progetto della viabilità, ma benefici analoghi in termini di riduzione dell'inquinamento se non superiori.

Pertanto, l'inserimento di un nuovo sistema di trasporto pubblico nel contesto urbano di Treviso, potrebbe essere non solo un'opera basilare per poter rivitalizzare il trasporto pubblico e incentivare ancor di più la mobilità lenta, ma anche una valida alternativa, visti gli impatti sul territorio, alla realizzazione di ulteriori opere viarie.

8 Strumenti innovativi di attuazione del P.A.T.

L'urbanistica consensuale è il nuovo modo di operare, riflesso di una razionalità amministrativa in cui l'accordo e il negoziato non rappresentano più una deroga – spesso opaca – al percorso fissato dalla legge, quanto il modo in cui si costruisce il futuro della città con il consenso dei cittadini e portatori di interessi, nel quadro delle nuove regole urbanistiche.

L'innovazione della gestione del Piano passa così, sistematicamente, per strumenti capaci di organizzare in modo innovativo il percorso di formazione e distribuzione del valore immobiliare, quali la perequazione urbanistica, il credito edilizio, la compensazione urbanistica e gli accordi pubblico-privati.

8.1 Perequazione urbanistica

Le N.T. del P.A.T. determinano, sotto il profilo strategico i criteri per determinare un'equa ripartizione tra il soggetto pubblico, regista del processo di trasformazione ed il soggetto attuatore privato.

Sotto il profilo economico la perequazione impone simultaneamente due processi redistributivi.

Il primo è tra le proprietà interessate dalla trasformazione urbanistica promossa dal Piano: il potenziale di edificazione – e dunque il valore fondiario ad esso associato – è distribuito proporzionalmente tra tutte le proprietà senza discriminazioni; il secondo riguarda la ripartizione del plusvalore determinato dalle scelte urbanistiche tra l'Amministrazione pubblica e la proprietà: con le regole perequative l'Amministrazione distribuisce meno valore rispetto alle tradizionali formule di attuazione dei piani, restituendo alla comunità parte del plusvalore determinato dalle scelte della pianificazione.

La perequazione urbanistica risponde alle necessità di promuovere forme di pianificazione, da un lato dotate di una superiore efficacia e, dunque, di assicurare credibili condizioni per la partnership tra pubblica amministrazione e privati e dall'altro di permettere una superiore equità rispetto alle proprietà interessate da processi di trasformazione urbanistica, ponendo termine all'iniquità strutturale dello zoning tradizionale, in cui le proprietà destinate all'esproprio godevano di un beneficio diverso e inferiore rispetto a quelle destinate allo sfruttamento immobiliare privato.

8.2 Credito edilizio

Per credito edilizio si intende una quantità volumetrica o di superficie edificabile riconosciuta a seguito della realizzazione degli interventi migliorativi sopra descritti.

Il P.I. disciplina gli interenti di trasformazione che determinano un credito edilizio.

Il credito edilizio si concretizza mediante la conversione del valore economico dell'immobile da trasformare in diritti edificatori da utilizzar in altra sede appropriata rimessa alle scelte del P.I. ad opera del medesimo soggetto proprietario del bene trasformando o anche di terzi cessionari.

Le misure di credito espresse in m^3 o in m^2 , corrisponde al rapporto tra il valore di mercato dell'immobile da trasformare, maggiorato dell'onere per il ripristino ambientale, e il valore unitario di mercato ($€/m^3$ - $€/m^2$ edificabile) dell'ambito

territoriale individuato per la utilizzazione dei crediti edificatori espressi dal credito edilizio, incrementata di un benefit da definire nell'ambito dell'accordo.

Le N.T. del P.A.T. definiscono le specifiche fattispecie e finalità per le quali è consentito l'utilizzo del credito edilizio.

8.3 Compensazione urbanistica

Altre forme di attribuzione di credito edilizio è la compensazione per i proprietari di edifici assoggettati a vincolo preordinato all'esproprio in modo da poter recuperare "adeguata capacità edificatoria su altre aree e/o edifici, anche di proprietà pubblica, previa cessione all'Amministrazione dell'area oggetto di vincolo e previa acquisizione dell'indispensabile consenso dell'espropriando all'applicazione della compensazione urbanistica".

8.4 Accordi pubblico-privati

In un regime di carenza di risorse pubbliche e in una realtà sempre più complessa, il tema della negoziazione trasparente è centrale e strategico per l'attuazione delle previsioni del P.R.C..

La L.R. 11/04 ha assorbito la legislazione nazionale in materia di accordi di programma, declinandola alla pianificazione comunale per il governo del territorio con l'introduzione degli accordi tra soggetti pubblici e privati, per assumere in sede di pianificazione proposte di progetti e iniziative di rilevante interesse pubblico.

Una diversa concezione dell'urbanistica, dunque, che punta a favorire un sinergico rapporto pubblico-privato, non più di carattere oppositivo e fisiologicamente conflittuale, ma come processo di composizione dei reciproci interessi.

In sostanza, i proventi legati alla realizzazione della città privata devono concorrere a finanziare la città pubblica e il prelievo di quota della rendita plusvalore si giustifica proprio in quanto destinato a opere e attrezzature collettive, altrimenti a carico della fiscalità generale.

Le N.T. del P.A.T. fissano i criteri e le procedure di applicazione degli accordi, tenendo conto che presupposto essenziale per la formazione di accordi è il contenuto di rilevante interesse pubblico degli stessi.

9. - Gli elaborati del P.A.T.

La L.R. 11/04 e relativi atti di indirizzo approvati dalla Giunta Regionale stabiliscono, oltre ai contenuti del P.A.T., anche gli elaborati tecnici che lo compongono e cioè: una relazione, quattro tavole grafiche e le norme tecniche, oltre al supporto informatico contenente tutti i dati del quadro conoscitivo.

9.1 Tavola Zero

Le "azioni strategiche" descritte nella Tavola Zero costituiscono il punto di connessione tra:

- il progetto: Carta delle invarianti (tav. 2), Carta della trasformabilità (tav. 4), Carta della non compatibilità (tav. 5);

- la Valutazione Ambientale Strategica;
- la partecipazione;
- l'attuazione diretta e tempestiva: la coerenza con gli obiettivi e le azioni strategiche, certificata mediante una Valutazione di Compatibilità Strategica e validata dalla Conferenza Urbanistica Comunale, entrambe previste dalle Norme di Attuazione, consentirà di attuare il P.A.T. con grande prontezza e flessibilità.

9.2 Vincoli, pianificazione territoriale e fasce di rispetto (Tav. T.01 – “Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale”)

Nella Tav. n° T.01 “Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale” sono evidenziati vincoli e fasce di rispetto derivanti da norme nazionali, regionali e dalle pianificazioni a livello superiore, in particolare dal P.T.R.C. esistente e adottato, dal P.T.C.P. approvato e dall'Ente Parco Naturale Regionale del Fiume Sile.

9.3 Invarianti (Tav. T.02 – “Carta delle invarianti”)

Il P.A.T., nella tavola n° T.02, raggruppa le risorse territoriali, morfologiche, paesaggistiche, ambientali, storico-monumentali ed architettoniche, vale a dire le risorse territoriali e ambientali che costituiscono i cardini della pianificazione territoriale, per le quali non opera il principio della temporaneità e della indennizzabilità.

Le invarianti identificano le fattispecie materiali e immateriali da sottoporre a tutela al fine di garantire la sostenibilità delle trasformazioni con i caratteri peculiari del territorio.

9.4 Fragilità (Tav. T.03 – “Carta della fragilità”)

La carta delle fragilità raccoglie, rappresenta e sintetizza l'insieme dei fattori che da una parte condizionano l'antropizzazione del territorio, qualche volta la limitano o richiedono operazioni preventive, ma anche che esprimono disfunzioni, pressioni e rischi alla conservazione di qualità ambientali e della vita, in generale, di sostenibilità.

Sulla scorta delle analisi dettagliate riportate nel Quadro Conoscitivo e nella relazione specialistica geologica, geomorfologica, idrogeologica del P.A.T., parte integrante della presente relazione e alla quale si demanda per gli opportuni approfondimenti, la classificazione del territorio comunale, ai fini edificatori prevede tre diverse classi (aree idonee, aree idonee a condizione, aree non idonee) sulla base delle caratteristiche geologiche, geomorfologiche, idrogeologiche ed al rischio idraulico.

9.5 Trasformabilità (tav. n° T.04 “Carta della trasformabilità”)

La carta della trasformabilità rappresenta tra le quattro tavole progettuali, quella che contiene le strategie e le azioni specifiche previste dal Piano attraverso le quali orientare le principali trasformazioni, stabilire i livelli di tutela e le modalità di valorizzazione.

9.5.1 Suddivisione del territorio comunale in Ambiti Territoriali Omogenei (A.T.O.)

All'interno di ogni A.T.O. sono individuati:

- i centri storici: così come perimetrati anche nella tavola dei vincoli e delle invarianti;
- 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 P.I..

Le aree di urbanizzazione consolidata comprendono inoltre tutte le aree di espansione previste dal P.R.G. vigente, già convenzionate al momento di adozione del P.A.T..

A seguito dell'approvazione del P.A.T., il P.R.G., per le parti con il medesimo compatibili, diventa il primo Piano degli Interventi;

- le aree di trasformazione: il P.A.T. non prevede alcuna nuova linea preferenziale di sviluppo insediativo, limitandosi a confermare, in termini strategici, le aree di espansione previste nel P.R.G. vigente, ancorché non convenzionate, né oggetto di P.U.A. approvati;
- gli ambiti di edificazione diffusa: riguardano le parti del territorio rurale dove l'edificazione si è sviluppata in forme insediative non più collegate allo svolgimento dell'attività agricola, assumendo dimensioni e caratteri tali da configurare nuclei insediativi a destinazione generalmente residenziale, con la sporadica presenza di elementi quali parcheggi, verde pubblico, esercizi commerciali, opifici o altro;
- viabilità: il P.A.T. rappresenta la viabilità di livello sovracomunale già prevista dal P.T.C.P. e individua la rete viaria comunale; il progetto del P.A.T. ha come priorità il miglioramento e la razionalizzazione della rete esistente, allo scopo di adeguarla ad attuali livelli di efficienza e sicurezza;
- il territorio agricolo: rappresenta una parte importante della Città di Treviso, interessando circa il 42% del territorio comunale.

Il P.A.T. suddivide il territorio agricolo in:

- ambiti di buona integrità paesaggistico-ambientale-agricola;
- ambiti agricoli, con funzioni di ammortizzatore tra il territorio antropizzato e quello agricolo di tutela;

- il sistema ambientale: la tutela delle risorse naturalistiche, paesaggistiche, ambientali e culturali è ormai il primo obiettivo che la pianificazione territoriale si pone ai vari livelli; finalità e obiettivi acquisiti dai piani sovraordinati quali il P.T.R.C. e il P.T.C.P..

Il P.A.T. prevede conseguentemente di trattare le aree esterne ai centri con la stessa, se non maggiore, attenzione che fino ad oggi è stata posta alla progettazione dell'edificato; la progettazione della rete ecologica, intesa come matrici primarie e ambiti dei corridoi principali e secondari, aree votate a svolgere la funzione di zona di ammortizzazione/transizione su cui si snodano le linee preferenziali di connessione terrestre, gangli e stepping-stones è elemento

costitutivo della organizzazione del territorio comunale, tanto da caratterizzarlo come atto strategico nella azioni di Piano;

il sistema relazionale: il P.A.T. svolge un'approfondita analisi e valutazione di tutte le componenti della mobilità, sia allo stato attuale, al fine di individuare le criticità e ipotizzare gli interventi, sia nel futuro, al fine di valutarne gli effetti. Inoltre, il P.A.T. ha previsto una serie di indagini di traffico volte all'aggiornamento e approfondimento del quadro della mobilità esistente.

Per quanto riguarda lo stato di fatto sono state analizzate tutte le componenti relative all'offerta e alla domanda di mobilità e afferenti al trasporto privato, al trasporto pubblico, alla sosta, alla sicurezza stradale e alla mobilità ciclo-pedonale. Il P.A.T. identifica una serie di indicatori per valutare le performance del sistema e quantificare le criticità dello stato attuale e definisce poi opportuni scenari futuri al fine sia di capire l'evoluzione tendenziale del sistema in assenza di interventi di piano sia di valutare le azioni proposte dal Piano relative agli insediamenti previsti e alle modifiche dell'assetto infrastrutturale. In ogni caso il P.A.T. offre un quadro valutativo di tipo strategico volto a individuare le più opportune azioni/politiche sulla mobilità, demandando al P.I. la definizione degli strumenti di dettaglio per la loro effettiva implementazione.

10 Ripartizione del dimensionamento negli Ambiti Territoriali Omogenei (A.T.O.)

Sulla scorta delle considerazioni esposte nei paragrafi precedenti, il P.A.T. definisce, per ogni A.T.O., il carico insediativo massimo suddiviso per tipologia (residenziale, commerciale-direzionale, ricettivo, produttivo) cui il Piano degli Interventi potrà accedere.

Collateralmente alla definizione del carico insediativo massimo della stima del fabbisogno, il dimensionamento del P.A.T. individua il corrispondente quantitativo di aree per servizi con le finalità di garantire adeguati livelli di qualità della vita e degli insediamenti.

La quantificazione degli standard urbanistici è stimata in ragione delle diverse destinazioni urbanistiche, secondo l'articolazione di cui all'art. 31 della L.R. 11/04 e precisamente:

- a) relativamente alla residenza: $30 \text{ m}^2/\text{ab}$;
- b) relativamente all'industria e artigianato: $\text{m}^2 10$ ogni $\text{m}^2 100$ di superficie territoriale delle singole zone;
- c) relativamente al commercio e direzionale: $\text{m}^2 100$ ogni $\text{m}^2 100$ di superficie lorda di pavimento;
- d) relativamente al turismo: $\text{m}^2 15$ ogni $\text{m}^3 100$, oppure $\text{m}^2 10$ ogni $\text{m}^2 100$, nel caso di insediamento all'aperto.

Per quanto concerne la definizione dello standard legato alle zone residenziali lo standard per abitante teorico è quantificato in 150 m^3 a fronte dei $194 \text{ m}^3/\text{ab}$ utilizzato per la quantificazione del fabbisogno residenziale: in questo modo il P.A.T. prevede una dotazione di aree a servizi superiore rispetto al quantitativo minimo definito per

legge di 30 m² per abitante teorico di 127.691 m², come si evince dal prospetto seguente:

fabbisogno residenziale complessivo stimato dal P.A.T.	m ³	2.815.000
parametro edilizio medio per abitante	m ³ /ab	194
Abitante teorico per calcolo standard	m ³ /ab	150

$$(m^3 2.815.000 / 194 m^3/ab) \times 30 m^2/ab = 435.309 m^2$$

$$(m^3 2.815.000 / 150 m^3/ab) \times 30 m^2/ab = 563.000 m^2$$

La stima del fabbisogno edilizio residenziale complessivo, come evidenziato al punto 12.5, è pari a m³ 2.815.000, così disaggregato:

- m² 1.620.722 circa a conferma delle previsioni del P.R.G. vigente non attuate;
- m² 1.194.278 circa afferenti alla potenzialità edificatoria aggiuntiva, finalizzata prioritariamente e principalmente a favorire, anche mediante densificazione, il recupero, riqualificazione e riconversione, mediante programmi complessi, dei contesti territoriali allo scopo individuati dal P.A.T..

Tali interventi dovranno inoltre assicurare elevata qualità architettonica e formale, assicurare la formazione di ambiti urbani integrati e sostenibili, anche sotto il profilo delle relazioni sociali, nonché concorrere alla realizzazione di un sistema infrastrutturale generatore di vantaggi in termini di accessibilità (tram).

In quest'ultima prospettiva gran parte dei poli strategici risulta concentrata lungo la dorsale del sistema urbano di trasporto su rotaia.

I dati relativi alle previsioni di carattere commerciale-direzionale vengono riportati congiuntamente, coerentemente con le indicazioni del P.R.G. vigente.

Per la suddivisione dei valori relativi alle superfici commerciali e direzionali di progetto, fino all'adozione della prima variante al P.I., fanno fede le previsioni del P.R.G. vigente, ove specificati dallo stesso.

Il dettaglio di tali previsioni, congiuntamente alle azioni più rilevanti previste in ogni singolo A.T.O. e contenuto nelle schede di seguito riportate.

La capacità insediativa residenziale è stimata nei vari contesti strategici in relazione alla consistenza, specifica vocazione e comunque nell'ottica di integrare sempre la residenza, ove presente, con altre destinazioni compatibili.

Considerazioni differenti valgono per il progetto dell'aeroporto, di Treviso servizi e della Cittadella della salute, ove la presenza della residenza è nulla o residuale.

11. - Sostenibilità energetica degli edifici

Le Norme Tecniche del P.A.T. dettano le linee guida per la definizione, in sede di P.I. dei requisiti volontari e delle forme di incentivazione finalizzate alla promozione del risparmio energetico e all'utilizzo di fonti rinnovabili.

12. - Monitoraggio

Le Norme Tecniche del P.A.T., al fine di assicurare il controllo sugli impatti significativi sull'ambiente derivanti dall'attuazione del Piano, nonché la verifica del raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità prefissati, così da individuare tempestivamente gli impatti negativi imprevisti e, quindi adottare le opportune misure correttive, definisce gli indicatori e gli obiettivi di sostenibilità del piano di monitoraggio.

13. - Disposizioni per il Piano degli Interventi

In sede di formazione della prima variante al P.I., ai sensi degli artt. 17 e 18 della L.R. 11/04, l'Amministrazione Comunale, rapportandosi con il bilancio pluriennale comunale, con il programma triennale delle opere pubbliche, con gli altri strumenti comunali settoriali previsti da leggi statali ed in coerenza ed attuazione del P.A.T., sulla base del quadro conoscitivo aggiornato, provvede ad estendere la trattazione disciplinare a tutto il territorio comunale, al fine di delineare un quadro di coerenza per l'applicazione dei nuovi istituti giuridici e dei progetti di riqualificazione, anche in rapporto alle principali finalità della legge.

L'operazione di sviluppo e precisazione delle scelte del P.A.T. potrà successivamente avvenire per fasi successive, attraverso varianti al P.I. che predispongano l'attuazione dello scenario di sviluppo per parti limitate di territorio e/o per temi.

In ogni caso ogni variante al P.I. è tenuta ad operare nel rispetto del quadro generale dei vincoli, prescrizioni e direttive fornite dal P.A.T. e non può compromettere la possibilità di successiva attuazione del P.A.T. stesso.

Treviso, dicembre 2012



CITTÀ DI TREVISO

Comune di Treviso - Via Municipio, 16 - 31100 TREVISO - C.F. 80007310263 P.I. 00486490261
Centralino 0422/6581 - telefax 0422/658201 email: postacertificata@cert.comune.treviso.it

SETTORE POLIZIA LOCALE, AFFARI GENERALI E ISTITUZIONALI
Servizio Mobilità- Via Castello d'Amore 2/e

Treviso 01-02-2017

Protocollo n.

All' Arch. Giorgio Signorotto
Via Riccati, 7 Treviso
info@studiosignorotto.com

Alla TRT Trasporti e Territorio SRL
Via Rutilia 10/8
20141 Milano
trt@pec.it

E p.c. All'Assessore alle Attività produttive
Paolo Camolei

Oggetto: Integrazione allo "Studio di traffico sulla riorganizzazione della viabilità connessa alle aree AerTre Aeroporto di Treviso, AirCentre, Ex-Marazzato" ricevuta via mail dal Comune di Treviso in data 17/01/2017 – Parere Servizio Mobilità

In riferimento alla documentazione di cui all'oggetto, considerando la Tavola N.7 "Ipotesi progettuale SP1 – Schema progettuale" modificata sulla base delle richieste dal Servizio Mobilità, si esprime parere favorevole con riferimento al solo intervento che interessa l'area Alì-Marazzato, considerando compreso nel primo step progettuale anche la separazione fisica delle carreggiate della Sr 515 Noalese nel tratto fronte accesso Aeroporto.

Con riferimento all'area Luigina e a quella Aeroportuale lo studio viabilistico e i relativi interventi proposti non risultano essere idonei al rilascio di un parere favorevole e dovranno pertanto essere oggetto di successivi approfondimenti; la rotatoria prevista sulla SR 515 nel secondo Step, ubicata a sud ovest in direzione Quinto, in questa fase non è pertanto oggetto di parere;

Rimanendo a disposizione per qualsiasi chiarimento, colgo l'occasione per porgere cordiali saluti.

Il Responsabile del Servizio Mobilità
Ing. Michela Mingardo

Dirigente: Dott. Maurizio Tondato
Responsabile del procedimento: Ing. Michela Mingardo
Responsabile dell'istruttoria: Ing. Giorgio Visentin
Per informazioni e comunicazioni:
telefono 0422 1915462, 0422 1915460
e-mail: michela.mingardo@comune.treviso.it giorgio.visentin@comune.treviso.it,



*Ministero dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio
e del Mare*

COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL'IMPATTO
AMBIENTALE - VIA E VAS

IL SEGRETARIO



Pratica N.
Rif. Mittente:



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali

E. prot DVA - 2014 - 0027790 del 01/09/2014

Al Sig. Ministro
per il tramite del Sig. Capo di Gabinetto

Sede

Direzione Generale per le
Valutazioni Ambientali

Sede



OGGETTO: I.D. VIP 1799 trasmissione parere n. 1590 CTVA del 1 agosto 2014. Richiesta di parere Art. 9 DM 150/07, Disposto L.241/90. aeroporto di Treviso Master Plan 2011 - 2030 parere CTVA 1454, del 07/03/2014, trasmissioni osservazioni dell'Ente proponente, proponente ENAC

Ai sensi dell'art. 11, comma 4 lettera e) del D.M. GAB/DEC/150/2007, e per le successive azioni di competenza della Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali, si trasmette copia conforme del parere relativo al procedimento in oggetto, approvato dalla Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS nella seduta Plenaria del 1 agosto 2014.

Si saluta.

Il Segretario della Commissione
(avv. Sandro Campilongo)



All. c/s

Ufficio Mittente: MATT-CTVA-US-00
Funzionario responsabile: CTVA-US-06
CTVA-US-06_2014-0219.DOC

MARE
Ufficio
VIA e VAS
Il segretario della Commissione

La presente copia fotostatica composta
di N° 10 fogli è conforme al
suo originale.
Roma, li 22-08-2014



*Ministero dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

* * *

Parere n. 159 del 1.8.14

Progetto	Disposto Legge 241/90 – Aeroporto di Treviso Masterplan 2011-2030 Parere CTVA N°1454 del 07/03/2014 Trasmissione Osservazioni dell'Ente Proponente. Parere ex Art. 9 DM 150/07
Proponente	ENAC

Roma, Agosto 2014

Handwritten signatures and initials scattered across the bottom and right side of the page.

La Commissione Tecnica di Verifica per l'Impatto Ambientale – VIA e VAS

VISTA la Nota U.prot.DVA-2014-001432 dell'14/05/2014 acquisita all'E.Prot.CTVA-2014-0001599 dell'14/05/2014 con la quale la Direzione Generale per la Valutazione Ambientale (di seguito DVA) ha inviato la Nota n°48410 del 09/05/2014 di **ENAC** acquisita al Prot. CTVA-2014-0001532 del 12/05/2014 con la quale, ai sensi dell'art. 10- bis della L.241/90 si rimettevano delle Osservazioni al Parere n°1454 del 07/03/2014 espresso dalla CTVA, si inviava il Parere positivo trasmesso con Nota n°11294 del 06/05/2014 espresso dal **MIBACT** e in allegato alla Nota ENAC del 23/12/2013 di Prot. 148556 con delle controdeduzioni al Parere n°1363 del 25/10/2013, sottolineando che la DVA rimaneva in attesa delle conseguenti determinazioni della Commissione Tecnica per la Valutazione Ambientale (CTVA).

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n° 152 recante "Norme in materia ambientale" così come modificato ed integrato dal Decreto Legislativo 16 gennaio 2008 n° 4 e dal Decreto Legislativo del 29 giugno 2010 n°128.

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 concernente "Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248" ed in particolare l'art.9 che prevede l'istituzione della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA-VAS;

VISTO il Decreto Legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, L. 123/2008 "Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto legge 23 maggio 2008, n. 90 recante misure straordinarie per fronteggiare l'emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania e ulteriori disposizioni di protezione civile" ed in particolare l'art. 7 che modifica l'art. 9 del DPR del 14 maggio 2007, n. 90

VISTO il Decreto del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA-VAS;

VISTO il Decreto Legge 6 Luglio 2011 n. 98 convertito in legge il 15 Luglio 2011, L.111/2011 "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto legge 6 Luglio 2011, n. 98 recante disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria" ed in particolare l'art. 5 comma 2-bis;

VISTO il Decreto del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/112/2011 del 19/07/2011 di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale VIA-VAS e i successivi decreti integrativi;

PRESO ATTO che l'ENAC, con la Nota n°48410 del 09/05/2014, argomenta delle Osservazioni e nella fattispecie rilevando come

- Risulti "...irrituale il fatto che la Commissione Tecnica sia arrivata ad un tale Parere senza che il Gruppo Istruttore abbia mai richiesto integrazioni documentali"

- Una Nota che lo stesso ENAC ha inviato alla DVA con Prot. n°148556 del 23/12/2013, contenesse delle contro-deduzioni al Parere n°1363 del 25/10/2013 espresso dalla CTVA ed eccependo come "...solo aspetti marginali sono stati considerati e/o recepiti all'interno del Parere negativo finale".
A giudizio del Proponente le Controdeduzioni espresse nella Nota del 23/12/2013 sono ancora attuali e vengono pertanto riproposte integralmente.
- La CTVA avrebbe proceduto alla "formalizzazione del Parere negativo senza attendere il Parere della Regione Veneto per quanto riguarda la Valutazione di Incidenza Ambientale (VINCA)".
- Il Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo (MIBACT) in data 06/05/2014 con Prot. n°11294 ha motivato il proprio Parere positivo per la realizzazione delle Opere di potenziamento "...previste in Progetto, poiché intervengono su di un sistema infrastrutturale già realizzato...i Beni paesaggistici e i Beni architettonici presenti vengono coinvolti indirettamente in quanto la sovrapposizione si ha solo in limitati tratti".

CONSIDERATO che

Il Proponente chiede di rivedere e superare le criticità rilevate nel Parere della CTVA n°1454 del 07/03/2014 con le argomentazioni di cui alla Nota n°48410 del 09/05/2014 e riproponendo le controdeduzioni al Parere n°1363 del 25/10/2013 con Nota n°148556 del 23/12/2013 sottolineando come ci siano "...rilevanti criticità nelle motivazioni poste alla base del parere interlocutorio negativo...non corrette considerazioni..." e più in particolare esprimendo "...riserve al parere...", in quanto:

PROCEDURA DI VALUTAZIONE

- "Le Osservazioni citate...non dovrebbero essere considerate in quanto pervenute oltre i tempi previsti".

PIANIFICAZIONE AEROPORTUALE

- "...sono considerati dati relativi all'Opzione Zero non corretti (es. passeggeri 2.500.000 invece che 2.3000.000.)"
- "...la IATA...non si occupa dell'approvazione delle rotte di decollo...la competenza è invece da ricondurre e...ENAV/ENAC..."

ACCESSIBILITÀ

- "...le criticità del traffico veicolare della SS515" non sono da ricondurre al solo traffico per e dall'aeroporto ma "...da altri fattori che influenzano tale analisi..."
- "Riguardo il dimensionamento dei parcheggi...non esiste uno specifico regolamento ENAC..."

METODOLOGIA DI MISURA DEL RUMORE

- “Nel Parere si lamenta l’assenza di una Zonizzazione Acustica aggiornata; tale competenza spetta alla Commissione Aeroportuale ex artt. 5 e 6 del D.M. 31/10/1997.”
- “Si contesta il fatto che le misurazioni del rumore sono state svolte solo all’esterno e non anche all’interno delle abitazioni: la norma (DM 31/10/1997 – DM 20/05/1999) non prevede dette modalità di misura...”
- “...si contesta la mancata misurazione del livello sonoro...il SEL è stato invece determinato...”
- “Il riferimento al D.Lgs. 194/2005 non è condivisibile...si applicano ad aeroporti con più di 50.000 movimenti./anno”
- “...il sistema di rilevamento del rumore (...microfoni...)...è stato invece verificato e validato da ARPAV e ISPRA nel dicembre 2012”

VALUTAZIONE DELLA QUALITÀ DELL'ARIA

- “...invece...le centraline risultano localizzate sia sotto la traccia a terra delle rotte che in posti contigui...” e ancora “...si sostiene che le valutazioni sull’inquinamento dell’aria siano state fatte basandosi sui dati ARPAV del 2010...”

VALUTATO che

Il Parere n°1454 del 07/03/2014 precisa:

- i) Come il Gruppo Istruttore abbia indetto opportuni incontri con il Proponente, analizzato e valutato la Documentazione Integrativa, svolto un sopralluogo durante il quale è emersa una condivisa necessità di ulteriori chiarimenti, i quali che sono stati poi forniti dal Proponente attraverso l’integrazione di una successiva Documentazione di Chiarimenti e Precisazioni specie per il trattamento delle acque e delle Nuove Rotte PBN.
- ii) La citata Nota ENAC di Prot. 148556 del 23/12/2013 non è stata acquisita/protocollata dalla CTVA nei mesi antecedenti l’espressione del Parere n°1454 del 07/03/2014, di conseguenza il Gruppo Istruttore non ne era a conoscenza. La Nota succitata esprimeva delle controdeduzioni al Parere “Interlocutorio Negativo” dell’Ottobre 2013 e non conteneva comunque nessun elemento aggiuntivo, Parere che ha comunque subito modifiche nel successivo Parere del Marzo 2014,
- iii) In rappresentanza della Regione Veneto è stato espresso il voto nell’Assemblea Plenaria del 07/03/2014, e a tutt’oggi la Commissione VIA della Regione Veneto non ha ancora espresso il proprio Parere seppur endoprocedimentale. Al riguardo si precisa che la procedura VIA si svolge consentendo, nella fase della consultazione, al pubblico e ai soggetti competenti in materia ambientale di esprimere osservazioni e pareri, senza che ciò debba tuttavia risultare di intralcio al proseguimento e alla conclusione della procedura stessa.

- iv) Il Parere del MIBACT del Maggio 2014, trasmesso comunque a distanza di due mesi dall'avvenuto Parere espresso dalla CTVA nel Marzo 2014, è un Parere favorevole alla realizzazione delle Opere previste nel PSA dell'Aeroporto di Treviso 2011-2030. Parere del MIBACT che si può ritenere complementare ed assonante le considerazioni e valutazioni espresse nel Parere di Marzo 2014 sulla realizzazione degli interventi previsti dal PSA 2011-2030.

VALUTATO ancora che

In entrambi i Pareri della CTVA, sia il n°1363 del 25/10/2013, sia il n°1454 del 07/03/2014:

- **Si sono** prese in esame e controdedotte tutte le Osservazioni presentate, anche quelle acquisite al Protocollo oltre i tempi previsti dall'art. 24 D.Lgs 152/2006. E' una prassi consolidata nella CTVA in quanto si ritiene il merito delle Osservazioni più importante della data di presentazione delle stesse.
- **Si è riportato** il dato dei 2.500.000 passeggeri/anno riferito all'anno 2012 arrotondando la previsione di traffico riportata nello SIA per l'anno 2012 (Tabella B4-1-Rel.-pag. 30/100) di 2.457.198 passeggeri/anno. La differenza dichiarata dal Proponente "non corretta" è di soli 200.000 passeggeri/anno, rimane comunque e assolutamente ininfluenza rispetto al sottodimensionamento già oggi del Terminal Passeggeri.
- **Si voleva** ribadire con "provvedimento di approvazione" l'insostituibile e decisivo ruolo di IATA (*International Air Transport Association*) nell'incarico per l'identificazione delle possibili procedure tramite la progettazione dello sviluppo delle tipologie di navigazione di tipo PBN (*Performance Based Navigation*) secondo i criteri espressi in ICAO (*International Civil Aviation Organization*) Doc. 8168 Vol. II. Risulta pertanto determinante la consulenza di IATA nel predisporre l'individuazione delle Nuove Rotte e le procedure di decollo/atterraggio, documentazione poi soggetta alla definitiva e conseguente presa d'atto/verifica da parte della competente Commissione Aeroportuale (ex art. 5 D.M. 31/10/1997) che, una volta adottata verrà pubblicata in AIP (*Aeronautical Information Publication*). La prescrizione al Punto 4 comunque sottolinea che le previste ipotizzate Nuove Rotte devono avere tutte le autorizzazioni previste dalla norma e la definitiva pubblicazione in AIP. Il Parere del Marzo 2014 ha soppresso le prescrizioni previste nel Parere di Ottobre 2013 (n°7, n°8, n°9) che imponevano eccessive restrizioni fino all'attuazione delle nuove procedure PBN.
- **Sono state** riprese anche le considerazioni dello SIA sulla attuale congestione della SS515 laddove sintetizza che "...permangono infatti più punti in conflitto tra i flussi da e per l'aeroporto...". La prescrizione al Punto 1 invita ad un approfondimento della criticità e a delle ipotesi di soluzioni specie per lo scenario futuro.
- **Si rileva** come il metodo di dimensionamento dei parcheggi sia anche riportato nello SIA (Quadro di Riferimento Progettuale – Sez. B – pag. 34/100) testualmente: "la determinazione del fabbisogno di sosta per l'Aeroporto Antonio Canova di Treviso è stata effettuata nel PSA prendendo in esame lo standard minimo indicato da ENAC, equivalente a 500 posti auto per milione di passeggeri annui". E' lo stesso ENAC poi che per il dimensionamento del numero di parcheggi da prevedere nei PSA, adotta come riferimento il parametro della FAA (*Federal Aviation Administration*) la

Handwritten initials/signature in the top right corner.

quale, per Aeroporti superiori a 1,5 milioni di passeggeri/anno, indica che il "range at existing airports may vary from under 1.000 to as high as 3.300 parking spaces per million originations" (Advisory Circular - AC No 150/5360-13 del 22/04/1988).

La prescrizione al Punto 3 chiede una puntuale configurazione di queste necessarie opere di urbanizzazione primaria specie per lo scenario futuro del PSA al 2030.

- **Si è ripresa** la definizione richiamata nello stesso SIA di "obsolete" e riferite alla Caratterizzazione Acustica Aeroportuale del 2003 e alle Classificazioni Acustiche dei Comuni di Treviso e di Quinto di Treviso, proprio per segnalare la necessità di un aggiornamento della Caratterizzazione Acustica dell'intorno aeroportuale definita da parte della Commissione istituita e regolata secondo gli artt. 4 e 5 del D.M. 31/10/1997.

La prescrizione al Punto 5 richiama tali opportunità/necessità e le relative competenze/responsabilità dettate dalla norma.

- **Si ribadisce** la necessità di un monitoraggio acustico degli edifici residenziali e dei recettori sensibili (scuole) nell'intorno aeroportuale aggiornando i dati e, come sottolineato dallo SIA per gli scenari futuri nei dati riportati nel PSA che per lo scenario al 2030 del volato, prevede che "le attuali procedure pubblicate in AIP, presentano impatti negativi alti soprattutto per quanto concerne gli edifici/la popolazione oggi in Zona B"

Il D.M. 31/10/1997 all'Allegato B delinea le modalità delle posizioni in esterno dei microfoni e comunque fa riferimento alla disciplina della Legge Quadro sull'Inquinamento Acustico n°447 del 2/10/1995.

Il D.M. 20/05/1999 specifica ulteriormente le caratteristiche, la composizione dei sistemi di monitoraggio acustico e le caratteristiche assieme all'ubicazione delle stazioni di monitoraggio.

La prescrizione al Punto 5, imponendo che la campagna di rilevamento acustico sia condotta, coordinata e definita da ARPA, coinvolge e responsabilizza l'Agenzia sull'attuazione di tutte le modalità previste dalla legislazione nella determinazione del rumore cumulativo anche quello da monitorare negli edifici abitativi e nei recettori sensibili influenzati dall'attività aeroportuale specie negli scenari futuri 2020-2030 come riportato nel PSA.

- **Si ribadisce** l'opportunità di esperire una campagna di monitoraggio rilevando anche il livello sonoro del rumore istantaneo (SEL) così come prevede la norma.

Il tutto come prevede la prescrizione al Punto 5.

- **Si ribadisce** come la specificità dell'Aeroporto determini una concorsualità di inquinamenti cumulativi e si ritiene pertanto opportuna la Mappatura Acustica e Strategica non tanto sulla quantità dei movimenti/anno attuali, ma soprattutto dello scenario 2030 e visto che siamo comunque di fronte ad un "agglomerato" costituito da più centri abitati contigui fra loro di quasi centomila abitanti.

La prescrizione al Punto 10 del Parere dell'Ottobre 2013 era precauzionale, nelle more delle finalità di cui al D.Lgs. n°194 del 19/08/2005, prescrizione che è stata soppressa integralmente nel Parere del Marzo 2014.

- **Si sono** valutati i Certificati allegati allo SIA/DI-2012 non conformi a quanto prevede la legislazione sulla strumentazione di rilevamento del rumore dell'attività aeroportuale e sottolineando come, le calibrature/tarature della strumentazione di misura del livello di inquinamento acustico, siano esse con le modalità assistite o non assistite, devono essere comunque certificate da un laboratorio autorizzato e le copie dei Certificati opportunamente a disposizione di ARPA.

Handwritten notes and signatures at the bottom of the page, including the date "6 di 10" and various initials.

- **Si sottolinea** l'importanza che i monitoraggi sulla qualità dell'aria siano sempre opportunamente condotti, coordinati e definiti con **ARPA** della Regione Veneto e seguendo comunque tutte le norme fissate dal D.Lgs 155/2010. Si fa presente che sono stati considerati e valutati tutti i monitoraggi eseguiti da **ARPAV** sia nel 2010, sia nel 2011 che nel 2012. La prescrizione al Punto **11** motiva e riassume le opportune richieste.

**Tutto quanto sopra VISTO, CONSIDERATO e VALUTATO,
la Commissione Tecnica di Verifica per l'Impatto Ambientale – VIA e VAS**


ritiene

che dalle Note e Controdeduzioni del Proponente non sono emerse valutazioni e/o criticità tali da rendere necessaria una revisione del **Parere Negativo** n°1454 del 07 Marzo 2014 al previsto aumento di traffico commerciale nel PSA 2011-2030 dell'Aeroporto di Treviso "Antonio Canova".


Ing. Guido Monteforte Specchi
(Presidente)


.....
ASSENTE
.....

Cons. Giuseppe Caruso
(Coordinatore Sottocommissione VAS)


.....

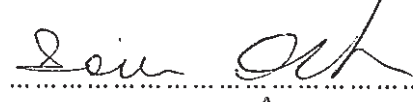
Dott. Gaetano Bordone
(Coordinatore Sottocommissione VIA)


.....


Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres
(Coordinatore Sottocommissione VIA
Speciale)


.....

Avv. Sandro Campilongo
(Segretario)


.....

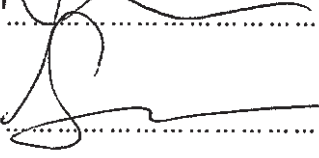
Prof. Saverio Altieri


.....

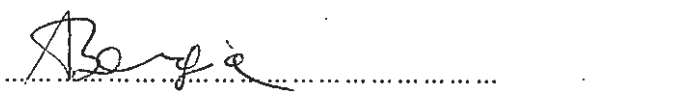
Prof. Vittorio Amadio


.....

Dott. Renzo Baldoni


.....

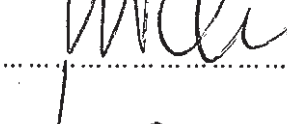
Avv. Filippo Bernocchi


.....

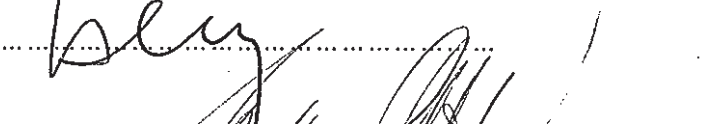
Ing. Stefano Bonino


.....

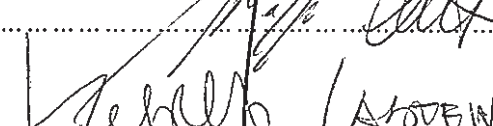
Dott. Andrea Borgia


.....

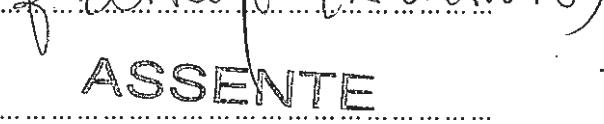
Ing. Silvio Bosetti


.....

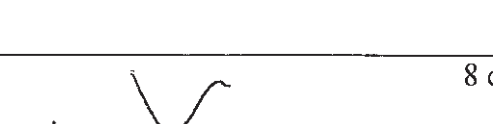
Ing. Stefano Calzolari


.....


Ing. Antonio Castelgrande


.....

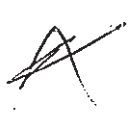
Arch. Giuseppe Chiriatti


.....

Arch. Laura Cobello


.....
ASSENTE
.....

Prof. Carlo Collivignarelli



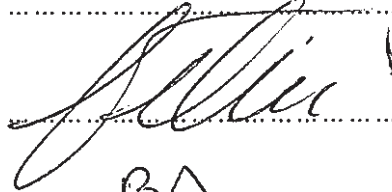




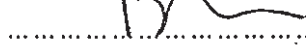
Dott. Siro Corezzi

ASSENTE

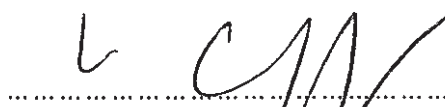
Dott. Federico Crescenzi



Prof.ssa Barbara Santa De Donno



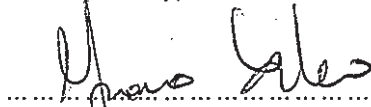
Cons. Marco De Giorgi



Ing. Chiara Di Mambro



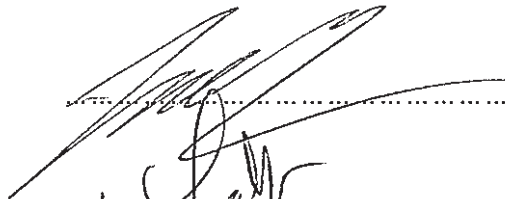
Ing. Francesco Di Mino



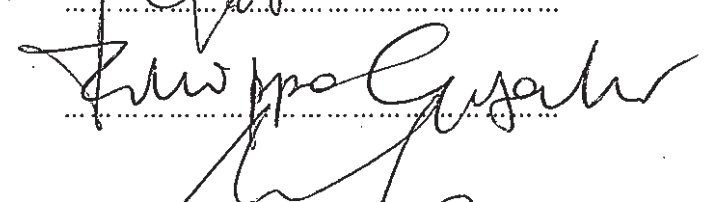
Avv. Luca Di Raimondo

ASSENTE

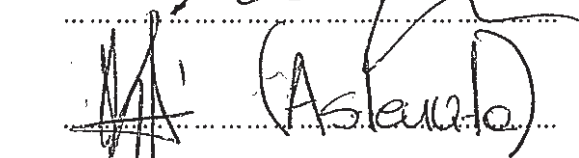
Ing. Graziano Falappa



Arch. Antonio Gatto



Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

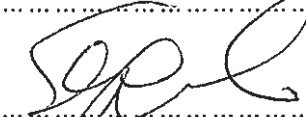


Prof. Antonio Grimaldi

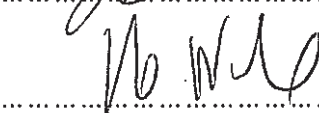
Ing. Despoina Karniadaki

ASSENTE

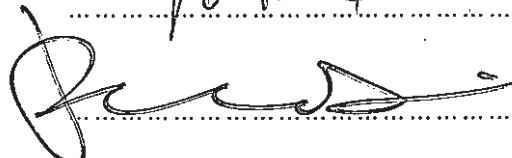
Dott. Andrea Lazzari



Arch. Sergio Lembo



Arch. Salvatore Lo Nardo



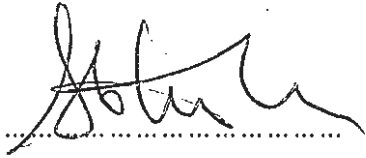
Arch. Bortolo Mainardi

ASSENTE

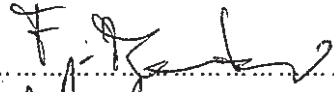
Avv. Michele Mauceri

DEF 1454
10/10/2014

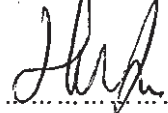
Ing. Arturo Luca Montanelli



Ing. Francesco Montemagno




Ing. Santi Muscarà



Arch. Eleni Papaleludi Melis



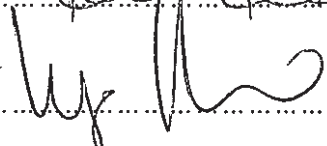
Ing. Mauro Patti



Cons. Roberto Proietti



Dott. Vincenzo Ruggiero



Dott. Vincenzo Sacco

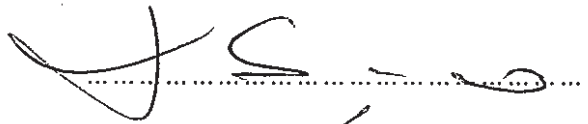


ASSENTE

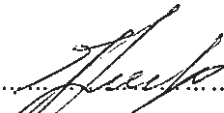
Avv. Xavier Santiapichi

.....

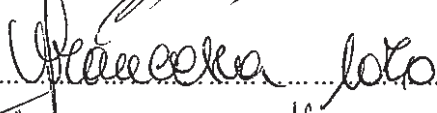
Dott. Paolo Saraceno



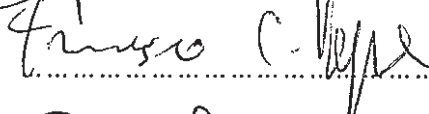
Dott. Franco Secchieri



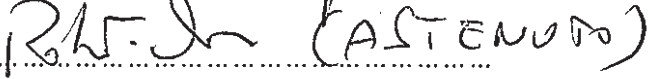
Arch. Francesca Soro



Dott. Francesco Carmelo Vazzana



Ing. Roberto Viviani



**ALL'ILL.MO SIGNOR PROCURATORE CAPO
della REPUBBLICA presso il TRIBUNALE di
TREVISO
Dott. Michele Dalla Costa
ESPOSTO**

del **COMITATO PER LA RIDUZIONE DELL'IMPATTO AMBIENTALE DELL'AEROPORTO DI TREVISO**, riconosciuto quale **ASSOCIAZIONE** iscritta al Registro Regionale delle Associazioni di promozione sociale, in persona dei suoi rappresentanti:

in considerazione delle possibili, numerose e rilevanti irregolarità riscontrabili nella gestione dell'aeroporto Antonio Canova di Treviso, in relazione alle Normative – Linee Guida – Disposizioni di Legge vigenti,

ESPONGONO

alla Sua attenzione e al Suo giudizio quanto segue, per punti, in sintesi rappresentata, riassumendo in breve i tratti più importanti, contenenti possibili fatti di inadempienza, incuria e violazione di norme di legge, con particolare attenzione alle questioni che coinvolgono la collettività e la primaria salute della stessa:

1. Applicazione della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, V.I.A. riguardante l'aeroporto "A. Canova" di Treviso.

La direttiva UE, 85/337/CEE, recepita dallo Stato Italiano come legge obiettivo n. 443/2001, poi Decreto Legislativo n. 190/2002, successivamente sostituito dal n. 163/2006, è strutturata in base al principio dell'azione preventiva. L'iter procedurale dell'aeroporto A. Canova di Treviso è iniziato, su richiesta del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, M.A.T.T.M. nel 1999 e alla data odierna non ha concluso né ricevuto nessun parere positivo di Valutazione degli impatti ambientali dall'ente preposto.

In sintesi, l'aeroporto Canova di Treviso dall'anno 1999 si è ampliato e potenziato in mancanza di un qualsiasi Decreto di Compatibilità Ambientale e nonostante questo, l'ENAC, Ente Nazionale Aviazione Civile gestione, controllo e regolamentazione delle attività del settore per conto dello Stato Italiano, ha permesso continui incrementi capacitativi e fruitivi del traffico aereo e delle attività connesse. *(A tal proposito vedere Allegati 1 - 2).*

A. Sul progetto di "Master Plan, Piano di Sviluppo Aeroportuale (2011-2030) dell'aeroporto di Treviso "A. Canova", Studio di Impatto Ambientale", presentato al MATTM, da ENAC, in qualità di soggetto proponente, nella "Relazione e piano degli investimenti", viene evidenziato che: "Lo scalo Antonio Canova di Treviso, è stato oggetto di significative trasformazioni concentrate negli ultimi 10 anni: una crescita intensa del traffico, sia in termini di passeggeri che di movimenti..." e che, "il gestore AERTRE ha operato con le infrastrutture già esistenti prima della forte crescita, fatto salvo il nuovo terminal passeggeri inaugurato nel 2007". Tutto ciò, non tenendo conto che è accaduto pur essendo l'Aeroporto di Treviso, almeno dal 14.03.1999, manca del Decreto di Compatibilità Ambientale.

Confermato che un aumento fruttivo dell'attività commerciale della suddetta struttura è avvenuta senza mai essere stata autorizzata da un parere positivo, in merito alla Direttiva V.I.A., si chiede alla Vostra Autorità se ci sia stata violazione e falsa applicazione dell'art. 2 del Decreto Legislativo n. 152/2006, eccesso di potere, difetto di istruttoria, contraddittorietà, violazione dei principi comunitari in materia di tutela ambientale, illogicità, inesatta rappresentazione della realtà o di altri reati.

B. Il Piano di Sviluppo dell'Aeroporto di Treviso (P.S.A.) è stato presentato nel "marzo 2012". Nella documentazione depositata con titolo; *Relazione e Piano degli Investimenti* identificata in: **110708_TV_PSA_relazione-rev16-DEFINITIVO.pdf** e *Relazione generale sugli interventi di Piano - Caratteristiche costruttive e specifiche tecniche per l'esecuzione delle opere*, identificata in: **APT_TSF_Relazione_interventi_MP.pdf**, nonché nella *Tavola 08_Planimetria interventi 2010-2015_Fase I*, identificata in: **TAV 08_Planimetria interventi 1ª fase_2015.tif** è evidente che parte di questo Piano di Sviluppo Aeroportuale, era già stato realizzato prima della stessa presentazione e prima del deposito della documentazione presso l'ente giudicante. Difatti i lavori descritti sono stati eseguiti presso lo scalo di Treviso tra il mese di giugno e il mese di dicembre del 2011. (Per approfondire tale argomento vedere allegato: **INADEMPIENZE RISCONTRABILI NELLA GESTIONE DELL'AEROPORTO DI TREVISO: allegato 2 - pag. 2-3-4-5**).

Considerato che il P.S.A. è stato presentato con opere già eseguite, si chiede alla Vostra Autorità se tale grave "anomalia" possa essere considerata un falso in atto pubblico e/o violazione e falsa applicazione dell'art. 2 del decreto legislativo n. 152/2006, eccesso di potere, difetto di istruttoria, contraddittorietà, violazione dei principi comunitari in materia di tutela ambientale, illogicità, inesatta rappresentazione della realtà o di altri reati.

2. Superamento del limite autorizzato di 16.300 movimentazioni aeronautiche annuali.

Il MATTM nel Decreto prot. **DSA-DEC-2007-0000398** del 14/05/2007 ha espresso un parere negativo di V.I.A. obbligando la società di gestione dell'aeroporto di Treviso, AerTre spa a delle prescrizioni tra le quali un limite di movimentazioni aeronautiche annuali: **16.300**. Tale prescrizione cautelativa e preventiva per gli impatti inquinanti non è mai stata rispettata con possibili gravi conseguenze su persone e ambiente. (A tal proposito vedere Allegato 1 - Allegato 2).

Il limite dei voli è stato ribadito dal MATTM Direzione VIA: **DVA-2011-0010666** del 05/05/2011 lo stesso vincolo è stato ribadito su ordinanza dal Consiglio di Stato sul ricorso N. **07516/2011 REG.RIC.** Poi ribadito nella sentenza del **TAR Veneto** nr. **975/2012** del 11/07/2012. Tale sentenza riporta testualmente: *“E' evidente che tale limite massimo dei voli annuo deve essere rispettato dalla società di gestione dell'aeroporto, anche considerando che la sussistenza di tale limite annuo di voli è riconosciuto dalla stessa società di gestione dell'aeroporto”*.

Il 28 dicembre 2012 con Protocollo N. **15842 - Comune Quinto di Treviso** così comunica a MATTM e società Aertre spa: *“... si **DIFFIDA** la Società aeroportuale a non superare i limiti di movimenti aerei sopra richiamati, fintanto che il procedimento di V.I.A. non sarà concluso”*.

Il 02 maggio 2013 con Protocollo DVA-2013-0009943 **Ministero dell'Ambiente / Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali** così comunica alle parti: *“... la scrivente Direzione **DIFFIDA** formalmente la società in indirizzo ad astenersi dal superare i suddetti limiti di movimenti aerei preavvisando sin d'ora, in caso di mancato positivo riscontro, la valutazione in merito l'adozione di ogni opportuna azione di tutela degli interessi ambientali”*.

Il 03 luglio 2013 la Società AerTre S.p.A. impugna di fronte al TAR del Veneto la diffida contro il Ministero dell'Ambiente e il Comune di Quinto di Treviso, procedimento tutt'ora in pendenza di giudizio.

Considerato il fatto che la sentenza del TAR Veneto nr. 975/2012 del 11/07/2012 predispone testualmente quanto segue: *“tuttavia l'avvenuto superamento dei limite numerico dei voli autorizzati non è imputabile al provvedimento impugnato, potendo semmai essere il motivo per avviare, da parte di chi ne abbia interesse le diverse iniziative ritenute necessarie”*. Considerato che la società di gestione dell'aeroporto A. Canova ha, di fronte ad Autorità giudiziarie, riconosciuto il rispetto del limite dei movimenti/anno ma mai rispettato nonostante le varie diffide, si chiede alla Vostra Autorità se tali atti perpetrati nel tempo possono essere considerati: violazione e falsa applicazione dell'art. 2 del decreto legislativo n. 152/2006, eccesso di potere, difetto di istruttoria, contraddittorietà, violazione dei principi comunitari in materia di tutela ambientale, illogicità, inesatta rappresentazione della realtà, falsa informazione di fronte a Autorità giudiziaria o altri reati riscontrabili.

3. Componente inquinamento acustico.

La **Legge nr. 447 del 26/10/1995** – Legge quadro sull'inquinamento acustico; il **D.P.C.M. 14/11/1997** – Determinazione dei valori limite delle sorgenti sonore; il **D.M. 31/10/1997** – "Metodologia di misura del rumore aeroportuale"; il **D.P.R. nr. 496 11/12/1997** – Regolamento recante norme per la riduzione dell'inquinamento acustico prodotto dagli aeromobili civili; il **D.M. 20/05/1999** - Progettazione dei sistemi di monitoraggio per la rilevazione dell'inquinamento in prossimità di aeroporti; la **Legge 21/11/2000** - Procedure antirumore e zone di rispetto negli aeroporti, rappresentano le linee guida per il contenimento, il controllo e la gestione degli impatti che gli aeroporti esercitano sulla popolazione e sui territori ad essa adiacenti.

L'**Art. 32 della Costituzione Italiana** tutela il diritto dei Cittadini a una vita sana che andrebbe assicurata con attività di prevenzione e di controllo.

Difatti, l'orientamento legislativo in materia di tutela della salute dovrebbe sempre avere come elemento orientativo e fondamentale l'applicazione del Principio di Precauzione.

Nel 2016 ISDE, l'Associazione Italiana Medici per l'Ambiente, denunciava come: *«le popolazioni che vivono in prossimità degli aeroporti pagano, in termini di malattie e cause di morte correlate anche a questa particolare forma d'inquinamento, il prezzo più alto di scelte che hanno spesso messo al primo posto il profitto di pochi invece che la salute dei cittadini»*.

Le richieste delle Autorità competenti sia al gestore dell'aeroporto, AerTre spa, nonché ad ENAC, ente proponente dei procedimenti V.I.A. per l'aeroporto A. Canova di Treviso, ad un allineamento nonché al rispetto delle norme di legge riguardo gli impatti sono innumerevoli sia da parte dei cittadini che da parte delle autorità preposte ma in quindici anni non si è mai verificato.

Il decreto VIA n. **398 del 14/05/2007** segnalava di individuare le aree critiche derivanti dall'approvazione della zonizzazione acustica aeroportuale secondo quanto previsto dal D.M. 29/11/2000 ma quelle aree critiche ad oggi non sono mai state individuate! La Commissione Tecnica Valutazioni Impatto Ambientale del M.A.T.T.M. nei pareri Nr. **1363 CTVA** del 25 ottobre 2013; nr. **1454 CTVA** del 7 marzo 2014 e nr. **1590 CTVA** del 01 agosto 2014 ha evidenziato le inadempienze del gestore aeroportuale e di ENAC sul versante della compatibilità degli impatti acustici, bocciando per tre volte consecutive documentazione e piani di risanamento presentati.

I controlli di **ARPAV** nell'intorno del sedime aeroportuale continuano a risultare sporadici, limitati, non rispettosi della Normativa, evidenziando valori abnormi. Ultima notificazione risultati: Prot. N: 0067957 - 07 luglio 2015 (in allegato). Nello specifico, i rilevamenti effettuati negli anni 2013 – 2014 e localizzati a Quinto di Treviso segnalano tutti i valori diurni e notturni superiori ai limiti consentiti. Nonostante siano stati fatti nuovi monitoraggi rimane ad oggi il fatto che ENAC e il gestore aeroportuale non hanno aggiornato né la zonizzazione acustica aeroportuale né predisposto un sistema di monitoraggio come previsto dalle leggi vigenti. La zonizzazione acustica aeroportuale deve essere aggiornata regolarmente ogni due anni, come prescritto dall'Allegato B: STRUMENTAZIONE E MODALITA' DI MISURA PER LA CARATTERIZZAZIONE ACUSTICA DELL'INTORNO AEROPORTUALE – punto 9 del D.M. 31/10/1997. Per l'aeroporto di Treviso questo aggiornamento non viene attuato dall'anno 2001. A causa di queste inadempienze le persone che vivono nei pressi della struttura aeroportuale non sono tutelate come enunciato dall'**art. 32 della Costituzione** che prevede la tutela della salute come fondamentale diritto dell'individuo e interesse della collettività. Inoltre le persone prive delle necessarie informazioni previste dalle normative sugli impatti acustici sopra citate, non possono avvalersi di nessun tipo di autotutela o di rivalsa, in quanto la percezione del forte impatto acustico rimane relegato all'ipotesi ma senza nessun dato ufficiale che lo certifichi. L'inquinamento acustico è causa di contenzioso per la valutazione del superamento della “**normale tollerabilità**” ai sensi dell'articolo **844 del codice civile** e dell'**art. 659 del codice penale** secondo il criterio “comparativo” in contrapposizione con le norme amministrative della **Legge 26 ottobre 1995, n. 447**, "Legge quadro sull'inquinamento acustico" e dei relativi decreti applicativi che definiscono i limiti di “accettabilità” del rumore secondo il criterio detto.

Considerato che nell'Ordinamento Giuridico Italiano i reati di rifiuto d'atti d'ufficio e di omissioni d'atti d'ufficio sono disciplinati dall'articolo **328** del **codice penale**, si chiede alla Vostra Autorità se in questa condizione si ravvedano per l'ente gestore, Aertre s.p.a. e l'ente di controllo delle attività aeroportuali, ENAC o di altre autorità predisposte al controllo e all'attuazione di tali disposizioni di legge, l'addebito di tali o di ulteriori reati che la Vostra Autorità potesse riscontrare.

4. Componente inquinamento atmosferico

Come riportato sul documento espresso dalla Commissione Tecnica Valutazione Ambientali del MATTM parere n. **1454 CTVA** del 07/03/2014, per quanto riguarda il monitoraggio delle emissioni di inquinanti in atmosfera non esistono ad oggi dati certi e certificati tali da poter considerare lo stato attuale degli impatti su persone ed ambiente. La CTVA del MATTM, nei pareri n. **1363** del 25.10.2013 e n. **1454** del 07.03.2014, ribadisce la mancanza di centraline di rilevamento fisse in numero adeguato, necessarie per il monitoraggio costante e continuo degli inquinanti.

In considerazione della mancata applicazione delle forme di tutela richieste in conformità alle leggi vigenti, si chiede alla Vostra Autorità se sussistono responsabilità, violazioni o reati contro la salute pubblica.

5. Componente Ambiente Idrico

Come descritto su tutti i documenti, l'area vasta potenzialmente interessata dagli impatti del piano di sviluppo aeroportuale è stata identificata con il reticolo idrografico immediatamente circostante l'aeroporto in cui sono recapitate le acque di dilavamento provenienti dalle piste e dai piazzali aeroportuali e con l'intera asta fluviale del Sile a valle di questo.

Le acque meteoriche di scorrimento superficiale, le acque di dilavamento della pista e dei piazzali di sosta, nonché quelle di "De-icing" fino al 2011 sono state recapitate in parte direttamente nel fiume Sile, in parte sono state intercettate dal reticolo idrografico minore formato da fossi e collettori di bonifica che si riversavano anch'essi nel fiume Sile senza alcun tipo di trattamento.

Nel 2011 sono stati realizzati parzialmente dei lavori di raccolta delle acque inquinate ma, nonostante le disposizioni di legge, allo stato attuale non ci sono analisi chimiche qualitative e quantitative sulla composizione del refluo in uscita dalle unità di trattamento, né sono mai stati ultimati gli interventi di conferimento di acque meteoriche come indicato dalle disposizioni della Commissione Tecnica di Valutazione Ambientale del MATTM.

In un'osservazione al pubblico riferita alla VIA Master Plan aeroporto A. Canova di Treviso, **DVA-00-2013-0010135** del 03/05/2013 il Comitato aeroporto e altri rappresentanti di Associazioni di Treviso informavano la CTVA del Ministero dell'Ambiente che nei lavori di ampliamento e potenziamento dell'infrastruttura aveva partecipato come azienda incaricata di fornire materiale per il sottofondo della nuova pista di volo la "Mestrinaro spa" coinvolta nella nota inchiesta giudiziaria di conferimento di materiale contenente rifiuti tossici altamente

inquinanti depositati nei siti dell'autostrada A4 e dei parcheggi dell'aeroporto Marco Polo di Venezia-Tessera. L'inchiesta parlava di rinvenimento nei sottofondi dei siti sopra citati di alti quantitativi di arsenico, cobalto, cromo, rame, ecc. fino a 100 volte i limiti tollerati per legge.

Per questo fatto fu chiesto a varie Autorità tra cui lo stesso MATTM, il Prefetto della provincia di Treviso ed il NOE di Venezia, di fare accertamenti per verificare se, in un'area adiacente ad un Parco Naturale tutelato da vincoli ambientali, nonché zona altamente antropizzata, ci fossero rischi per la salute dei residenti e la mancata tutela dell'ambiente. Non è stata mai data nessuna risposta dalle Autorità competenti. Inoltre si riporta a titolo di cronaca che nel 2011, nelle zone adiacenti l'aeroporto di Treviso, le Autorità predisposte costatarono un importante inquinamento da mercurio nei pozzi d'acqua potabile direttamente prelevata in falda nei Comuni di Treviso, Preganziol e Quinto di Treviso. Conseguente a ciò, le rispettive Amministrazioni Comunali deliberarono delle ordinanze di divieto all'uso dell'acqua dei pozzi. Considerato che i fatti esposti rilevano nell'area citata una forte pressione ambientale e considerato inoltre che gli aeroporti sono definiti "IMPORTANTI FONTI DI PRESSIONE" in relazione alle sostanze perfluoro alchiliche (schiume antincendio), glicole propilenico (utilizzato nelle fasi di "de-icing"), anche alla luce dei gravi fatti di inquinamento da PFAS delle falde acquifere del Vicentino, dove è stata aperta un'inchiesta per disastro ambientale, si chiede alla Vostra Autorità di prendere in considerazione tale esposizione dei fatti e verificare se esistono violazioni penali o amministrative sui lavori eseguiti nell'anno 2011, riferiti alla realizzazione dei nuovi sottofondi della pista di atterraggio. Congiuntamente si chiede se il non completamento delle strutture di conferimento delle acque reflue dell'infrastruttura e il continuo sversamento di parte della acque reflue e di lavamento sversate tutt'ora sul Fiume Sile abbiano arrecato danni all'ambiente ed in particolare alle falde acquifere sottostanti.

6. Danni alle proprietà causati da "Vortex Strike"

Il "Vortex Strike" è un vortice d'aria con violento spostamento delle tegole e/o altri materiali dai tetti delle case causato dal passaggio a bassa quota degli aerei. Questo fenomeno di compressione dell'aria, che si attua prevalentemente durante la fase di atterraggio degli aerei, può creare ingenti danni agli immobili, mettendo in serio pericolo anche l'incolumità degli Abitanti della casa colpita, delle Persone e cose che si trovano nelle vicinanze spaziali dove il fenomeno si è espresso.

Nel comune di Quinto di Treviso, nelle aree interessate dalle rotte di avvicinamento alla pista dell'aeroporto A. Canova, sono innumerevoli i casi documentati di questo fenomeno con denunce presentate alle Autorità e ai Soggetti competenti (in allegato).

Nessuno degli Abitanti colpiti da questo fenomeno, provocato dal passaggio degli aerei a bassa quota, è riuscito ad oggi ad ottenere un risarcimento per i danni subiti dalle case e molti di essi devono provvedere o hanno provveduto a mettere in sicurezza gli immobili a proprie spese.

Considerato che:

- in Italia non esiste nessuna norma specifica per questo tipo di danni a proprietà immobiliari causati da velivoli;
- i casi in questione sono di fatto un danno ingiusto, con responsabilità accertate che lede il diritto di proprietà pur essendo un danno non patrimoniale;
- il reato di danneggiamento di cui all'art. 635 c.p. tutela il diritto del Proprietario;

si chiede alla Vostra Autorità, nel caso specifico di intervenire per accertare se esistono i termini di reato penale o/e reato amministrativo che ammettono la risarcibilità del danno non patrimoniale per lesione della proprietà.

I Tribunali di Trieste e di Vercelli, rispettivamente con le sentenze del 09.12.2013 e del 12.02.2015, hanno riconosciuto la risarcibilità del danno non patrimoniale per la violazione del diritto di proprietà ed, in particolare, del diritto al pieno godimento della propria abitazione, ovverosia a quello spazio essenziale per la serena esplicazione della persona (vedere allegati). Tutto ciò a salvaguardia della tutela delle abitazioni e dell'incolumità degli Abitanti.

CHIEDONO

all'Ill.mo **Sig. Procuratore Capo della Repubblica** adito, esperite le operazioni di analisi e verifiche ritenute adeguate e necessarie al complesso caso giuridico sottoposto alla Sua cortese attenzione, al fine di fare emergere fatti costituenti reato, di perseguire i responsabili dei fatti penalmente rilevanti, che si dovessero ravvisare nell'esposizione tutta, de qua, o che la S.V. Ill.ma ritenga ravvisarsi in tutti i fatti sopra esposti, con preghiera di avviso in caso di archiviazione ex art. **408 cpp**.

Con osservanza.

Treviso, 30 Novembre 2016

In fede

Camera dei Deputati

Legislatura 17
ATTO CAMERA

Sindacato Ispettivo

INTERROGAZIONE A RISPOSTA SCRITTA : 4/12046
presentata da **SPESSOTTO ARIANNA** il **11/02/2016** nella seduta numero **567**

Stato iter : **CONCLUSO**

COFIRMATARIO	GRUPPO	DATA FIRMA
ROMANO FRANCESCO SAVERIO	MISTO-ALLEANZA LIBERALPOPOLARE AUTONOMIE ALA-MAIE-MOVIMENTO ASSOCIATIVO ITALIANI ALL'ESTERO	11/02/2016
BIANCHI NICOLA	MOVIMENTO 5 STELLE	11/02/2016
ROMANO PAOLO NICOLO'	MOVIMENTO 5 STELLE	11/02/2016
LIUZZI MIRELLA	MOVIMENTO 5 STELLE	11/02/2016
CARINELLI PAOLA	MOVIMENTO 5 STELLE	11/02/2016
DE LORENZIS DIEGO	MOVIMENTO 5 STELLE	11/02/2016

Ministero destinatario :

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

Attuale Delegato a rispondere :

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI , data delega **11/02/2016**

Partecipanti alle fasi dell'iter :

NOMINATIVO	GRUPPO oppure MINISTERO/CARICA	DATA evento
RISPOSTA GOVERNO		
NENCINI RICCARDO	ERRORE:TROVATE+CARICHE, ERRORE:TROVATI +MINISTERI	30/06/2017

Fasi dell'iter e data di svolgimento :

RISPOSTA PUBBLICATA IL 30/06/2017

CONCLUSO IL 30/06/2017

TESTO ATTO

Atto Camera

Interrogazione a risposta scritta 4-12046

presentato da

SPESSOTTO Arianna

testo di

Giovedì 11 febbraio 2016, seduta n. 567

SPESSOTTO, NICOLA BIANCHI, PAOLO NICOLÒ ROMANO, LIUZZI, CARINELLI e DE LORENZIS. — **Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.** — Per sapere – premesso che:

il 31 gennaio 2016, un velivolo della compagnia Ryanair, in fase di atterraggio presso l'aeroporto di Treviso «A. Canova», ha provocato la distruzione del tetto di alcune case del centro abitato del Comune di Quinto (Treviso);

le cause dell'incidente, che ha provocato la caduta di diverse tegole in particolare in vicolo Marangon, non sono state ancora chiarite e una donna presente nella zona limitrofa ha rischiato di essere colpita dalle tegole, sbalzate in aria come proiettili dal vortice d'aria venutosi a creare a seguito dell'evento;

dopo l'incidente, come riportato dalla stampa locale, il sindaco del comune trevigiano Mauro Dal Zilio ha immediatamente segnalato quanto accaduto alla società dello scalo trevigiano Aertre e alla direzione Nordest di Enac per denunciare la gravità dei danni subiti dalle abitazioni e il rischio per l'incolumità pubblica derivante da simili incidenti;

non è la prima volta che si verificano episodi analoghi nella rotta di atterraggio sovrastante il comune di Quinto: già nel marzo del 2002 una puntata della trasmissione Report, intitolata «Perché gli aeroporti» aveva denunciato i rischi legati ai voli a bassa quota e i mancati risarcimenti per i danni riportati dalle case per effetto del cosiddetto «vortex strike»;

nonostante le continue richieste di intervento inoltrate da cittadini e comitati locali, non risulta agli interroganti che per lo scalo di Treviso siano state mai compiute opere di mitigazione ambientale negli ultimi quindici anni né tantomeno che si sia mai proceduto all'erogazione di fondi a titolo di risarcimento a favore dei cittadini che hanno subito danni a causa dei voli a bassa quota;

a fronte di tali gravi episodi, e in assenza di adeguate misure di sicurezza e mitigazione ambientale, particolare preoccupazione desta, ad avviso degli interroganti, la scelta compiuta dal gestore aeroportuale di ampliare ulteriormente il numero di passeggeri e di voli per lo scalo trevigiano, che nel 2015 ha fatto registrare il passaggio di 2.383.307 passeggeri, in incremento del 6 per cento rispetto all'anno precedente –:

se il Ministro interrogato non ritenga opportuno assumere ogni iniziativa di competenza, anche tramite l'ENAC affinché siano attivate nei confronti dei gestori aeroportuali e delle compagnie aeree procedure di risarcimento, sul modello degli scali londinesi, nei casi di eventuali danni provocati alle abitazioni dai cosiddetti «vortex strike», soprattutto in fase di atterraggio dei velivoli;

con quali modalità il Ministro intenda procedere affinché i gestori degli scali aeroportuali siano tenuti a investire, come previsto dalla normativa vigente, parte dei propri introiti a favore delle opere di mitigazione ambientale, incluse le misure di riduzione del rischio di vortex strike. (4-12046)

RISPOSTA ATTO

Atto Camera

Risposta scritta pubblicata Venerdì 30 giugno 2017

nell'allegato B della seduta n. 824

4-12046

presentata da

SPESSOTTO Arianna

Risposta. — Con riferimento all'atto di sindacato ispettivo in esame, si forniscono i seguenti elementi di risposta sulla base delle informazioni assunte presso l'ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) e l'agenzia nazionale per la sicurezza al volo (ANSV).

In relazione all'episodio descritto dagli interroganti, l'ENAC informa che dall'esame della documentazione acquisita agli atti dalla competente direzione aeroportuale nord-est sono emersi i seguenti elementi:

1) in corrispondenza del tracciato al suolo del sentiero di discesa strumentale degli aerei in atterraggio per pista 07, dove si trova un quartiere residenziale del comune di Quinto di Treviso, l'avvicinamento degli aeromobili è avvenuto con procedura strumentale tipo «Straight – in ILS»;

2) la visura del tracciato radar non ha evidenziato scostamento di rotta rispetto alla direzione strumentale stabilita;

3) le quote riportate dagli aeromobili in avvicinamento, stanti anche le approssimazioni di sistema in tema di rilevazione strumentale, sarebbero compatibili con i dati stabiliti per procedura, quali quote di avvicinamento;

4) dai dati fotografici dell'abitato antistante la soglia pista 05, emerge che le abitazioni coinvolte, ad un piano, precedono di alcune centinaia di metri dei palazzi a tre piani che non hanno riportato danno alcuno, evidenziando dunque un fenomeno che si sarebbe verificato nel luogo dove sarebbe dovuto essere minore l'impatto di un eventuale vortice d'aria.

Per quanto riguarda gli ultimi due punti ENAC precisa che si tratta di considerazioni indicative, riservando alla perizia di un esperto del settore ogni eventuale interpretazione dei riscontri tecnici suddetti.

In merito alla richiesta di un eventuale fondo atto a supportare spese derivanti da simili danni, il Gestore aeroportuale ha ribadito l'assenza di fondi per simili eventi, evidenziando l'assenza di obblighi in tal senso.

In merito alla vigilanza sulla regolarità della circolazione aerea, si evidenzia che tutti gli Enti preposti alla vigilanza, (Autorità amministrative territoriali, ENAV, aeronautica militare, società di gestione ed ENAC), ciascuno per la parte di competenza, vigilano e operano al fine di verificare e contenere ogni comportamento illecito nel campo della circolazione aerea atto a compromettere la sicurezza e la salute del passeggero e del cittadino.

Infine, si rappresenta che sull'episodio in questione l'agenzia nazionale per la sicurezza al volo (ANSV) ha comunicato che non emerge la sussistenza dei presupposti previsti dall'ordinamento

nazionale, internazionale e dell'Unione europea per classificare l'evento come «Incidente» aeronautico o «mancato incidente». Conseguentemente l'ANSV non può aprire un'inchiesta di sicurezza, non sussistendo i presupposti di legge richiesti.

Il Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti: Riccardo Nencini.