

4.1



O Uee

R

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

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

\* \* \*

Parere n. 2978 del 29/03/2019

b 40

<b>Progetto</b>	<b>Istruttoria VIA</b> <b>Aeroporto di Treviso</b> <b>Strumento di pianificazione e</b> <b>ottimizzazione al 2030</b>  <b>ID VIP 3607</b>
<b>Proponente</b>	<b>ENAC</b>

h  
g  
g  
u

o

o

h  
h  
h

h  
h  
h

B  
h

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

**VISTO** il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 e s.m.i. recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i.;

**VISTO** il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 e s.m.i. 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 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 20/07/2011 di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS ed i successivi decreti integrativi;

**VISTO** il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. GAB/DEC/2011/168 del 28/10/2011 di nomina del Rappresentante della Regione Veneto;

**VISTO** il Decreto Ministeriale n. 308 del 24/12/2015 recante gli “*Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale*”;

**VISTA** la domanda presentata dall'ENAC con nota prot.n.40277 in data 20/04/2017 e successivamente integrata con nota prot.n.49521 del 16/05/2017, per l'avvio della procedura di valutazione di impatto ambientale ai sensi dell'art.23 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., relativa al progetto “*Aeroporto di Treviso, strumento di pianificazione e ottimizzazione al 2030*”;

**PRESO ATTO** che la domanda è stata acquisita dalla Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali (DVA) con prot.n.DVA/9741 in data 26/04/2017 e con prot.n.DVA/11484 del 16/05/2017;

**PRESO ATTO** che la DVA con nota prot.n.DVA/11708 del 18/05/2017, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS (CTVA) con prot.n.CTVA/1592 in data 18/05/2017 ha comunicato l'esito positivo delle verifiche tecniche e amministrative per la procedibilità della domanda ed ha trasmesso, per l'istruttoria tecnica di competenza della stessa CTVA la documentazione progettuale ed amministrativa presentata dall'ENAC;

**ESAMINATA** la documentazione progettuale che si compone dai seguenti elaborati forniti dalla Società Proponente:

- documentazione progettuale presentata in data 20/04/2017 con la domanda e consistente in elaborati relativi a:
  - elaborati di progetto – Strumento di pianificazione e ottimizzazione al 2030 dell'aeroporto “A. Canova”;
  - studio di impatto ambientale;
  - sintesi non tecnica;
  - valutazione di incidenza;
  - verifica preliminare dell'interesse archeologico;
- documentazione integrativa fornita con nota prot.n.27409-P del 14/03/2018 acquisita al prot.n.DVA/6517 del 19/03/2018 e successivamente trasmessa con nota prot.n.DVA/7493 del

28/03/2018, acquisita con prot.n.CTVA/1466 in data 16/04/2018; le integrazioni sono state fornite in risposta alla richiesta di integrazioni prot.n.DVA/2465 del 31/01/2018;

- documentazione integrativa volontaria fornita con nota prot.n.116393 del 23/10/2018, acquisita con prot.n.DVA/23888 del 24/10/2018 e successivamente trasmessa con nota prot.n.DVA/25242 del 09/11/2018, acquisita con prot.n.CTVA/3940 in data 09/11/2018;

**PRESO ATTO** che la pubblicazione dell'annuncio relativo alla domanda di pronuncia di compatibilità ambientale ed al conseguente deposito della documentazione progettuale per la pubblica consultazione è avvenuta in data 21/04/2017 sui quotidiani "Il Corriere della Sera", "Il Corriere del Veneto" e "La Tribuna" di Treviso;

**PRESO ATTO** che, ai sensi dell'art.10, comma 3 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., le pubblicazioni presentano specifica evidenza dell'integrazione con la procedura di valutazione di incidenza di cui all'articolo 5 del decreto n. 357 del 1997;

**PRESO ATTO** che la pubblicazione dell'annuncio relativo al deposito della documentazione integrativa per la pubblica consultazione è avvenuta in data 31/03/2018 sui quotidiani "Il Corriere della Sera", "Il Corriere del Veneto" e "La Tribuna";

**PRESO ATTO** che la pubblicazione dell'annuncio relativo al deposito della documentazione integrativa volontaria per la pubblica consultazione è avvenuta in data 25/10/2018 sui quotidiani "Il Corriere della Sera", "Il Corriere del Veneto" e "La Tribuna";

**VERIFICATO** che, è stato presentato, ai sensi dell'art.23, comma 2 del D.Lgs. n.152/2006 e s.m.i., con nota ENAC-PROT-16/05/2017-0049521-P l'elenco delle autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, nulla osta e assensi comunque denominati, già acquisiti o da acquisire ai fini della realizzazione e dell'esercizio del progetto;

**CONSIDERATO** che ai sensi dell'art.26, comma 4 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i. il provvedimento di valutazione dell'impatto ambientale sostituisce o coordina tutte le autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, nulla osta e assensi comunque denominati in materia ambientale, necessari per la realizzazione e l'esercizio dell'opera;

**CONSIDERATO** che con la nota prot.n.DVA/11708 del 18/05/2017 di comunicazione dell'esito delle verifiche tecniche e amministrative per la procedibilità della domanda di pronuncia di compatibilità ambientale, la DVA invita la CTVA a verificare l'elenco delle autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, nulla osta e assensi in materia ambientale fornito dal Proponente;

**PRESO ATTO** dell'elenco delle autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, nulla osta e assensi comunque denominati in materia ambientale, già acquisiti o da acquisire ai fini della realizzazione e dell'esercizio del progetto, forniti dalla Società proponente;

**PRESO ATTO** che sul sito web del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, sono state pubblicate, ai sensi dell'art.24, comma 10 del D.Lgs.n.152/2006, oltre alla documentazione presentata dalla Società proponente, anche le osservazioni ed i pareri espressi ai sensi dell'art.24, comma 4 ed ai sensi dell'art.25, commi 2 e 3 del D.Lgs. n.152/2006 e s.m.i.;

**VISTE** le seguenti osservazioni e pareri espressi ai sensi dell'art.24, comma 4 ed ai sensi dell'art.25, commi 2 e 3 del D.Lgs. n.152/2006 e s.m.i.:

N°	Osservatore	Protocollo/Data DVA
1	Comune di Quinto di Treviso	DVA-2017-0015580 04/07/2017
2/3	Paolo Scroccaro	DVA-2017-0015743 05/07/2017
		DVA-2017-0016451 12/07/2017

4	Elio Mantini per conto della lista civica "Quinto Futura"	DVA-2017-0016500	12/07/2017
5	Alessandro Sottana	DVA-2017-0016501	12/07/2017
6	Comune di Casier	DVA-2017-0016613	13/07/2017
7	Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale Dell'Aeroporto di Treviso	DVA-2017-0016739	14/07/2017
8	Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale Dell'Aeroporto di Treviso	DVA-2017-0016740	14/07/2017
9	Chiara Botteon	DVA-2017-0016828	17/07/2017
10	Racchello Costruzioni	DVA-2017-0016831	17/07/2017
11	Comune di Preganziol	DVA-2017-0016832	17/07/2017
12	Comune di Zero Branco	DVA-2017-0016834	17/07/2017
13	Comune di Treviso	DVA-2017-0016976	18/07/2017
14	Provincia di Treviso	DVA-2017-0017107	19/07/2017
15	Valdo Tamantini per conto del Comune di Zero Branco	DVA-2017-0017368	21/07/2017
16	Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale Dell'Aeroporto di Treviso	DVA-2017-0018403	03/08/2017
17	Parco Naturale del fiume Sile	DVA-2017-0022391	02/10/2017
18	Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale Dell'Aeroporto di Treviso	DVA-2017-0026059	13/11/2017
19	Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale Dell'Aeroporto di Treviso	DVA-2018-0002012	29/01/2018
20	Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale Dell'Aeroporto di Treviso	DVA-2018-0007109	26/03/2018
21	Comune di Quinto di Treviso	DVA-2018-0013190	07/06/2018
22	Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale Dell'Aeroporto di Treviso	DVA-2018-0013232	08/06/2018
23	Osservazioni del Sig. Alessandro Sottana	DVA-2018-0013118	07/06/2018
24	Osservazioni del Comune di Morgano	DVA-2018-0016415	16/07/2018
25	Osservazioni del Comune di Zero Branco	DVA-2018-0016648	18/07/2018
26	Osservazioni del Comune di Treviso	DVA-2018-0018801	13/08/2018
27	Osservazioni dell'Associazione Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale dell'Aeroporto di Treviso in data 19/12/2018	DVA-2018-0028697	19/12/2018
28	Osservazioni del Gruppo Movimento 5 Stelle Consiglio Regionale Veneto in data 19/12/2018	DVA-2018-0028787	19/12/2018
29	Osservazioni del Sig. Valdo Tamantini in data 20/12/2018	DVA-2018-0028851	20/12/2018
30	Osservazioni dell'Associazione Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale Dell'Aeroporto di Treviso in data 14/01/2019	DVA-2019-0000694	14/01/2019
31	Osservazioni del Comune di Quinto di Treviso in data 15/01/2019	DVA-2019-0000835	15/01/2019
32	Osservazioni del Sig. Alessandro Sottana in data 15/01/2019	DVA-2019-0000867	15/01/2019
33	Osservazioni del Comune di Zero Branco in data 16/01/2019	DVA-2019-0000964	16/01/2019

**PRESO ATTO** delle controdeduzioni del proponente;

**CONSIDERATO** che tutte le Osservazioni sono state analizzate e controdedotte ai fini dell'espressione del presente Parere e del relativo quadro prescrittivo, come approfondito nell'**Allegato 1** (che costituisce parte integrante del presente Parere);

**RILEVATO** che l'aeroporto di Treviso è stato oggetto di valutazioni nell'ambito delle seguenti procedure:

- *procedura di VIA*: la procedura relativa all'incremento fruitivo dell'aeroporto: piano di controllo e riduzione degli impatti è stata conclusa con parere interlocutorio negativo in seguito al parere CTVA n.813 del 03/08/2006 e della Determina della Direzione generale per la Salvaguardia Ambientale

prot.n.DSA-DEC-2007-398 del 14/05/2007; in particolare, con la Determina citata, veniva disposto quanto segue:

- *“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 superiori a circa 16.300 (dato riferito al 2004), anno in cui dovevano essere individuate le aree critiche derivanti dalla approvazione della zonizzazione acustica secondo quanto previsto dal D.M. 29 novembre 2000;*
- *in caso di inadempimento nei termini indicati lo scrivente ministero attiverà con la collaborazione della Regione Veneto e dell’ARPA Veneto tutte le iniziative di tutela che si dovessero rendere necessarie;*
- *per quanto riguarda, inoltre, i voli notturni si ricorda che l’art.5 del DPR 11 dicembre 1997 n.496, così come modificato dall’art.1 del DPR 9 novembre 1999 n.476, stabilisce che possano essere autorizzati voli notturni diversi da quelli di Stato, sanitari e di emergenza ove venga accertato dagli organi di controllo competenti il non superamento della zona di rispetto A dell’intorno aeroportuale del valore di 60 dB(A) L<sub>van</sub>”;*
- *procedura di verifica di assoggettabilità alla VIA: la procedura relativa agli interventi di potenziamento e sviluppo delle infrastrutture di volo è stata conclusa con parere favorevole all’esclusione dalla VIA con prescrizioni in seguito al parere CTVA n.698 del 15/04/2011 e della nota DVA-2011-10666 del 05/05/2011; l’ente preposto per verificare le ottemperanze era l’ARPA Veneto;*
- *procedura di VIA: la procedura relativa al Nuovo Master Plan 2011-2030 è stata conclusa con il ritiro dell’istanza di VIA in seguito al parere interlocutorio negativo CTVA n. 1363 del 25/10/2013 e della nota prot.n.DVA-2015-17491 del 06/07/2015; nell’ambito di detta procedura sono espressi favorevolmente il Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del turismo e la Regione veneto; il proponente ha chiesto il ritiro mentre la CTVA stava esaminando la documentazione integrativa fornita dallo stesso proponente ed il parere della Regione Veneto; con il proprio parere CTVA n.1363 la Commissione disponeva la presentazione di un nuovo procedimento di VIA precisando che “sino alla conclusione del nuovo procedimento di VIA, non dovrà essere superato il numero dei voli già indicato nella nota prot.n.DSA-DEC-207-398 del 14/05/2007 di questo Ministero” pari a 16.300;*

**PRESO ATTO** che la DVA con nota prot.n.DVA/6920 del 14/03/2016 riporta quanto segue:

- ha rilevato che dallo studio di impatto ambientale emergeva che il limite al numero dei voli posto con il provvedimento n.398 del 14/05/2007 risultava superato nel corso del 2011;
- ha coinvolto la CTVA per la revisione del parere del 2013 relativamente ad elementi di valutazione relativi agli effetti ambientali del dichiarato livello di esercizio; la CTVA con i pareri CTVA n.1454 del 07/03/2014 e n.1590 del 01/08/2014 ha confermato che sino alla conclusione del nuovo procedimento di VIA, non dovrà essere superato il numero dei voli già indicato nella nota prot.n.DSA-DEC-207-398 del 14/05/2007 di questo Ministero, pari a 16.300;
- ha chiesto, con nota prot.n.DVA-2014-40420 del 09/12/2014, ad ISPRA di effettuare, ai sensi dell’art.29 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., i dovuti controlli circa le rilevate violazioni rispetto agli atti di valutazione ambientale precedentemente emessi;
- ha comunicato ad ENAC con nota prot.n.DVA-2014-40411 del 09/12/2014, l’avvio del procedimento ex art. 29 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i.;
- ha comunicato ad ENAC, in seguito alla Relazione conclusiva dell’ISPRA, acquisita con prot.n.6127/DVA del 04/03/2016, di non dare seguito alla procedura ex art. 29 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i. e di ritenerla pertanto conclusa;

**RILEVATO** che nella Relazione conclusiva ISPRA afferma che:

*“L’analisi condotta dal gestore conferma quindi quanto già evidenziato dal servizio AMB-AGF di ISPRA, ovvero che l’impronta acustica al suolo generata da un’infrastruttura aeroportuale non dipende solo dal*

*A*

*Y*

*L*

*U*

*Q*

*W*

5

*Q*

*numero di movimenti annui, ma anche da altri fattori quali la ripartizione dei movimenti nei due periodi di riferimento diurno e notturno, la tipologia di aeromobili in uso e le procedure di volo adottate.*

*Nel caso specifico (considerate costanti le procedure di volo negli anni), la mancata ottemperanza alla prescrizione relativa al tetto massimo sul numero di voli non ha prodotto un aggravio dell'impatto acustico dell'infrastruttura sul territorio, in quanto, nonostante l'accertato aumento del traffico aeronautico nell'Aeroporto "Antonio Canova" di Treviso dal 2004 al 2010 (pari a 4288 voli), la diminuzione dei voli notturni e contemporaneamente la sostituzione nel fleet mix degli aeromobili più impattanti hanno comportato di fatto una diminuzione dell'impronta acustica dell'aeroporto";*

**VERIFICATA** la congruità del valore dell'opera dichiarata dal proponente, ai fini della determinazione dei conseguenti oneri istruttori, i cui esiti sono trasmessi alla Direzione Generale con separata nota.

**CONSIDERATO** che l'oggetto del presente parere è l'accertamento ai sensi dell'art.23 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., della compatibilità ambientale del progetto "*Strumento di pianificazione e ottimizzazione al 2030 dell'aeroporto "A. Canova" di Treviso*" anche con riferimento agli esiti della valutazione di incidenza;

**PRESO ATTO** che l'istanza è stata presentata in data antecedente alla modifica al D.Lgs.n.152/2006 introdotta con il D.Lgs.n..104/2017 e che nella presente procedura si fa riferimento al DPCM 27/12/1988;

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

**CONSIDERATO E VALUTATO** quindi che il documento denominato Piano di Sviluppo Aeroportuale è il supporto tecnico progettuale assunto per lo sviluppo del SIA e dell'istanza di VIA che ha come titolo "Studio di impatto ambientale dello Strumento di pianificazione e ottimizzazione al 2030 dell'Aeroporto A Canova di Treviso" e di seguito richiamato come "PSA";

**CONSIDERATO** che l'intervento mira a garantire per l'aeroporto collegamenti adeguati al bacino di utenza, come scalo secondario di Venezia sul quale indirizzare i voli charter e i vettori low-cost, attraverso:

- adeguamento delle infrastrutture e servizi core a supporto della domanda interna;
- adeguamento dei servizi a valore aggiunto a supporto del posizionamento come gate;

**CONSIDERATO** che gli interventi previsti dal PSA si pongono i seguenti obiettivi:

- migliore integrazione con il territorio, favorito anche dal miglioramento dei sistemi di accesso e della sosta, in particolare dagli interventi di potenziamento previsti per la Noalese permetteranno di risolvere le attuali criticità della viabilità;
- maggior comfort e più ampia gamma di servizio offerti all'utenza aeroportuale;
- basso impatto ambientale, sono infatti molto contenuti gli interventi che prevedono la realizzazione di nuove volumetrie o di nuove superfici pavimentate; per quanto riguarda l'airside ad esempio non si realizzano interventi di potenziamento delle attuali infrastrutture di volo, se si escludono gli interventi di messa in sicurezza delle testate pista; analogamente per il landside verranno prevalentemente acquisiti parcheggi esistenti; la limitazione degli scenari di crescita dei movimenti sottolinea la volontà di perseguire la strada di un minor impatto sul territorio e sull'ambiente;

**CONSIDERATO** che con nota acquisita con prot.n.CTVA/867 del 07/03/2019 il Proponente ha presentato una nota di chiarimenti

**PRESO ATTO** che il **quadro di riferimento programmatico** analizza gli strumenti vigenti di pianificazione e programmazione territoriale e settoriale che hanno attinenza con lo Strumento di pianificazione e ottimizzazione al 2030 dell'aeroporto "A. Canova" di Treviso, individuandone gli aspetti rilevanti e verificando la coerenza delle previsioni del PSA rispetto a tali strumenti;

**CONSIDERATO** che nel Quadro sono stati analizzati i rapporti di coerenza con i seguenti atti di pianificazione/programmazione:

*a livello nazionale:*

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

*a livello regionale:*

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

*a livello provinciale:*

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

*a livello comunale:*

- Piano di Assetto del Territorio del Comune di Treviso;
- Piano degli Interventi del Comune di Treviso;
- Piano Regolatore Generale del Comune di Treviso e relative Varianti;
- Aggiornamento Normativa di Attuazione del Piano Regolatore del Comune di Treviso – Piano di Rischio Aeroportuale;
- Piano di Classificazione Acustica del Comune di Treviso;
- Piano di Assetto del Territorio del Comune di Quinto di Treviso;
- Piano Regolatore Generale del Comune di Quinto di Treviso e relative Varianti;
- Variante parziale al Piano Regolatore del Comune di Quinto di Treviso - Piano di Rischio Aeroportuale;
- Piano di Classificazione Acustica del Comune di Quinto di Treviso;
- Piano di Assetto del Territorio del Comune di Zero Branco;
- Variante n. 2 al Piano degli Interventi del Comune di Zero Branco;
- Piano Comunale di Classificazione Acustica del Comune di Zero Branco;
- Pianificazione aeroportuale.

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

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

U L a

U  
7

7

**CONSIDERATO E VALUTATO** che:

- l'analisi condotta con riferimento alla pianificazione e programmazione nazionale di indirizzo, porta ad evidenziare che
  - il PSA risulta essere coerente con il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGT) rispondendo degli obiettivi di miglioramento della qualità dei servizi e sviluppo delle catene logistiche nonché, nell'ambito del Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT), alla creazione di nuovo traffico garantendo il soddisfacimento della crescente domanda nazionale e sviluppando le opportunità di attrazione del traffico turistico internazionale;
  - riguardo il Piano della logistica l'analisi non ha evidenziato temi o aspetti di interesse rispetto al PSA, in quanto l'aeroporto di Treviso non tratta e non prevede di sviluppare traffico di merci;
  - il Piano Nazionale degli Aeroporti individua come detto, le strategie di intervento, in riferimento all'aeroporto di Treviso, in linea con le previsioni del PSA, per cui i livelli di traffico già pianificati nel medio e lungo termine dovranno essere garantiti da spazi adeguati nell'intorno aeroportuale;
- l'analisi di coerenza condotta con riferimento alla pianificazione e programmazione regionale di indirizzo non settoriale porta ad evidenziare che:
  - il PSA risulta coerente con il Programma Regionale di Sviluppo (PRS), il Piano Regionale dei Trasporti (PRT) e il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC). Il completamento e l'organizzazione di una rete logistica regionale efficiente è, per il PRS, "uno dei cardini su cui deve poggiare la strategia regionale per conferire una dimensione sostenibile al fabbisogno di mobilità espresso dal territorio". Rilevante è, ad esempio per PRS, PRT e PTRC, l'integrazione tra gli aeroporti di Treviso e Venezia, a formare il Sistema Aeroportuale Venezia, allo scopo di permettere una distribuzione razionale del traffico tra i due aeroporti con un efficace sfruttamento delle rispettive risorse;
  - il PSA risulta coerente rispetto alle previsioni dei piani settoriali di valenza ambientale, quali il Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera (PRTRA), il Piano Tutela delle Acque (PTA) e il Piano di Assetto Idrogeologico (PAI) del bacino del Sile, in quanto prevede adeguamenti infrastrutturale ed impiantistici a supporto della crescita in funzione del mantenimento delle performance ambientali richieste dalle norme e dalla citata pianificazione;
  - il PSA è coerente con gli indirizzi del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) che, in sintonia con il PTRC, per migliorare i collegamenti con l'aeroporto individua la "realizzazione del tratto di metropolitana Aeroporto-Ospedale Ca' Foncello";
- l'analisi condotta con riferimento alla pianificazione e programmazione a livello di intervento, porta ad evidenziare che:
  - il PSA risulta coerente con il Piano Faunistico Venatorio Regionale (PFVR) il Piano Faunistico Venatorio Provinciale 2014-2019 (PFVP), non sono infatti indicati in prossimità dell'area aeroportuale istituti faunistici e oasi di protezione;
  - il PAT del Comune di Treviso, riconoscendo il ruolo dell'aeroporto, prevede il potenziamento dei collegamenti e dell'accessibilità e lo sviluppo del contesto territoriale attraverso programmi complessi che interessano in particolare l'area Pagnossin, l'area ex Marazzato e Luigina. Il PSA è inoltre coerente in generale con le linee di sviluppo insediativo e urbanistico indicate dal PAT e non interferisce con il sistema ambientale e le valenze naturalistiche;
  - il PSA risulta coerente con il PRG del Comune di Treviso che indica l'area di sedime come F6/1 zona per attrezzature ed impianti pubblici normata dall'art. 73 – Sottozona F.6;
  - il PSA è coerente con i Piani di Rischio Aeroportuale comunali (in particolare quello di Treviso che risulta essere aggiornato rispetto alle norme del Codice della Navigazione, mentre quello del Comune di Quinto di Treviso è in fase di aggiornamento);
  - il PSA risulta coerente con le previsioni del PAT del Comune di Quinto di Treviso e le invarianti di natura ambientale e naturalistica. Il Comune insiste direttamente su un'area ridotta testata di pista (07), principalmente lasciata a verde di interpista. Si escludono incoerenze con le aree indicate come F "Servizi di interesse comune di maggiore rilevanza esistenti e di progetto" (art. 47 della normativa di attuazione) prossime o in parte interne al sedime aeroportuale e con gli ambiti agricoli (art. 52 della normativa di attuazione);



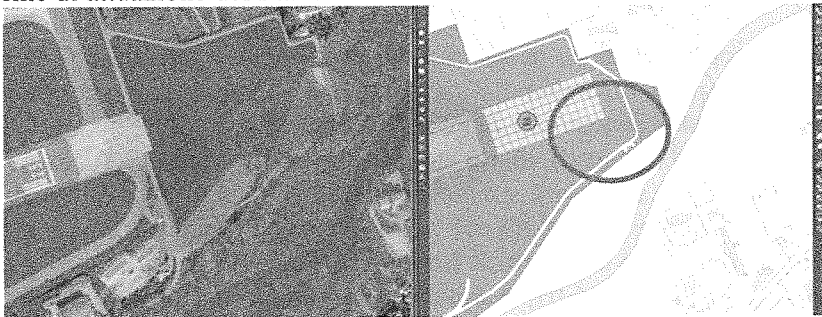
- o in merito al Piano Regolatore Generale del Comune di Quinto di Treviso e relativa Variante parziale al PRG per adeguamento alla Variante al Piano Ambientale del fiume Sile, il PSA esclude incoerenze con le previsioni del PRG che classifica una porzione di verde interpista come Sottozona agricola "E2.1" ovvero in base all'art. 43 della normativa di attuazione del Piano come "di buon valore produttivo e scarsa dispersione insediativa". L'indicazione di Sottozona agricola "E2.1" è confermata anche dall'ultima Variante parziale al PRG per adeguamento alla Variante al Piano ambientale del fiume Sile;
- o per quanto riguarda il Comune di Zero Branco, interessato solo indirettamente dalle previsioni del PSA e con ricadute nello Scenario 2030, non si evidenziano incoerenze a livello generale con le finalità e gli obiettivi strutturali del PAT e della Variante n. 2 al Piano degli Interventi e con le relative invarianti ambientali e paesaggistiche;

**CONSIDERATO** che per quanto riguarda i vincoli presenti sul territorio:

- si segnala che il sedime aeroportuale è parzialmente incluso, per due piccole aree in corrispondenza delle due testate di pista, nel Parco Regionale del Sile, nel Sito di Importanza Comunitaria (SIC) "IT3240031 Fiume Sile da Treviso est a San Michele Vecchio" mentre dista circa 3 km dalla Zona di Protezione Speciale (ZPS) "IT3240019 Fiume Sile: Sile morto e ansa a San Michele Vecchio". Inoltre, la Tavola 2.1.B "Carta delle fragilità", riguardo le aree soggette a dissesto idrogeologico e fragilità ambientale, evidenzia la presenza in prossimità del sedime aeroportuale di una risorgiva attiva;
- l'aeroporto infine si trova nella sua porzione sud parzialmente interferente con l'area a vincolo ex art. 142 lett. c, D.Lvo 42/04 e ss.mm.ii. "i fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua [...] e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 m ciascuna", per la fascia di rispetto del fiume Sile; il sedime aeroportuale inoltre lambisce un'area vincolata come bene culturale (Villa Veneta11, ex art. 10 del D.Lvo 42/04 e ss.mm.ii.);

**CONSIDERATO** che il Parco Naturale Regionale del Fiume Sile è stato istituito con L.R. Veneto n. 08 del 28/01/1991 e quindi che la sua istituzione è successiva all'aeroporto, che esiste dagli anni '30 e che in sede di istituzione del Parco e ancor più di redazione del Piano di gestione aveva già la perimetrazione attuale del sedime demaniale;

**CONSIDERATO** al riguardo che non sono stati realizzati e non si prevede di realizzare variazioni di lunghezza pista o limiti di sedime alle testate pista negli anni successivi all'istituzione del Parco che quindi ha incluso nella sua perimetrazione aree demaniali aeroportuali (ai margini delle testate di pista 07 e 25). In particolare per testata 25, dove è previsto l'adeguamento della RESA con letti EMAS, l'area del parco all'interno del sedime appartiene alla zona di "ripristino vegetazionale", come individuata dal Piano Ambientale del Parco approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale n. 22 del 01/03/2000 e normata dall'art. 13 delle norme di attuazione del Piano.



**CONSIDERATO** che il Piano Ambientale del Parco (art.13) prevede per la porzione interna al sedime aeroportuale una destinazione di "zona di ripristino vegetazionale" che è in contrasto con l'essere parte del sedime aeroportuale in cui vi sono limitazioni connesse all'uso aeroportuale della stessa per evidenti motivi di sicurezza alla navigazione aerea. Ne consegue che l'unico intervento possibile è quello di poter mantenere una situazione a verde come quella attuale;

⊙

4  
15

⊙

9

⊙

**CONSIDERATO** che il proponente indica che per esigenze di sicurezza è necessario provvedere all'adeguamento della RESA in testata 25 e che la scelta progettuale è stata orientata, nel rispetto delle indicazioni del Piano di gestione del Parco, ad escludere l'allungamento della stessa in quanto sarebbe uscita dall'attuale sedime, e si è prevista la realizzazione di letti di arresto di tipo EMAS nello spazio dell'attuale RESA. Tale tecnologia, aumentando la resistenza all'avanzamento di eventuali aerei che dovessero interessarla, consente di ottenere le prestazioni necessarie senza modifica dei luoghi dal punto di vista delle aree a verde che rimangono (oltre i letti EMAS) con una superficie erbosa;

**VALUTATO** quindi che con gli interventi previsti non sono incoerenti con le indicazioni date per la gestione delle aree del Parco e con le previsioni del Piano Ambientale del Parco Naturale Regionale del Sile;

**VALUTATO** che la prossimità del sedime aeroportuale ai siti SIC/ZPS della Rete Natura 2000 e al Parco Naturale Regionale del Fiume Sile ha imposto la necessità di sviluppare specifici approfondimenti tematici e nello specifico riferiti alla Verifica preliminare dell'interesse archeologico e di Valutazione di incidenza;

**CONSIDERATO E VALUTATO** che la Valutazione di incidenza è trattata nel presente parere mentre la Verifica preliminare dell'interesse archeologico è rimandata all'Autorità competente;

**CONSIDERATO E VALUTATO** che nelle Integrazioni viene confermata la coerenza tra il PSA e le previsioni del PRTRA della regione Veneto tenendo conto della Delibera del Consiglio Regionale (DCR 57/2004) aggiornata con la DCR 90/2016, in quanto il PSA prevede adeguamenti infrastrutturali ed impiantistici a supporto della crescita in funzione del mantenimento delle performance ambientali richieste dalla pianificazione regionale. Relativamente alla CO<sub>2</sub>, la Società di gestione dell'aeroporto, ha definito una strategia di Carbon Management per ridurre le emissioni di gas climalteranti ed ha sottoscritto la partecipazione al programma di certificazione denominato Airport Carbon Accreditation con il livello 2 (Reduction);

**CONSIDERATO che il quadro di riferimento progettuale** considera che l'aeroporto "A. Canova" di Treviso, per caratteristiche geografiche, infrastrutturali e operative, è dedicato a voli di tipo regionale, low-cost e charter e che ricade in regione Veneto nei comuni di Treviso e di Quinto di Treviso (provincia di Treviso) ed 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. L'aeroporto di Treviso è accessibile solo via gomma;

**CONSIDERATO** che all'interno del sedime dell'aeroporto di Treviso vi sono zone aeroportuali di responsabilità dell'Aeronautica Militare tra cui l'attuale torre di controllo che dal 26 giugno 2015 viene gestita da ENAV;

**CONSIDERATO** che l'aeroporto dispone di una pista di volo con orientamento 07-25, della lunghezza di 2420 x 45 m di larghezza (pista di codice "4" ICAO), con orientamento magnetico (QFU) 067/247° determinando un "sistema di piste" denominato RWYs 07/25, e che:

- 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 strumentali (dato AerTre) a causa di limitazioni tecniche della gestione del traffico aereo, e per il fatto che la gestione degli avvicinamenti comprende anche quelli del traffico militare del vicino aeroporto di Istrana;
- Sul prolungamento della testata 07, è collocato un sentiero luminoso Calvert, parte su terreno recintato e parte sullo specchio d'acqua formato dal fiume Sile;
- Le bretelle di raccordo al piazzale dedicato al traffico civile, sono attualmente due in pavimentazione flessibile di larghezza pari a 35 m (raccordi A e B);
- Le aree di RESA (area di sicurezza di fine pista, in inglese Runway End Safety Area) hanno le seguenti dimensioni: 130 m x 150 m su testata 25 e 90 m x 90 m su testata 07;
- L'aeroporto dispone di due piazzali (APRON): uno nel settore sud-ovest dedicato all'attività militare, l'altro nel settore nord-est dedicato al traffico civile commerciale. Quello civile ha una

dimensione di circa 700 x 105 m, per un totale di circa 75'000 m<sup>2</sup>, è posto in prossimità della testata 25 e realizzato con pavimentazione rigida in cls. Attualmente la capacità del piazzale aeromobili consente il parcheggio di:

- n. 1 aereo di classe "D" (con riduzione numero stand classe C);
- n. 9 aerei di classe "C";
- n. 8 aerei di classe "A-B" (Aviazione Generale);

**CONSIDERATO** che al momento attuale l'atterraggio avviene su testata 07 (con sorvolo su Quinto di Treviso), mentre i decolli avvengono in maggioranza dalla testata 25 (97% nel 2015), dirigendo i velivoli verso il Comune di Quinto di Treviso;

**CONSIDERATO** che l'aerostazione passeggeri dell'aeroporto è costituita da due blocchi principali posti al piano terra (superficie di 5650 m<sup>2</sup>) e al piano primo della struttura (circa 4800 m<sup>2</sup>), oltre che da due livelli in cui sono collocate funzioni di supporto accessorie: il piano mezzanino (2550 m<sup>2</sup>) dedicato al BHS e il secondo piano destinato ad uffici e locali tecnici. Si tratta di un edificio di pianta rettangolare il cui corpo principale si sviluppa in direzione est-ovest, per una lunghezza di 85 m, una larghezza di 61 m ed una altezza di circa 19 m. Lungo il fronte dell'aerostazione al piano terra si sviluppa il curb dedicato all'area di sosta autobus e taxi;

**CONSIDERATO** che il Proponente afferma che l'offerta della sosta auto è insufficiente e per la maggior parte esterna al sedime aeroportuale su proprietà di privati, ma ad uso esclusivo dell'aeroporto. Si contano attualmente circa 451 posti auto passeggeri e 119 posti auto per addetti totali gestiti da AerTre e 1358 posti auto ad uso dei passeggeri dell'aeroporto gestiti da privati o dal Comune di Treviso per una dotazione di sosta attuale totale pari a 1928 posti auto;

**CONSIDERATO E VALUTATO** che le previsioni di traffico aereo si basano sulla mediazione dei risultati di diversi metodi di stima, sia nel breve che nel lungo periodo, per ottenere valori previsionali più attendibili possibili, come indicato dalle linee guida DOC 8991 ICAO "Manual of Air Traffic Forecasting", il PSA prevede:

- per quanto riguarda i movimenti di aviazione commerciale, ci si attende un incremento da 14.6 mila movimenti del 2015 a circa 19 mila del 2030 con un CAGR pari a 1.78% (il tasso di crescita inferiore rispetto ai passeggeri indica il miglioramento dei coefficienti di riempimento aeromobile);
- per quanto concerne il traffico cargo, al momento della redazione del PSA, la componente è assente e non è prevista una riattivazione di questa tipologia di traffico che pertanto non viene presa in esame;
- per quanto concerne il traffico di aviazione generale (previsione effettuata in base a considerazioni di trend locale) esso si mantiene negli anni a 3500 mov/anno pari circa alla media degli ultimi quattro anni di consuntivo;
- il numero di passeggeri complessivo viene calcolato applicando un coefficiente di riempimento medio aeromobili registrato negli ultimi quattro anni di consuntivo, pari a circa 1.4 pax/mov;

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

Anno	PASSEGGERI		MOVIMENTI	
	n.	% di crescita	n.	% di crescita
2015 (stato di fatto, dato reale)	2'378'876	-	14'576	-
2016	2'592'000	8.96	15'631	7.24
2017	2'704'000	4.32	16'280	4.15
2018	2'785'000	3.00	16'738	2.81
2019	2'868'550	3.00	17'199	2.76
2020	2'906'916	1.34	17'371	1.00
2021	2'946'324	1.36	17'545	1.00
2022	2'986'229	1.35	17'721	1.00
2023	3'023'442	1.25	17'898	1.00

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

2024	3'061'102	1.25	18'077	1.00
2025	3'091'713	1.00	18'257	1.00
2026	3'122'630	1.00	18'440	1.00
2027	3'153'856	1.00	18'624	1.00
2028	3'185'395	1.00	18'811	1.00
2029	3'217'249	1.00	18'999	1.00
2030	3'217'249	0.00	18'999	0.00
CAGR 2015-2030	-	2.03		1.78

**CONSIDERATO che in merito agli interventi** le previsioni di sviluppo del traffico sono il punto di partenza per i dimensionamenti e i programmi di intervento infrastrutturale ed economico-finanziari previsti dal PSA, visto il limitato incremento di movimenti previsti fino al 2030, in generale:

- non si prevedono interventi alle infrastrutture di volo in quanto si stima che al 2030 il picco nell'ora di movimenti aeromobili di aviazione commerciale sia pari a 10, al di sotto della capacità teorica della pista attuale (12 mov/h) e, per il piazzale aeromobili, considerando che attualmente lo scalo è dotato di 9 stands, la capacità attuale è sufficiente per coprire il fabbisogno per tutto il periodo di sviluppo;
- per il terminal passeggeri, la necessità di ampliamento degli spazi esistenti non necessariamente deve essere attuato attraverso ampliamenti della superficie utile lorda, ma può essere perseguito anche attraverso una ottimizzazione e riconfigurazione degli spazi esistenti, nei limiti del possibile, mentre le aree maggiormente critiche corrispondono alla sala imbarchi extra Schengen a partire dal 2021, alla zona partenze landside in termini di numero dei banchi check-in e del relativo spazio di accodamento;
- per quanto concerne i parcheggi, poiché circa il 35.6% dei passeggeri attualmente in arrivo e in partenza dallo scalo trevigiano sono serviti dai servizi bus, è stata stimata la domanda di sosta utilizzando un parametro pari a 600 posti auto per milione di passeggeri +8% per gli addetti (vedasi tabella)

#### Fabbisogno aree di sosta.

Anno	Previsione di traffico passeggeri [milioni]	Standard di riferimento: 600 posti auto per milione di pax/anno + 8% per addetti		
		per passeggeri [nro p.a.]	per addetti [nro p.a.]	totale [nro p.a.]
<b>capacità attuale</b>	2.38	451	119	570
<b>Fabbisogni/anno</b>		<b>Fabbisogno pax</b>	<b>Fabbisogno add.</b>	<b>Totale fabbisogno</b>
<b>2015</b>	2.38	1427	114	1542
<b>2020</b>	2.91	1744	140	1884
<b>2025</b>	3.09	1855	148	2003
<b>2030</b>	3.22	1930	154	2085
<b>Δ capacità-2030</b>		+1479	+35	+1515

Gli interventi previsti in dettaglio sono così riassumibili nell'elenco che segue:

- interventi di supporto all'accessibilità dello scalo e di servizio al territorio (razionalizzazione della viabilità principale e secondaria di accesso e del sistema dei parcheggi, passerella pedonale);
- interventi finalizzati all'adeguamento EASA 139 ed allo sviluppo dei sistemi di controllo (Resa in EMAS che non interferisce con il Parco del Sile);
- interventi finalizzati all'innovazione tecnologica e allo sviluppo dei sistemi di controllo e di security (nuova torre di controllo, ricollocamento/adeguamento della nuova caserma dei VVF);
- interventi finalizzati al risparmio energetico ed al rispetto ambientale;
- interventi per il progressivo sviluppo tecnico e/o funzionale degli impianti e delle attrezzature aeroportuali (ricollocamento deposito carburanti);
- interventi di supporto all'operatività dello scalo (manutenzioni);

- opere finalizzate ad incrementare il comfort e/o la qualità dei servizi offerti all'utenza (razionalizzazione funzionale e incremento dei livelli di servizio del terminal);

**CONSIDERATO** che per l'attuazione delle opere del PSA è previsto un tempo totale pari a circa 15 anni riconducibile a tre fasi:

- prima fase 2016-2020;
- seconda fase 2021- 2025;
- terza fase 2026 – 2030;

**CONSIDERATO E VALUTATO** che al PSA dell'aeroporto "A. Canova" di Treviso non si possono applicare alternative strategiche e di localizzazione, in quanto rappresenta di per sé lo strumento di esplicitazione di scelte strategiche e localizzative di livello nazionale e regionale ed in tal senso il PSA assume obiettivi e criteri coerenti con il quadro degli esiti dello Studio per rete aeroportuale nazionale elaborato dall'ENAC (2011) e del conseguente Piano Nazionale degli Aeroporti;

**CONSIDERATO** che la documentazione presentata specie con riferimento alle integrazioni presentate dal Proponente nell'ottobre 2018 indica attenzioni volte alla minimizzazione degli effetti negativi, confrontando diverse opzioni relative a:

- distribuzione dei decolli da testata 25 (su Quinto di Treviso) e da testata 07 (su Treviso);
- utilizzo rotte di decollo da entrambe le testate;
- adeguamento delle aree di RESA;
- interventi per la riorganizzazione della viabilità principale connessa all'aeroporto;

**CONSIDERATO E VALUTATO** che in termini di precauzione e mitigazione degli impatti il PSA implementa una serie di azioni di precauzione alla generazione degli impatti orientate alla riduzione degli effetti ambientali in fase di costruzione e di esercizio (misure di mitigazione) riassunte alla tabella successiva

**Misure di mitigazione**

Codice	Misura di mitigazione	Localizzazione/ elemento	Attenuazione attesa (fattore su cui agisce la misura)
<b>FASE DI COSTRUZIONE</b>			
MC-1	minimizzazione tempi di esecuzione	tutti i cantieri	emissione di rumore e gas combustibili e polveri (durata della perturbazione)
MC-2	adozione piani di movimentazione	tutti i cantieri	fabbisogno nel campo dei trasporti
MC-3	limitazione aree di cantiere	tutti i cantieri	occupazione di suolo
MC-4	utilizzo barriere fonoassorbenti	tutti i cantieri	propagazione rumore e dispersione polveri (intensità)
MC-5	utilizzo mezzi omologati	tutti i cantieri	dispersione polveri
MC-6	pulitura delle gomme degli automezzi	tutti i cantieri	dispersione polveri
MC-7	bagnature aree di cantiere non pavimentate e limitazione velocità	tutti i cantieri	dispersione polveri
MC-8	utilizzo tecnica della prefabbricazione, riutilizzo terre di scavo e riciclaggio in situ dei materiali demoliti	tutti i cantieri	utilizzo delle risorse primarie
<b>FASE DI ESERCIZIO</b>			
ME-1	utilizzo fonti rinnovabili e applicazione di tecnologie impiantistiche e costruttive per la riduzione dei consumi	tutti gli elementi	emissioni CO <sub>2</sub> , inquinamento luminoso
ME-2	mantenimento misure gestionali per minimizzare il rischio di <i>wildlifestrike</i>	piste di volo	<i>Wildlifestrike</i>
ME-3	Idoneo utilizzo rotte di decollo	rotte di volo	rumore aeroportuale

Codice	Misura di mitigazione	Localizzazione/ elemento	Attenuazione attesa (fattore su cui agisce la misura)
<b>FASE DI COSTRUZIONE</b>			
ME-4	distribuzione dei decolli da testata 07 e 25	rotte di volo	rumore aeroportuale

**CONSIDERATO E VALUTATO che in termini di compensazione** è stato sviluppato il progetto di risistemazione dell'Asse Noalese, che ha valenza compensativa in quanto previsto a beneficio del territorio, mirante a risolvere situazioni di congestione attuale e soprattutto futura non strettamente legate alle attività aeroportuali, ma altresì legate a sviluppi commerciali di altra natura da quella aeroportuale. Tale intervento permetterà una maggiore scorrevolezza del traffico e quindi minori emissioni dai veicoli, con un effetto mitigativo sugli impatti per la componente atmosfera;

**CONSIDERATO che in merito alla tematica relativa alle terre e rocce da scavo** il Proponente con la documentazione integrativa dell'ottobre 2018 ha fornito ulteriori chiarimenti al fine di poter pervenire alla più corretta individuazione dei volumi di scavo che saranno necessari per la realizzazione delle opere, nonché il loro riutilizzo e gestione;

**CONSIDERATO** che gli interventi che prevedono scavi sono riferibili a:

- Nuovo deposito carburanti;
- Nuova torre di controllo;
- Adeguamenti viabilità;
- Ampliamento terminal;
- Passerella pedonale;
- Interventi airside;

**CONSIDERATO** nello specifico che:

- Nuovo deposito carburanti: Il nuovo deposito carburanti prevede la realizzazione di serbatoi cilindrici fuori terra, in area ad oggi non pavimentata. Saranno quindi necessari scavi per fondazioni e scotico superficiale per la realizzazione delle aree pavimentate. La produzione di terre ammonta a 11'200 m<sup>3</sup>.
- Nuova torre di controllo: La nuova torre di controllo verrà realizzata in area pavimentata di superficie pari circa 3500 m<sup>2</sup>. Saranno necessari scarifica della pavimentazione per circa 0,35 m e scavi per fondazioni. In tal senso le terre effettivamente prodotte dall'intervento saranno circa 1300 m<sup>3</sup>;
- Adeguamenti viabilità: Tutti gli adeguamenti previsti riguardano aree già asfaltate I lavori quindi non prevedono scavi ma rifacimento di manti esistenti. In tal senso non si prevedono movimentazioni di terre.
- Ampliamento terminal: Per l'intervento è stimata una quantità per la realizzazione delle fondazioni, di 600 m<sup>3</sup> di terre;
- Passerella pedonale: Per l'intervento si prevede per la realizzazione delle fondazioni, circa 21 m<sup>3</sup> di terre;

**CONSIDERATO** che per gli interventi airside la movimentazione delle terre è riferibile a quanto di seguito indicato:

- per quanto concerne la RESA in testata 25 (la testata verso Treviso), al fine di non interessare aree esterne al sedime e soprattutto non interferire con il Parco Naturale Regionale del Fiume Sile e con il SIC IT32400028, si è optato per una soluzione che prevede la sola riqualifica delle superfici già interne al sedime aeroportuale. Allo scopo quindi è prevista la sola realizzazione di letti di arresto di tipo EMAS. I letti di arresto di tipo EMAS sono costituiti da blocchi alleggeriti di calcestruzzo cellulare in grado di collassare sotto l'azione del carrello di un aeromobile e garantire una progressiva decelerazione del velivolo fino al completo arresto in sicurezza durante un overrun. In tal senso, per la RESA in testata 25 è necessario lo scavo del volume in cui andranno alloggiati i blocchi alleggeriti di calcestruzzo;

- per la RESA in testata 07 invece, non sarà possibile predisporre la superficie della stessa con un manto erboso o materiale granulare, in quanto è già presente un'area pavimentata (overrun) necessaria per l'arresto di aeromobili militari in caso di ingaggio con il cavo barriera. L'area della RESA, più larga della zona pavimentata, verrà realizzata con una zona a portanza variabile con un coefficiente di attrito maggiore di quello della pista;

**CONSIDERATO E VAUTATO** che sulla scorta degli elementi presentati con i chiarimenti del ottobre 2018 il novero degli interventi air side produrrà un volume totale di terre pari a 17'700 m<sup>3</sup>, di cui 11.500 per l'adeguamento della RESA in testata 25 e 6.200 per quella della testata 07;

**CONSIDERATO E VAUTATO** che i volumi di scavo delle terre e rocce per l'interezza degli interventi ammonta a circa 31.000 m<sup>3</sup>, come esplicitato nella successiva tabella:

Interventi	Volumi di terre [m <sup>3</sup> ]
Nuovo deposito carburanti	11'218
Nuova torre di controllo	1'21
Adeguamenti viabilità	0
Ampliamento terminal	600
Passerella pedonale	21
Interventi airside	17'700
<b>TOTALE</b>	<b>30'800</b>

**CONSIDERATO E VAUTATO** che il Proponente non prevede la possibilità del utilizzo delle terre e rocce scavate all'interno delle opere che saranno realizzate in quanto per quest'ultime occorrono materiali con caratteristiche tecniche e geotecniche differenti e pertanto non ricorrono le caratteristiche per poter avvalersi delle procedure previste dal DPR 120/17. I materiali scavati non saranno perciò trattati come sottoprodotti ai sensi dell'art. 184bis del D.Lvo 152/066 e ss.mm.ii.;

**CONSIDERATO** che gli esiti dello SIA e delle correlate stime sugli impatti non hanno messo in evidenza la necessità di realizzare ulteriori interventi di mitigazione in cui le terre scavate potrebbero trovare riscontro e che eventuali interventi al di fuori del sedime, ad oggi non sono individuabili nell'orizzonte temporale futuro in cui si realizzerà la produzione delle suddette terre;

**CONSIDERATO E VAUTATO** che il Proponente prevede di gestire le terre e rocce da scavo nella quantità totale delle tre fasi di circa 31.000 m<sup>3</sup> come rifiuti (codice CER 17 05 04 o 17 05 03\*);

**VALUTATO** ciò ammissibile in questo caso specifico nel momento che non vi sono modalità di uso nello stesso progetto e che il proponente si impegna ad indirizzare detti materiali ad impianti di recupero, al fine di garantire la sostenibilità dell'iniziativa e non dissipare risorse non rinnovabili;

**CONSIDERATO E VAUTATO** che:

- per la demolizione delle pavimentazioni il quadro descritto nelle integrazione dell'ottobre 2018 è quello di seguito riportato:

Interventi	Pavimentazioni ed asfalti [m <sup>3</sup> ]
Nuovo deposito carburanti	-
Nuova torre di controllo	1215
Adeguamenti viabilità	8773
Ampliamento terminal	-
Passerella pedonale	-
Interventi airside	16.000
<b>TOTALE</b>	<b>25.988</b>

- i materiali derivanti dalla demolizione delle pavimentazioni esistenti e fresatura degli asfalti, verranno gestiti per essere indirizzati ad impianti di recupero;

**VALUTATA** la consistenza dei cantieri e la loro complessiva durata (9 anni) risulta opportuno che si debba porre in essere una documentazione di approfondimento della cantierizzazione e dei suoi effetti ambientali e un conseguente monitoraggio;

**CONSIDERATO** che le principali azioni del PSA che sono state identificate come possibili fonti di interferenza e che quindi sono oggetto di valutazione sono principalmente:

- incremento del numero di passeggeri;
- incremento di traffico aereo e stradale correlato;
- nuove strutture ed installazioni (airside e landside);

**CONSIDERATO per quanto riguarda il quadro di riferimento ambientale** il proponente ha eseguito uno screening delle componenti interessate ed è emerso che rispetto alle componenti ambientali interessate direttamente o indirettamente dalle azioni del PSA in fase di esercizio non sono previste nuove installazioni che possano generare variazioni dei campi elettromagnetici e modifiche alle fonti di illuminazione, se non adeguamenti a LED dei corpi illuminanti correlati alla misura di mitigazione del Piano ME-1 “utilizzo fonti rinnovabili e applicazione di tecnologie impiantistiche e costruttive per la riduzione dei consumi”), l’analisi eseguita dal Proponente esclude le componenti “radiazioni ionizzanti e non ionizzanti” e “inquinamento luminoso”;

**CONSIDERATO che per la componente atmosfera** è indicato che la qualità dell’aria nell’intorno aeroportuale è monitorata da una centralina appositamente dedicata, gestita dall’Ente Zona Industriale di Porto Marghera (EZIPM) e da specifiche campagne di monitoraggio effettuate da ARPAV con mezzi mobili;

**CONSIDERATO** che complessivamente i dati di qualità dell’aria misurati presso l’aeroporto con la centralina EZIPM indicano l’assenza di criticità relativamente al biossido di zolfo (SO<sub>2</sub>) e al monossido di carbonio (CO), e per quanto riguarda il triennio 2012-2014 anche le concentrazioni di biossido di azoto (NO<sub>2</sub>) sono risultate conformi ai limiti di qualità previsti dalla vigente legislazione (D.Lvo 155/2010), così come viene rispettato nel medesimo arco temporale il limite per la media annua delle PM<sub>10</sub>;

**CONSIDERATO** che la Regione del Veneto ha avviato un processo di aggiornamento del precedente Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell’Atmosfera (DCR n. 57/2004). Tale aggiornamento è stato approvato con DCR n. 90/2016. In particolare all’Allegato A del DCR n. 90/2016 “Documento di Piano”;

**CONSIDERATO** che nel SIA e nelle integrazioni, sono state eseguite apposite simulazioni per le verifiche delle concentrazioni in aria utilizzando modellistica dedicata (EDMS, CALPUFF Model System, EKMA/OZIPR). In particolare i passi salienti sono stati:

- confronto delle concentrazioni ai ricettori tra lo Stato di fatto e lo Scenario 2030;
- valutazione del contributo aeroportuale rispetto ai valori di fondo dell’area nello Stato di fatto e nello Scenario 2030; viene con questo criterio valutato a quanto corrisponde il contributo indotto dall’aeroporto rispetto al fondo ambientale e se questo aumenta o meno negli scenari analizzati; i valori di fondo fanno riferimento ai dati 2015 della centralina ARPAV di via Lancieri a Treviso, classificata come Background Urbano;
- per lo Scenario 2030, confronto tra la somma dei valori di fondo del 2015 con i valori attesi ai ricettori e i limiti normativi;

**CONSIDERATO** che gli inquinanti considerati sono stati:



Inquinanti	Sorgente emissiva principale
Biossido di zolfo (SO <sub>2</sub> )	Traffico aereo
Monossido di carbonio (CO)	Traffico aereo e stradale
biossido di azoto (NO <sub>2</sub> ) e ossidi di azoto (NO <sub>x</sub> )	Traffico aereo e stradale
formaldeide (CH <sub>2</sub> O)	Traffico aereo
benzene (C <sub>6</sub> H <sub>6</sub> )	Traffico stradale
benzo(a)pirene (rappresentativo degli IPA)	Traffico aereo e stradale
Polveri sottili (PM <sub>10</sub> )	Traffico stradale
Polveri ultrafini (PM <sub>2,5</sub> )	Traffico stradale

**CONSIDERATO** che i risultati sono stati espressi con:

- mappe con la concentrazione in aria per ciascun inquinante e nelle mappe sono riportati anche i punti ricettori;
- tabella concentrazioni ai ricettori per il contributo derivante dalle emissioni correlate alla struttura aeroportuale (traffico aereo, stradale e sorgenti a terra);
- tabella complessiva dei risultati;

**CONSIDERATO** che le concentrazioni medie annue in aria ai ricettori derivanti dalle emissioni correlate alla struttura aeroportuale (traffico aereo, stradale e sorgenti a terra) sono risultate quelle di seguito indicate:

*P*

*G*

*S*

*U*

*Q*

*W*

*W*

*W*

*W*

*W*

*W*

	PM <sub>10</sub> [µg/m <sup>3</sup> ]	NOx [µg/m <sup>3</sup> ]	NO <sub>2</sub> [µg/m <sup>3</sup> ]	Benzene [µg/m <sup>3</sup> ]	PM <sub>2.5</sub> [µg/m <sup>3</sup> ]	benzo(a)pirene [ng/m <sup>3</sup> ]	SO <sub>2</sub> [µg/m <sup>3</sup> ]	Formaldeide [µg/m <sup>3</sup> ]	CO [mg/m <sup>3</sup> ]
Lirrite normativo	40	30	40	5	25	1	20	-	1C
Scuola Materna San Giorgio	0.04	3.0	2.1	0.001	0.03	0.0010	0.11	0.001	0.005
Scuola Media Statale G. Ciardi	0.01	1.3	1.1	0.000	0.01	0.0004	0.06	0.001	0.002
Donus Nostra, nido di infanzia	0.02	2.1	1.8	0.001	0.02	0.0006	0.10	0.001	0.004
Scuole Elementari Pio X *	0.03	2.7	2.1	0.001	0.03	0.0009	0.11	0.001	0.004
Scuole Secondarie di I grado Mantegna	0.33	10.0	4.7	0.0263	0.27	0.0066	0.09	0.002	0.048
Scuola Materna Graziano Appiani	0.12	5.2	3.1	0.01	0.10	0.0036	0.10	0.002	0.017
Scuola Materna Provvera	0.12	4.4	2.6	0.01	0.10	0.0039	0.07	0.001	0.016
Scuole Pubbliche - Materna Statale - S. Lazzaro	0.02	1.1	1.0	0.001	0.01	0.0006	0.04	0.001	0.006
Scuole Pubbliche - Primaria Statale - Tormentoso	0.01	1.0	0.9	0.001	0.01	0.0006	0.04	0.001	0.005
Plesso Scolastico R. degli Azzoni	0.03	1.9	1.4	0.002	0.03	0.0009	0.06	0.001	0.007
Istituto professionale di Stato Servizi Sociali	0.11	4.3	2.5	0.01	0.09	0.0031	0.07	0.002	0.013
Scuole Pubbliche - Primaria Anna Frank	0.09	3.5	2.2	0.01	0.07	0.0029	0.07	0.001	0.011
Scuole Pubbliche - Primaria Don Milani	0.01	1.0	0.9	0.001	0.01	0.0006	0.04	0.001	0.006
Istituto Tecnico Aeronautico "Fierning"	0.02	1.2	1.0	0.001	0.01	0.0006	0.05	0.001	0.006
Istituto prof. Industria e Artigianato "G. Giorgi"	0.01	0.8	0.8	0.001	0.01	0.0004	0.04	0.001	0.004
Scuola dell'infanzia Maria Bambina	0.01	0.8	0.7	0.001	0.01	0.0004	0.03	0.0005	0.004
Scuola dell'infanzia B.V. Maria	0.04	7.3	5.3	0.001	0.04	0.0018	0.38	0.003	0.006
Scuola Primaria Statale S. Giovanni Bosco	0.05	8.1	4.5	0.001	0.05	0.0021	0.42	0.003	0.006
Scuola Elementare	0.02	2.0	1.8	0.001	0.02	0.0006	0.10	0.001	0.004
Scuola Primaria Statale Enrico Fermi	0.00	0.4	0.4	0.000	0.00	0.0001	0.02	0.000	0.001
Asilo "Il Nido della Cicogna"	0.00	0.3	0.3	0.000	0.00	0.0001	0.01	0.000	0.001
Scuola Materna	0.00	0.6	0.6	0.000	0.00	0.0002	0.03	0.000	0.001
Dis. Socio San. Centro diurno disabili "Il Prato"	0.02	1.3	1.1	0.001	0.02	0.0007	0.05	0.001	0.006
Dipartimento di Prevenzione La Madonnina	0.01	0.7	0.6	0.000	0.01	0.0003	0.03	0.001	0.004
Casa di riposo "Insieme si Può"	0.00	0.3	0.3	0.000	0.003	0.0001	0.01	0.000	0.001
Municipio	0.01	0.8	0.6	0.000	0.01	0.0003	0.03	0.000	0.002
Municipio	0.03	2.6	2.1	0.001	0.02	0.0008	0.11	0.001	0.004
Associazione Anziani di Quinto di Treviso	0.02	2.1	1.8	0.001	0.02	0.0006	0.10	0.001	0.004
Associazione Culturale Cromatica	0.01	0.6	0.5	0.000	0.01	0.0002	0.03	0.0003	0.001

**CONSIDERATO E VALUTATO** che i valori così come sopra riportati sono utili per eseguire delle considerazioni circa la coerenza di quanto in progetto con il Piano di risanamento regionale come indicato con le integrazioni dell'ottobre 2018. Infatti si può constatare che:

Parametro	Stima del rapporto di coerenza
PM <sub>10</sub>	Lo stato attuale non presenta superamenti dei limiti normativi per la qualità ambientale complessiva. Il contributo aeroportuale atteso al 2030 implica contributi di due ordini di grandezza inferiori rispetto al limite normativo. Si ritiene coerente il PSA con il Piano di risanamento
NO <sub>2</sub>	Lo stato attuale non presenta superamenti dei limiti normativi per la qualità ambientale complessiva. Il contributo aeroportuale atteso al 2030 è compreso tra il 5% ed il 15% del limite normativo per i ricettori più esposti. Pur se il limite normativo complessivamente è da ritenersi rispettato nelle successive azioni di monitoraggio e di implementazione di interventi virtuosi da parte del gestore (es sistemi di gestione energetica, ecc) sarà posta particolare attenzione al contenimento di questo parametro.
Benzene	Lo stato attuale non presenta superamenti dei limiti normativi per la qualità ambientale complessiva. Il contributo aeroportuale atteso al 2030 è inferiore al 5% e segna un decremento rispetto allo stato attuale. Sembra quindi essere coerente l'azione del PSA con il Piano di risanamento regionale anche in vista di possibili ottimizzazioni nella gestione aeroportuale
PM <sub>2,5</sub>	Lo stato attuale presenta superamenti dei limiti normativi per la qualità ambientale complessiva ma il contributo aeroportuale è del tutto irrilevante (1%) sia allo stato attuale che al 2030
Formaldeide	Questo parametro non è misurato dalle centraline di qualità dell'aria. Considerando 6.9 µg/m <sup>3</sup> come fondo (Fuselli e Zanetti, 2006) il contributo dell'aeroporto sia allo stato attuale che al 2030 è costante e pari allo 0.1%.
Benzo(a)pirene	Lo stato attuale presenta superamenti dei limiti normativi per la qualità ambientale complessiva ma il contributo aeroportuale è del tutto irrilevante (0.7%) sia allo stato attuale che al 2030

**CONSIDERATO** inoltre che il Proponente nella nota integrativa del marzo 2019 (cfr rif nota prot.n.CTVA/867 del 07/03/2019) ha sottolineato che la qualità dell'aria nella provincia di Treviso è monitorata dalla rete di 3 centraline gestite da ARPAV (cfr paragrafo 3.1 della nota integrativa). La più vicina alla struttura aeroportuale è ubicata a Treviso città in via Lancieri ed è una centralina di Fondo Urbano che per la sua localizzazione risulta poco rappresentativa della zona aeroportuale.

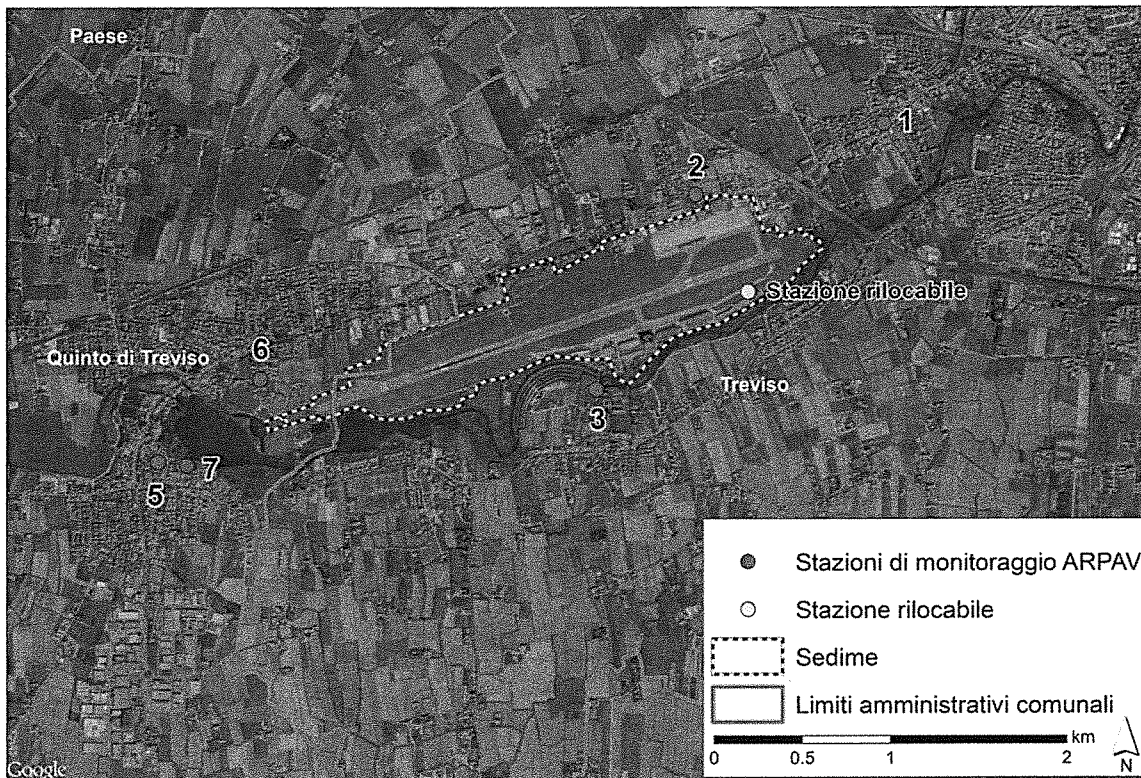
Una centralina fissa, che effettua i rilevamenti in conformità con il D.Lvo 155/2010, è presente in aeroporto da giugno 2011 ed è gestita dall'Ente Zona Industriale di Porto Marghera.

Particolare importanza è inoltre fornita da specifiche attività svolte da ARPAV che ha eseguito negli anni diverse campagne di monitoraggio con mezzi mobili per verificare la qualità dell'aria nell'intorno aeroportuale. Dette campagne e i relativi report sono riportati integralmente nell'allegato 2 alla nota di chiarimenti del marzo 2019 e nello specifico sono:

- ARPAV, giugno 2011. Monitoraggio della qualità dell'aria in prossimità dell'aeroporto "Antonio Canova" di Treviso (Periodo di indagine: novembre 2010)
- ARPAV, marzo 2012. Monitoraggio della qualità dell'aria in prossimità dell'aeroporto "Antonio Canova" di Treviso - Campagna eseguita durante il periodo di chiusura dell'aeroporto - Periodo di indagine: Giugno - Luglio 2011
- ARPAV, agosto 2012. Monitoraggio della qualità dell'aria in prossimità dell'aeroporto "Antonio Canova" di Treviso - Campagna eseguita dopo l'apertura al traffico dell'aeroporto Periodo di indagine: Novembre 2011; Febbraio - Aprile 2012
- ARPAV, maggio 2013. Monitoraggio della qualità dell'aria in prossimità dell'aeroporto "Antonio Canova" di Treviso - Campagna eseguita dal 1 settembre al 3 ottobre 2012 e dal 14 novembre al 19 dicembre 2012 e valutazioni conclusive campagne 2010, 2011 e 2012
- ARPAV, ottobre 2016. Relazione Tecnica - Campagna di Monitoraggio della Qualità dell'Aria Comune di Treviso Aeroporto "Antonio Canova" Periodo di attuazione: 11 agosto - 5 ottobre 2015 (1^ campagna); 15 gennaio - 29 febbraio 2016 (2^ campagna)
- ARPAV, marzo 2017. Monitoraggio della qualità dell'aria in prossimità dell'aeroporto "Antonio Canova" di Treviso - Sintesi delle campagne eseguite tra il 2010 e il 2016

In particolare 4 campagne sono state eseguite prima, durante e dopo la realizzazione dei lavori di adeguamento della pista che avevano portato, nel secondo semestre del 2011, alla temporanea chiusura dell'aeroporto stesso ed erano finalizzate a verificare se fosse identificabile un segnale specificatamente correlato alla presenza dell'aeroporto. Ulteriori 2 campagne si sono invece svolte recentemente, nel periodo agosto-ottobre 2015 e gennaio-febbraio 2016, e nello specifico con riferimento alla figura sotto riportata (cfr fig.2 della nota integrativa a pagg.5/12) :

1. autunno 2010: aeroporto in attività; punti da 1 a 5;
2. estate 2011: campagna di bianco eseguita durante la chiusura dell'aeroporto per lavori; punti da 1 a 6 ;
3. autunno 2011, primavera 2012 e autunno 2012: campagne eseguite subito dopo la riapertura dello scalo; punti da 1 a 7;
4. fine estate/inizio autunno 2015: campagna di monitoraggio di controllo con lo scalo in piena operatività; punto giallo;
5. inverno 2016: campagna di monitoraggio di controllo con lo scalo in piena operatività; punto giallo.



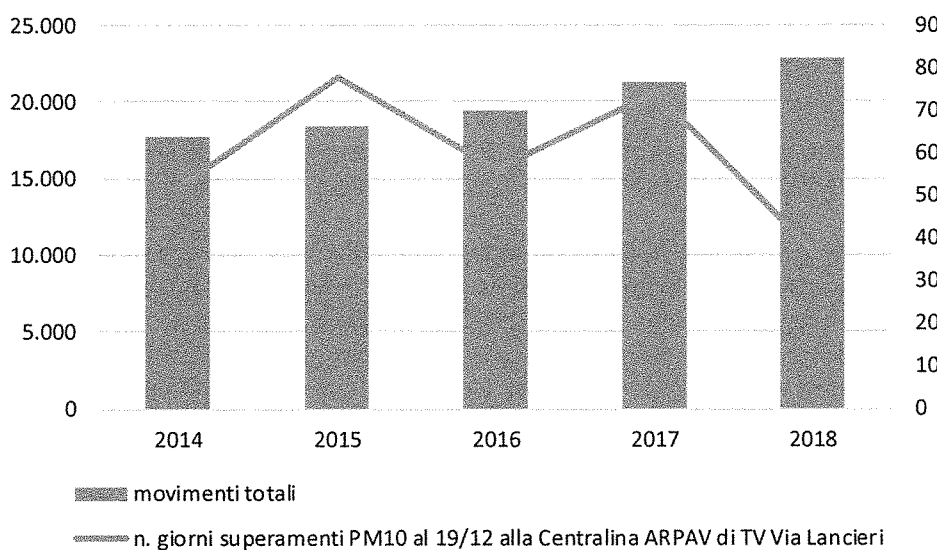
**CONSIDERATO** al riguardo che il Proponente ha evidenziato le conclusioni a cui ARPAV giunge al termine dell'intero periodo di misure (cfr pagg 6/12 della nota integrativa del marzo 2019, prot.n.CTVA/867 del 07/03/2019) e che affermano: *“si ribadisce quanto già valutato nelle precedenti relazioni tecniche ovvero che essendo l'aeroporto situato in prossimità di arterie molto trafficate risulta difficile distinguere il contributo di ciascuna sorgente emissiva sulla qualità complessiva dell'aria monitorata”*. I dati raccolti non hanno quindi consentito di individuare un segnale chiaramente correlabile all'attività dell'aeroporto, questo anche in periodi in cui l'aeroporto era chiuso, pertanto in totale assenza di emissioni aeronautiche. Le ultime due campagne eseguite da ARPAV sono relative al periodo 2015-2016. La relazione di commento ha posto l'accento su alcune evidenze sotto riassunte:

- benzene, CO, SO<sub>2</sub> e NO<sub>2</sub> non hanno fatto registrare nella stazione rilocabile posizionata presso la pista aeroportuale, valori superiori ai limiti di legge previsti dal D.Lvo 155/2010. Si evidenzia come per l'NO<sub>2</sub> la media misurata presso l'aeroporto sia risultata inferiore rispetto a quella rilevata presso il sito fisso di fondo urbano della Rete ARPAV di Treviso – via Lancieri di Novara e presso il sito di traffico di Treviso – strada Sant'Agnese;

- metalli e IPA (nel PM<sub>10</sub>) sono risultati del tutto confrontabili tra la stazione presso l'aeroporto e la centralina di Via Lancieri (classificata come stazione di Background Urbano);
- per quanto riguarda gli NOx si conclude ricordando che il contributo emissivo dovuto al traffico stradale risulta determinante e le concentrazioni rilevate presso la stazione di traffico urbano di Treviso – strada sant'Agnese risultano particolarmente elevate nelle ore di punta.

Inoltre a conclusione delle risultanze ARPAV evidenzia (cfr pagina 8/12 della nota del marzo 2019, prot.n.CTVA/867 del 07/03/2019) che *“L'indice di Qualità dell'aria durante il periodo di campionamento permette invece di rappresentare sinteticamente lo stato della qualità dell'aria. Il calcolo di tale indice per la campagna eseguita a Treviso – Aeroporto Canova ha evidenziato che la maggior parte delle giornate si sono attestate sul valore di qualità dell'aria “accettabile”.*

**CONSIDERATO E VALUTATO** che dai dati emersi ed evidenziati da ARPAV sembra possibile affermare un contributo marginale dell'attività aeroportuale alla qualità dell'aria della zona della città di Treviso, pur constatando che questa pone delle attenzioni nella gestione delle attività da svolgere. La presenza dell'aeroporto non sembra avere un ruolo determinante nel caratterizzare la qualità dell'aria delle aree urbane della città di Treviso. Dal confronto dei monitoraggi di Arpav svolti nel corso di un periodo lungo e significativo (2010-2016), nonostante il traffico dello scalo sia aumentato, non sono emersi peggioramenti o trend tali da rendere l'attività dell'aeroporto discriminante o percepibile ai fini emissivi. La centralina Arpav di via Lancieri rileva le concentrazioni di inquinanti della città di Treviso e non sembra essere influenzata dall'esercizio dell'aeroporto tanto è vero che il Proponente evidenzia l'assenza di correlazione tra le giornate di superamento dei valori limiti in corrispondenza di detta centralina e l'andamento del traffico nello scalo come evidente dalla figura (cfr figura 5 pagina 11/12 della nota del Proponente del marzo 2019, prot.n.CTVA/867 del 07/03/2019) che segue



**CONSIDERATO e VALUTATO** quindi che i dati progettuali mettono inevidenza:

- l'incremento abbastanza contenuto del traffico nel piano di crescita dello scalo;
- la stabilizzazione nel tempo del traffico senza ulteriori prospettive di aumento;
- la sostanziale trascurabilità del contributo emissivo;

**CONSIDERATO E VALUTATO** che la società di gestione (Aetre) nella sua ordinaria gestione ha già in atto e ha previsto interventi finalizzati all'ottimizzazione dell'infrastruttura (cfr pagg. 11/12 della nota del Proponente del marzo 2019, prot.n.CTVA/867 del 07/03/2019) tra cui:

- ha definito una strategia di Carbon Management per ridurre le emissioni di gas climalteranti con i principi stabiliti dalle principali convenzioni internazionali. Il Piano di azione di Aetre si

concentra principalmente sul miglioramento dell'efficienza energetica. Inoltre, il controllo delle emissioni indirette (noto come Scope 3) non sarà più solo limitato alle attività di AerTre, ma sarà esteso a quelle legate a tutti gli operatori aeroportuali;

- o ha sottoscritto la partecipazione al programma di certificazione denominato Airport Carbon Accreditation, con il livello 3+ (Neutrality). La partecipazione a questo programma di certificazione attesta i progressi compiuti dall'aeroporto in termini di controllo e riduzione delle emissioni di gas con effetto serra.

**CONSIDERATO E VALUTATO** che il Proponente ritiene di potersi far carico in sede di attuazione dello "STRUMENTO DI PIANIFICAZIONE E OTTIMIZZAZIONE AL 2030" di una serie di azioni di mitigazione e contenimento del contributo emissivo connesso all'aeroporto adottando misure specifiche (cfr pagine 11 e 12 della nota del Proponente del marzo 2019, prot.n.CTVA/867 del 07/03/2019) tra cui:

- Adozione di finiture atte a ridurre l'emissione delle sostanze inquinanti (es utilizzo di vernici fotocatalitiche)
- Contribuire mediante accordi con gli enti locali ed in primis con la Regione Veneto per l'individuazione di aree idonee al di fuori dell'area aeroportuale (per la sicurezza della navigazione aerea), per realizzare interventi di rimboschimento con la finalità di realizzare aree di assorbimento delle sostanze inquinanti emesse con particolare riferimento alla CO<sub>2</sub>. Detti interventi dovranno essere proporzionati all'incremento di traffico che potrà essere realizzato entro lo scenario di progetto.
- Contribuire alla individuazione di sistemi di trasporto per l'accesso all'aeroporto a basso impatto ambientale (es collegamenti con TPL alla stazione ferroviaria, ecc) con ulteriore riduzione delle emissioni
- Possibili interventi di riduzione delle condizioni di congestione delle arterie viarie di accesso all'aeroporto (es introduzione di rotatorie, ecc)

**VALUTATO** che dovrà essere sviluppato un apposito sistema di monitoraggio dell'andamento del traffico e della qualità dell'aria;

**CONSIDERATO per l'ambiente idrico** che l'area di studio considerata nell'analisi coincide con il reticolo idrografico immediatamente circostante l'aeroporto e con l'intera asta fluviale del Sile a valle di questo;

**CONSIDERATO E VALUTATO** che per ciò che riguarda gli aspetti di qualità delle acque, i monitoraggi eseguiti da ARPAV consentono di descrivere le principali caratteristiche chimiche ed ecologiche del fiume Sile e del suo bacino idrografico, con aggiornamento all'anno 2015, e rilevano un indice trofico con un valore corrispondente allo stato sufficiente, stabile nell'intero periodo di monitoraggio (2010-2015) e che nel tratto influenzato direttamente dall'aeroporto non è stata indicata alcuna criticità per le sostanze chimiche (tabella 1/A e 1/B del DM 260/2010), tutte le sostanze monitorate rispettano gli standard di qualità;

**PRESO ATTO** che la raccolta delle acque nere nell'area dell'aeroporto avviene mediante una rete dedicata che serve capillarmente tutti gli edifici esistenti recapitandole nel depuratore interrato posizionato al di sotto del parcheggio dipendenti esistente sul lato ovest dell'aerostazione, che scarica, soddisfacendo ai requisiti di qualità previsti dal D.Lvo 152/2006 e s.m.i., Tabella 3, colonna "scarico in acque superficiali", nel fosso di guardia tombinato, che confluisce nel Sile poco a valle dell'aeroporto;

**CONSIDERATO** che il PSA, per far fronte all'incremento di passeggeri e di conseguenza delle portate di acque nere in ingresso al depuratore, ne prevede l'adeguamento della capacità di trattamento;

**CONSIDERATO** che le acque meteoriche aeroportuali sono scaricate, previo trattamento delle acque di prima pioggia, in parte nel fosso di guardia della via Noalese (stazione aeroportuale e parte dei parcheggi), in parte direttamente nel fiume Sile (pista, raccordi e piazzali di sosta degli aeromobili e rimanenti parcheggi). In entrambi i casi, secondo quanto dichiarato dal Proponente il trattamento è in grado di garantire gli

standard di qualità ambientale per le acque del Sile in condizioni di pioggia, anche in considerazione del maggior carico inquinante determinato dal fall-out atmosferico dell'incremento dei movimenti;

**CONSIDERATO** che le procedure operative aeroportuali prevedono specifici accorgimenti per evitare il convogliamento di inquinanti nella rete di drenaggio delle acque meteoriche a servizio delle piste e dei piazzali: non contemplano il lavaggio di aeromobili né l'utilizzo d'acqua per le operazioni di pulizia periodica delle superfici aeroportuali pavimentate. E' invece previsto il lavaggio e la pulizia delle piazzole di sosta con spazzatrice aspiraliquidi al termine delle operazioni di de-icing;

**CONSIDERATO** che la riorganizzazione dei parcheggi prevista dal PSA si accompagnerà ad un adeguamento della capacità complessiva dei sistemi di trattamento (sedimentazione e disoleazione) per le acque di prima pioggia, di cui già oggi sono dotati i parcheggi scoperti a servizio dell'aeroporto e di cui si doteranno le nuove aree di parcheggio a raso;

**CONSIDERATO E VALUTATO** che la presenza di due paratoie meccanizzate a comando manuale poste a monte dello scarico nel Sile della rete di raccolta delle acque meteoriche dei piazzali permette inoltre la completa chiusura dello stesso in caso di sversamenti accidentali di idrocarburi o di altre sostanze nocive, in modo da evitare che gli stessi possano giungere al fiume;

**CONSIDERATO E VALUTATO** che il PSA prevede, a fronte delle nuove impermeabilizzazioni, la realizzazione di volumi di stoccaggio idonei e sufficienti alla laminazione delle acque di pioggia, al fine di garantire l'invarianza idraulica degli interventi;

**CONSIDERATO E VALUTATO** che sono previsti idonei adeguamenti della rete di raccolta, degli impianti di trattamento delle acque meteoriche e dei sistemi di trattamento delle acque di dilavamento che permetteranno la gestione dei flussi superficiali, prevalentemente provenienti da aree impermeabili (che aumenteranno del 2% dell'intera area del sedime attuale);

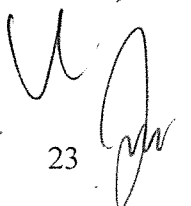
**CONSIDERATO che per il suolo e sottosuolo** il proponente evidenzia che l'aeroporto di Treviso, sito su un terrazzo fluvio-lacustre in sponda sinistra del fiume Sile, si colloca in un'area di pianura dolcemente degradante verso sud-sudest, con pendenze limitate dell'ordine del 4÷6 per mille, solcata dalla bassura del fiume e che i terreni sono prevalentemente sabbiosi o limoso-sabbiosi caratterizzati da una permeabilità moderatamente alta ( $k = 0.35 \div 3.5$  cm/h);

**CONSIDERATO** che la rete di monitoraggio regionale delle acque sotterranee sulla base dei risultati del monitoraggio non evidenzia particolari criticità locali legate all'aeroporto;

**CONSIDERATO** che in riferimento all'uso del suolo nell'area circostante l'aeroporto, vi è la presenza ad ovest di Treviso di tre principali assi stradali lungo i quali si è concentrato lo sviluppo urbano. Tutt'intorno si estendono aree prevalentemente agricole, caratterizzate da insediamenti sparsi e sovente isolati;

**CONSIDERATO E VALUTATO** che il PSA prevede interventi molto limitati che interessano in sostanza una razionalizzazione/riposizionamento di alcune importanti strutture aeroportuali (deposito carburanti, caserma VVF e torre di controllo), un modesto ampliamento del terminal passeggeri e una razionale distribuzione delle infrastrutture landside, con una particolare attenzione alla sistemazione dei parcheggi e della viabilità di accesso principale e secondaria ed in tal senso non vi sarà un aumento dell'occupazione di suolo in quanto verranno acquisite prevalentemente aree di parcheggio già esistenti oggi gestite da privati o dal Comune di Treviso;

**CONSIDERATO** che, data la limitata previsione di crescita, l'aumento della produzione di rifiuti non comporta problematiche relative alla loro gestione nell'ambito della normativa in vigore e ad eventuali rischi di contaminazione dell'ambiente;



**VALUTATA** la vulnerabilità della falda e nonostante gli interventi previsti per evitare interferenze con il corpo idrico profondo si ritiene che debba essere previsto un accurato monitoraggio per quanto concerne gli aspetti quantitativi e qualitativi delle acque sotterranee;

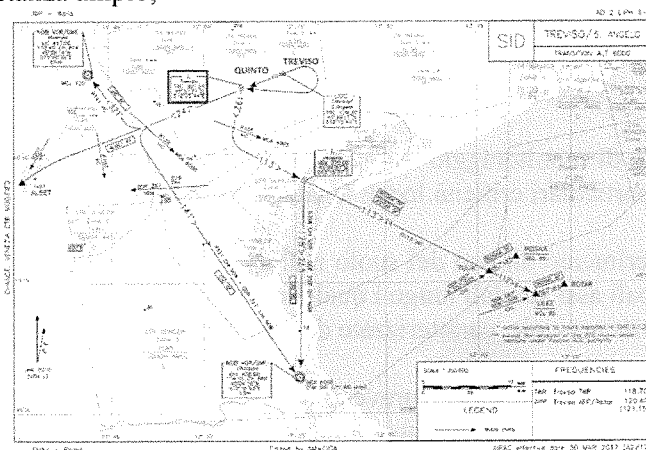
**CONSIDERATO E VALUTATO** che per quanto riguarda la componente rumore la documentazione presentata in sede di SIA e delle prime integrazioni metteva in risalto situazioni con potenziali criticità non ritenute coerenti con lo sviluppo dell'aeroporto, in sede istruttoria si è provveduto a chiedere al Proponente un miglioramento delle condizioni di esposizione al rumore connesso all'esercizio dello stesso. In particolare è stata riscontrata una mancanza di soluzioni alternative nell'utilizzo della pista che quindi è apparsa non ottimizzata in termini di operazioni di decollo ed atterraggio. Tale circostanza aveva il risultato di presentare un numero significativo di ricettori esposti al rumore;

**CONSIDERATO E VALUTATO** che nelle integrazioni presentate ad ottobre 2018 è stato proposto un miglioramento delle condizioni di esercizio e che quindi le condizioni ivi indicate dovranno essere quelle assunte dal gestore nell'esercizio dello scalo aeroportuale, di seguito si riportano le considerazioni elaborate e sviluppate proprio in tali ultime integrazioni che sono state anche oggetto di pubblicazione per l'informazione dei cittadini;

**VALUTATO** che le condizioni del clima acustico nell'intorno aeroportuale per l'aeroporto di Treviso sono state oggetto di attente analisi in quanto il contesto territoriale è particolarmente sensibile ed esposto a condizioni di rumore derivanti dall'esercizio aeroportuale che meritano attenzioni e ottimizzazioni;

**CONSIDERATO** che nel 2003 è stata approvata la così detta zonizzazione acustica prevista dalla norma e già in quella sede una serie di edifici si trovavano in zone oggetto di attenzioni;

**CONSIDERATO** che nella figura di seguito è riportato l'estratto delle procedure AIP per l'uso dell'aeroporto di Treviso dal quale si evince che il primo punto di riferimento per i piloti è costituito dal Locator di Treviso che si trova esattamente dalla parte opposta alla direzione di decollo da pista 07-25 provocando un cono di dispersione abbastanza ampio i cui effetti ambientali ed acustici interessano una porzione di territorio abbastanza ampio;



**CONSIDERATO** anche la procedura di salita iniziale come descritta nell'AIP Italia e di seguito riportata sono state evidenziate dal proponente ampie possibilità di miglioramento delle procedure di decollo dall'aeroporto di Treviso;



**PROCEDURA DI SALITA INIZIALE**

**RWY 25:** Dopo il decollo procedere su TR 247° o seguire il segnale del localizzatore TRE (prestando attenzione alle indicazioni non intuitive dell'apparato), per TRE L, quindi procedere sulla SID assegnata.

**NOTE**

- 1) Si suggerisce di sorvolare la fine pista di decollo a 30 ft AGL (85 ft AMSL) a causa di ostacoli vicini (alberi) alti 11 m, situati 50 M dopo la fine pista di decollo, 70 m a sinistra della RCL.
- 2) Gradiente minimo di salita: 348 ft/NM (5,8%). 425 ft/NM (7%) solo per la SID CHI 6F, per esigenze ATC.

**RWY 07:** Dopo il decollo virare a destra per TRE L, quindi procedere sulla SID assegnata.

**INITIAL CLIMB PROCEDURE**

**RWY 25:** After TKOF proceed on TR 247° or follow localizer TRE signal (pay attention to the non intuitive indications), bound to TRE L, then proceed on the assigned SID.

**REMARKS**

- 1) Pilots are suggested to overfly departure end of RWY at 30 ft AGL (85 ft AMSL) due to close-in obstacle (trees) of 11 m height, dist 50 m after departure end of RWY, 70 m left of RCL.
- 2) MNM climb gradient: 348 ft/NM (5.8%). 425 ft/NM (7%) for SID CHI 6F only, due to ATC reasons.

**RWY 07:** After take-off turn right bound to TRE L, then proceed on the assigned SID.

**CONSIDERATO** che proprio nella logica di ottimizzazione il Gestore ha fatto già verificare ad ENAV la possibilità, senza modifiche sostanziali ma solo puntualizzazioni nella struttura della procedura di volo, di fornire un numero di riferimenti maggiori, perfettamente georeferiti, che standardizzano il percorso di salita iniziale il cui esito è una riduzione del cono di dispersione e una minore porzione di territorio direttamente sottesa lungo la nominale di volo. In sintesi con questi aggiustamenti della procedura di salita iniziale indicate da ENAV per decolli su Treviso (pista 07-25) è possibile un'ottimizzazione della storica procedura di salita iniziale con conseguenti miglioramenti delle condizioni di esposizione al rumore;

**CONSIDERATO quindi** che sono state presentate dal Proponente due ottimizzazioni rappresentate da:

- aggiornamento e bilanciamento dell'utilizzo della pista;
- adeguamento della rotta di decollo nell'uso pista 07-25;

**CONSIDERATO** che per perseguire una migliore compatibilità acustica dell'esercizio dell'aeroporto con il contesto, è stato eseguito un processo di ottimizzazione delle condizioni di utilizzo dello stesso. A tal fine è stato definito uno specifico uso della pista non è più prettamente monodirezionale ma con un alternanza di uso tra le due testate secondo la tabella di seguito riportata:

Testata	07	25
decolli	21 %	79 %
atterraggi	100 %	0 %

**VALUTATO** che questo scenario di utilizzo per le due condizioni sopra indicate dovrà essere assunto dal gestore da subito;

**CONSIDERATO** che la stima degli effetti del rumore è stata realizzata mediante l'utilizzo del software previsionale INM "Integrated Noise Model" realizzato dalla FAA "Federal Aviation Administration" (U.S.A.) per quanto concerne la componente aeronautica e SoundPlan per quanto concerne la componente "Stradale";

**CONSIDERATO** che il proponente ha:

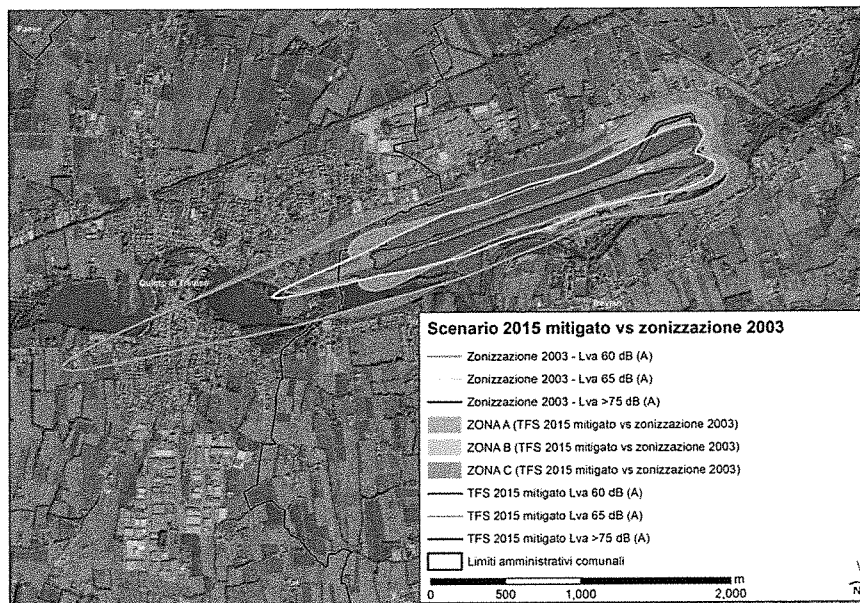
- presentato delle simulazioni modellistiche sia per la sorgente "aeroporto" sia per la sorgente "strada", identificando per questa sia il contributo derivante dal traffico complessivo sia quello derivante dal traffico indotto dallo scalo aeroportuale;
- individuato una serie di ricettori esposti all'attività aeroportuale, considerata come insieme di quella aeronautica e di quella derivante dal traffico stradale complessivo;
- calcolato, presso i ricettori, i livelli di rumore, secondo i descrittori acustici relativi il DM 31/10/97 e il DPCM 14/11/1997, sia relativi le singole sorgenti modellate sia relativi i livelli complessivi di rumore, quest'ultimi espressi secondo il solo descrittore LAeq,Tr;

**CONSIDERATO** che per lo stato di fatto sono stati considerati 56,6 operazioni/giorno nelle tre settimane di maggior traffico così come previsto dalla norma di settore ripartiti come riportato nella tabella che segue:

*(Area containing various handwritten signatures and initials)*

CATEGORIA	AEROMOBILE	%	OPERAZIONI DIURNE ATTERRAGGI	OPERAZIONI DIURNE DECOLLI	OPERAZIONI NOTTURNE ATTERRAGGI	OPERAZIONI NOTTURNE DECOLLI
Aviazione Commerciale	A320 family	10.8	3.0	3.0	0.0	0.0
	B737 family	63.9	18.1	17.9	0.0	0.2
	Altri	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0
Aviazione Generale	-	25.2	7.2	7.0	0.0	0.0
TOTALE		100.0	28.4	28.0	0.0	0.2

**CONSIDERATO** che le previsioni modellistiche per quanto riguarda il tema di principale interesse che è quello del rumore aeroportuale e del confronto tra i livelli generati dall'esercizio e quelli riferiti all'intorno aeroportuale così come individuato mediante la zonizzazione acustica di cui al DM 31.10.1997 mettono in evidenza il risultato illustrato i seguito e cioè che le nuove condizioni assunte dal gestore assicurano un contenimento delle aree esposte al rumore nelle aree maggiormente popolate:



**CONSIDERATO E VALUTATO** positivamente che per il rumore dello stato di fatto se si assumono da subito le condizioni indicate dal proponente e verificate da ENAV si ha che la indicata modalità di utilizzo della pista consente di escludere alcuni edifici e quindi alcuni residenti del Comune di Quinto di Treviso dal rumore generato dall'esercizio aeroportuale e quindi di migliorare acusticamente il numero di persone complessivamente esposte anche rispetto alla zonizzazione approvata del 2003. Infatti si hanno 99 persone non più esposte nel range di LVA 60-65 dBA, mentre in corrispondenza della testata opposta (comune di Treviso) si ha un incremento di 53 persone;

**VALUTATO quindi** positivamente che per il rumore dello stato di fatto le condizioni definite in questa fase di redazione del PSA e documentazione di SIA (inclusando le integrazioni dell'ottobre 2018) implicano complessivamente una organizzazione ottimizzata del traffico e delle procedure di decollo che produce una diminuzione delle persone esposte al rumore nel numero di 46 che non è un valore in assoluto significativo ma certamente indica una importante inversione di tendenza;

**VALUTATO** che per le persone presenti in aree con incremento del rumore si dovrà provvedere da subito (in fase ante operam prima dell'inizio delle realizzazioni conseguenti al PSA) la realizzazione delle azioni di contenimento del rumore e la verifica di ottemperanza di questa condizione potrà garantire le popolazioni da subito di un'operazione di mitigazione senza dover attendere i tempi di un piano di risanamento acustico come da norma di settore;

**VALUTATO** quindi che il proponente dovrà prima dell'inizio delle realizzazioni previste dal PSA provvedere ad assicurare che:

- siano adottate le procedure di volo indicate nelle integrazioni dell'ottobre 2018 sia in termini di ottimizzazione dell'uso delle testate di pista sia della salita al decollo;
- sia realizzata la progettazione di dettaglio degli interventi antirumore mediante la realizzazione d'apprima di idonee campagne di misura e poi, dopo le verifiche con modellistica specialistica, la progettazione tecnica degli interventi;

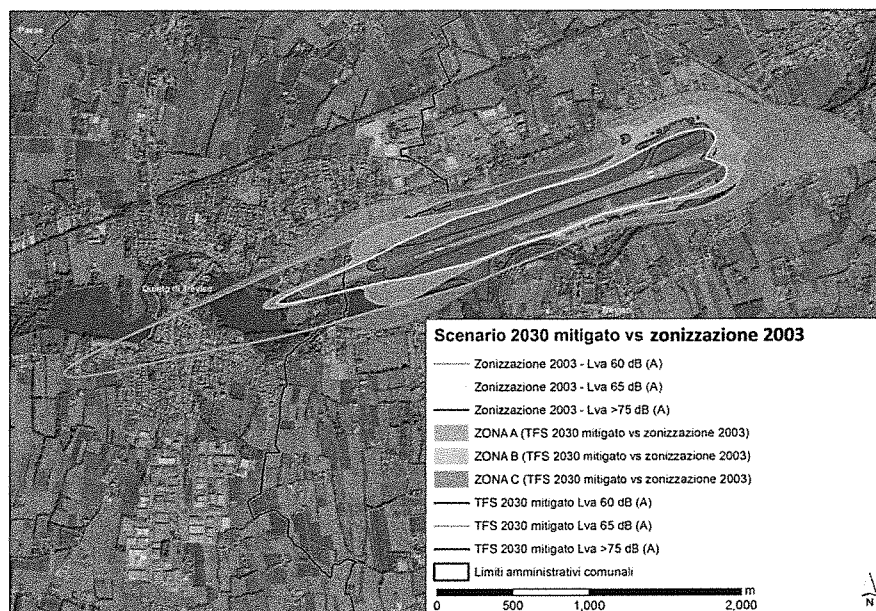
**CONSIDERATO** che per lo stato di progetto al 2030 sono stati considerati 71,81 operazioni/giorno nelle tre settimane di maggior traffico ripartiti come riportato nella tabella che segue:

CATEGORIA	AEROMOBILE	%	OPERAZIONI DIURNE ATTERRAGGI	OPERAZIONI DIURNE DECOLLI	OPERAZIONI NOTTURNE ATTERRAGGI	OPERAZIONI NOTTURNE E DECOLLI
Aviazione Commerciale	A320 family	10.08	3,61	3,61	0,0	0,0
	B737 family	71.29	25,57	24,76	0,04	0,80
	Altri Passeggeri	0.4	0,19	0,01	0,0	0,0
Aviazione Generale		18.23	6,47	6,62	0,0	0,0
<b>TOTALI</b>		<b>100.0</b>	<b>35,85</b>	<b>35,09</b>	<b>0,04</b>	<b>0,81</b>

**CONSIDERATO** che per lo stato di progetto al 2030 alla luce del processo di ottimizzazione ed affinamento intervenuto e indicato per lo stato di fatto è stato configurato lo scenario di sviluppo con una ripartizione dell'uso delle piste come indicato nella tabella che segue ove inoltre si prevede anche eventuale movimentazione notturna solo su pista 07-25, nonché l'ottimizzazione della procedura di decollo indicata da ENAV:

Testata	07	25
decolli	34.5 %	65.5 %
atterraggi	100 %	0 %

**CONSIDERATO** che le previsioni modellistiche dello scenario al 2030 e il relativo confronto con la zonizzazione acustica di cui al DM 31.10.1997 mettono in evidenza una maggiore impronta acustica rispetto allo scenario normato (colori pieni nella figura che segue):



**CONSIDERATO** che le previsioni indicate dal proponente nelle integrazioni dell'ottobre 2018, nonostante le ottimizzazioni apportate nell'utilizzo della pista di volo, evidenziano la presenza di popolazione esposta sul territorio del Comune di Treviso e un contenimento della popolazione presente nell'intorno aeroportuale (curve della zonizzazione 2003) sul versante di Quinto di Treviso non essendo esposti 17 residenti. Complessivamente però le modellazioni acustiche dello scenario 2030 producono, rispetto alla zonizzazione del 2003, la presenza di popolazione esposta oltre ai limiti previsti di LVA pari a 519 persone.

Il dettaglio dell'incremento del numero di unità suddiviso per Comune di riferimento è di seguito indicato:

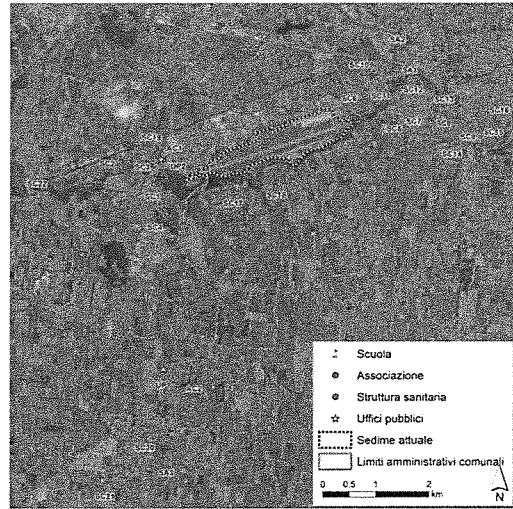
LIVELLI	Opzione Scenario 2030 mitigato - Popolazione esposta ai diversi livelli LVA			DIFFERENZA 2030 mitigato vs Zonizzazione 2003
	TREVISO	QUINTO	TOTALE	
65-75 (B)	0	0	0	0
60-65 (A)	+413	+106	+519	+519

**VALUTATO** che non è possibile ammettere tale evenienza il Proponente dovrà eseguire, come dichiarato nella documentazione presentata, gli idonei interventi di contenimento del rumore per mantenere gli standard richiesti (interventi di mitigazione presso gli edifici) secondo la norma vigente e che dovranno essere indicate idonei sistemi di priorità d'intervento da concordare con l'ARPAVeneto;

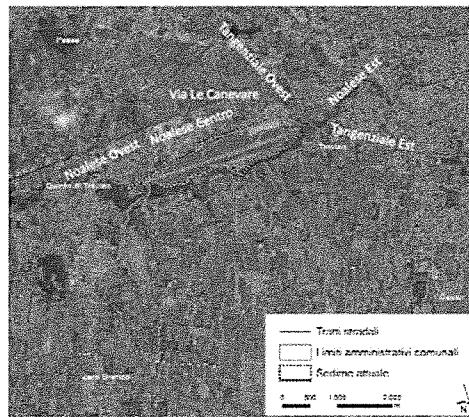
**CONSIDERATO** che il Proponente nello studio di impatto ambientale individua i ricettori sensibili presenti in un'area vasta di potenziale interesse secondo la tabella di seguito riportata ove si evince anche la distribuzione spaziale;

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

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



**CONSIDERATO** che il Proponente nello studio di impatto ambientale esegue un'analisi della viabilità impiegata anche per l'accesso all'aeroporto secondo lo schema riportato nella figura ove sono coinvolte la Tangenziale di Treviso (est ed ovest) e la via Noalese:



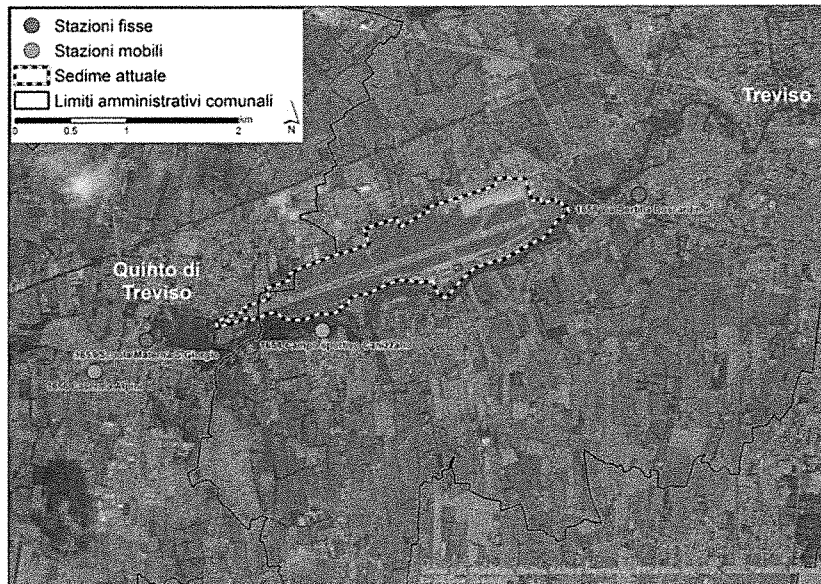
**CONSIDERATO** che nello studio di impatto ambientale è riportata la disamina dei valori simulati sui ricettori sensibili individuati sia per il contributo del traffico stradale complessivo, sia di quello indotto dall'aeroporto sia infine dal complesso del traffico indotto e dall'esercizio dell'aeroporto;

**VALUTATO** che nelle stime di cui al precedente considerato il Proponente non ha introdotto le ottimizzazioni del rumore aeronautico di cui prima, si ritiene necessario che il proponente nella fase ante operam rimoduli lo studio sui ricettori sensibili con i più corretti input di simulazione e, considerando che dalle simulazioni eseguite, la causa del maggior rumore del traffico veicolare non è dovuto al traffico indotto dall'aeroporto ma dal traffico ordinario, si ritiene che debba essere stipulato un'intesa con gli enti gestori delle infrastrutture per le verifiche puntuali e delle eventuali concause per pervenire ad eventuali azioni di mitigazioni che dovessero essere necessarie per le tratte di strade in cui si ha un superamento del livello ammissibile, dopo idonei monitoraggi;

**CONSIDERATO E VALUTATO** che nello studio di impatto ambientale è riportata come indicazione di compensazione lo spostamento della scuola materna S. Giorgio;

**CONSIDERATO** che, come affermato dal proponente nella Documentazione depositata, le postazioni di monitoraggio sono ubicate lungo la proiezione al suolo delle rotte di sorvolo e che il sistema di monitoraggio è attivo dal febbraio del 2010;

G a S Q W



**VALUTATO** che tale sistema di rilevamento dovrà essere implementato con un numero di centraline da localizzarsi in funzione delle rotte di volo al fine di monitorarle, e che ciò dovrà essere concordato con l'ARPA competente, sentita la commissione ex art. 5 del DM 31.12.1997;

**CONSIDERATO** che nel territorio limitrofo l'aeroporto "A. Canova" di Treviso si sono verificati danni da "vortex strike" ovvero danneggiamenti ai tetti di edificati situati all'interno della fascia di atterraggio, cioè edifici situati nel comune di Quinto di Treviso;

**CONSIDERATO** che gli aerei generano vortici d'aria durante tutte le fasi volo. Tali vortici possono provocare danni ed essere potenzialmente pericolosi, quando, generati dagli aerei nelle fasi di volo a bassa quota (atterraggio e decollo), date particolare condizioni atmosferiche, riescono a raggiungere il suolo mantenendo una energia sufficiente. In altre parole, sebbene tutti gli aerei generino vortici, solo una piccola proporzione di tali vortici diventa un fenomeno di "vortex strike". In generale i "vortex strike" sono, come sopra descritto, eventi rari legati al concorso di una serie di condizioni sfavorevoli, indipendenti sia dal tracciato di decollo/atterraggio sia dal gestore aeroportuale, inoltre, date le numerose variabili in gioco e l'impossibilità della contemporaneità della segnalazione dell'evento rispetto al decollo/atterraggio che lo ha generato, risulta estremamente arduo perseguire il risarcimento dei danni da parte delle compagnie aeree;

**CONSIDERATO** che nel Comune di Quinto di Treviso, nel corso degli anni, gli eventi di "vortex strike" sono stati segnalati dagli abitanti o dal Comune stesso per cui è stato caratterizzato il fenomeno per quanto concerne gli ultimi 5-7 anni, ed individuate le aree interessate che sono quelle situati in vicolo A. Marangon e in via Contea nel Comune di Quinto di Treviso dove si sono verificati gli episodi con danni significativi alle coperture e rischiosi per l'incolumità delle persone (es. caduta di tegole). Sono edifici che si trovano sotto la linea di atterraggio, fase cui, nel caso in esame, è associato il fenomeno;

**CONSIDERATO** che è stata definita un'area esposta al fenomeno rappresentata dall'area sottesa dalle rotte di atterraggio, nel comune di Quinto di Treviso:



**CONSIDERATO E VALUTATO** che il Proponente e per lui il gestore aeroportuale, nell'ambito delle misure di compensazione, ha individuato una procedura per l'area esposta al fenomeno per la realizzazione di interventi di riparazione delle coperture danneggiate e di consolidamento preventivo di quelle a maggior rischio, dove per consolidamento si intendono per lo più interventi di ancoraggio di coppi e tegole;

**CONSIDERATO E VALUTATO** che dovranno a tal fine essere predisposte le seguenti attività:

- creazione di un registro degli eventi di "vortex strike" verificatisi negli ultimi 10 anni, con la collaborazione del Comune di Quinto di Treviso che ha raccolto le segnalazioni ufficiali, da tenersi aggiornato e al riguardo verrà concordata con il comune di Quinto di Treviso una procedura per la segnalazione dell'evento di "vortex strike": informazioni da fornire, entro quanto tempo dall'evento, destinatari della comunicazione, forme della comunicazione (es. mail, posta certificata, ecc.);
- mappatura dello stato delle coperture nell'area esposta al fenomeno del "vortex strike";
- redazione di un Piano degli interventi, da attuarsi con la seguente priorità:
  1. risanamento e consolidamento delle coperture già oggetto di danno da "vortex strike";
  2. consolidamento delle coperture, maggiormente vulnerabili, dell'area a rischio (es. coperture in pessimo stato di manutenzione e coperture non ancorate):

**CONSIDERATO** che per gli aspetti legati alla componente Vegetazione, Flora e Fauna e alla componente ecosistemi è stata condotta idonea analisi dello stato di fatto;

**CONSIDERATO** che l'area di studio è caratterizzata da una elevata antropizzazione, con dominanza di aree coltivate (62.5%) e urbanizzate (30.2%) e la presenza di aree naturali relitte strettamente confinata all'ambito fluviale, dove le aree di pregio ambientale si concentrano lungo il corso del fiume Sile, e sono comprese nel sito Natura 2000 IT3240028 e nel Parco naturale regionale del fiume Sile. Al loro interno sono presenti tipologie vegetazionali, riconducibili ai tre habitat listati nell'allegato I della Direttiva 92/43/CE: 91E0\* "Foreste alluvionali di *Alnus glutinosa* e *Fraxinus excelsior* (*Alno-Padion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*)", 6410 "Praterie con *Molinia* su terreni calcarei, torbosi o argilloso-limosi (*Molinion caeruleae*)", 6210 "Formazioni erbose secche seminaturali e facies coperte da cespugli su substrato calcareo (*Festuco-Brometalia*)";

**CONSIDERATO** che all'interno dell'area non si ravvisa la presenza di specie floristiche e di invertebrati di interesse comunitario o conservazionistico, mentre è presente una ricca comunità di specie faunistiche vertebrate. Tra i rettili si rileva la presenza di testuggine palustre (*Emys orbicularis*), natrice tassellata (*Natrix tessellata*), natrice dal collare (*Natrix natrix*), biacco (*Coluber viridiflavus*), colubro liscio (*Coronella austriaca*), saettone (*Zamenis longissimus*), ramarro (*Lacerta bilineata*), lucertola muraiola (*Podarcis muralis*) e orbettino (*Anguis fragilis*). Per ciò che concerne gli anfibi, nei piccoli corpi idrici (capofossi e pozze di risorgiva) dell'area di studio limitrofi al corso del Sile risultano presenti rana di Lataste (*Rana*

latastei), rana agile (*Rana dalmatina*), rana verde (*Pelophylax synkl. esculentus*), raganella (*Hyla intermedia*), rospo smeraldino (*Bufo viridis*) e tritone punteggiato (*Lissotriton vulgaris*). I siti idonei alla riproduzione degli anfibi sono però scarsi, a causa dell'ubiquitaria presenza di fauna ittica e alla scarsità di fossi nell'ambito agricolo;

**CONSIDERATO** che l'area si distingue per una comunità ornitica ricca e nella quale si annoverano anche 15 specie di interesse comunitario. Non sono presenti garzaie o colonie di marangone minore (*Phalacrocorax pigmaeus*). Inoltre, la presenza antropica diffusa limita l'idoneità degli habitat agli ardeidi, favorendo le specie maggiormente tolleranti quali l'airone cenerino (*Ardea cinerea*) e l'airone guardabuoi (*Bubulcus ibis*). Tra le specie di interesse comunitario e conservazionistico potenzialmente nidificanti nell'area si rilevano moretta (*Aythya fuligula*), tarabusino (*Ixobrychus minutus*), martin pescatore (*Alcedo atthis*), pendolino (*Remiz pendulinus*) e averla piccola (*Lanius collurio*);

**CONSIDERATO** che la teriofauna dell'area di studio è caratterizzata dalle specie planiziali tipiche degli ambienti agrari e di contesti a maggior naturalità quali gli habitat fluviali. Tra i chirotteri è segnalata la presenza di ferro di cavallo maggiore (*Rhinolophus ferrumequinum*), ferro di cavallo minore (*Rhinolophus hipposideros*), nottola comune (*Nyctalus noctula*), vespertilio di Daubenton (*Myotis daubentonii*), pipistrello albolimbato (*Pipistrellus kuhlii*), pipistrello di Savi (*Hypsugo savii*) e serotino comune (*Eptesicus serotinus*). Oltre al moscardino (*Muscardinus avellanarius*), sono segnalate nell'area anche la puzzola (*Mustela putorius*), per la quale mancano però evidenze certe recenti, e lo sciacallo dorato (*Canis aureus*), segnalato nell'area di studio a seguito dell'investimento di individui in dispersione nel 1992 e nel 2016;

**CONSIDERATO** che nel tratto di Sile compreso nell'area di studio è infine presente una comunità ittica ricca di specie nella quale si rileva la presenza della lampreda padana (*Lampetra zanandreae*) e dello scazzone (*Cottus gobio*) e probabilmente della trota marmorata (*Salmo marmoratus*);

**CONSIDERATO** che, per quanto riguarda l'effetto di *wildlifestrrike*, che viene monitorato dall'aeroporto, nel periodo 2008-2015 sono stati impattati in media 22 uccelli all'anno, con un andamento temporale fluttuante e non proporzionale all'entità del traffico. L'analisi degli eventi di *wildlifestrrike* avvenuti tra il 2008 e il 2014 evidenzia come le specie maggiormente coinvolte siano specie che frequentano la pista per la sosta o l'alimentazione quali gabbiano reale e gabbiano comune, gheppio, rondine e rondone. L'analisi del database non evidenzia il coinvolgimento di specie di interesse comunitario;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che l'incremento del traffico aereo previsto nello Scenario 2030 comporterà un aumento della frequenza dei movimenti, con un conseguente aumento dell'emissione di rumore nell'arco della giornata (tra le 06:00 e le 23:00) e un'espansione, rispetto allo stato di fatto, di 32 ha della superficie interferita da emissioni diurne pari o superiori a 60 dB(A). Le nuove superfici coinvolte sono rappresentate in maggior parte da aree urbanizzate (56%) e da seminativi intensivi (22%) e solo in piccola parte da tipologie ambientali di maggiore rilevanza faunistica, quali superfici prative e ambienti umidi (canneti). L'incremento dei movimenti non comporterà un ampliamento delle aree boschive (habitat delle foreste alluvionali 91E0\*) interferite. Per effetto della nuova rotta di decollo, diminuisce di 2 ha la superficie dei laghetti di Quinto di Treviso (bacini d'acqua) interferita dall'emissione di rumore.

Nell'area interferita la disponibilità di siti idonei alla riproduzione degli anfibi è limitata dalla massiccia presenza ittica che caratterizza anche i laghetti e i canaletti secondari ad essi collegati e dalla mancanza di fossi con adeguato ristagno idrico nelle aree agricole. Le popolazioni di anfibi presenti nelle aree interferite dalle emissioni di rumore sono pertanto trascurabili rispetto alle popolazioni presenti nel SIC IT3240028;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che per effetto della sospensione delle attività di volo dalle 23:00 alle 06:00, le emissioni di rumore nel periodo notturno sono nettamente inferiori rispetto alle emissioni diurne, con una netta riduzione delle superfici interferite che risultano confinate al sedime aeroportuale. Come già evidenziato per lo stato di fatto, la sospensione notturna dell'attività di volo (23:00÷06:00) lascia inalterato il clima acustico delle rimanenti ore notturne, nelle quali non si verificano pertanto interferenze con l'attività acustica degli anfibi e con l'attività di caccia dei chirotteri. Analogamente, considerando l'orario del sorgere del sole nel periodo aprile-giugno nel quale si concentra l'attività di comunicazione territoriale e sessuale



degli uccelli, anche per tali specie permane, prima delle 6h e dell'avvio del traffico aeroportuale, almeno un'ora acusticamente inalterata completamente utile alla comunicazione intraspecifica. Considerando l'aumento dell'inquinamento acustico in termini di frequenza dei picchi di rumore legati alle fasi di decollo degli aerei, si rileva come l'incremento del traffico nello scenario 2030 porterà dagli attuali 1.53 decolli/ora a 1.85 decolli/ora. Nel 2030 l'interferenza acustica interesserà pertanto l'1.54% del tempo (55.5 secondi ogni ora) contro l'1.27% attuale (45.9 secondi/ora). L'incidenza temporale dell'alterazione permarrà pertanto molto modesta e non tale da compromettere la funzionalità della comunicazione intraspecifica di uccelli e anfibi o, nel caso dei chiroterteri, il tempo disponibile per la caccia;

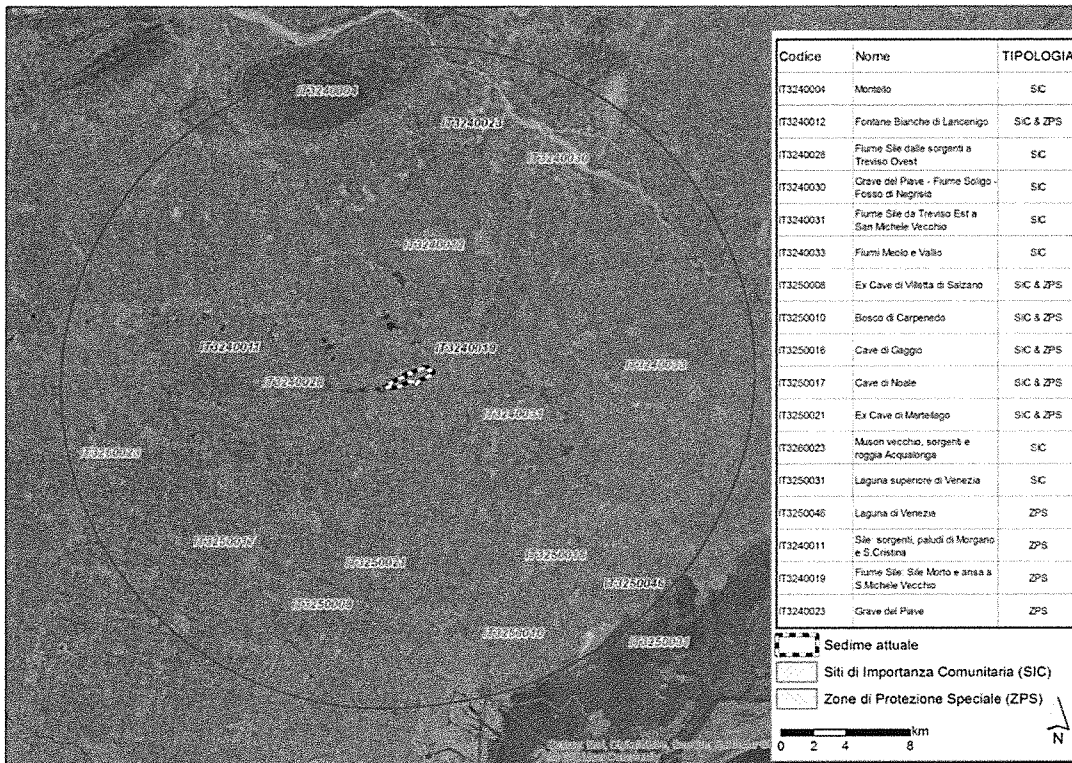
**CONSIDERATO e VALUTATO** che la dimensione e frammentazione delle superfici di habitat coinvolte, unitamente agli effetti della sospensione notturna dell'attività di volo e alla frequenza di decollo, escludono possibili effetti significativi di alterazione delle funzioni dell'habitat per le specie potenzialmente vulnerabili al rumore.

Per quanto riguarda il *wildlifestrike*, nel range di movimenti considerato (19'000-23'000 movimenti/anno), l'analisi dei dati storici 2008-2015 evidenzia una correlazione inversa tra il numero di individui impattati e il numero di movimenti, evidenziando una tendenza alla diminuzione della frequenza degli eventi di *wildlifestrike* all'aumentare dei movimenti. La relazione inversa emersa può essere spiegata con un effetto preventivo di allontanamento degli animali dal corridoio di volo. Entro il range di movimenti considerato, l'efficacia dell'effetto preventivo aumenterebbe all'aumentare della frequenza di occupazione dello spazio aereo da parte dei velivoli. Alla luce dell'analisi, l'aumento del traffico previsto non risulta comportare un aumento del rischio di *wildlifestrike* rispetto alla situazione attuale;

**CONSIDERATO in relazione all'Analisi di incidenza ambientale** che l'aeroporto di Treviso si colloca al centro di un'area pianiziale in cui sono individuati diversi siti della Rete Natura 2000. Entro un raggio di 20 km dall'aeroporto A. Canova di Treviso sono infatti presenti 17 siti Natura 2000. In particolare, il sedime aeroportuale confina con il SIC IT3240028 Fiume Sile dalle sorgenti a Treviso Ovest;

**CONSIDERATO** che il proponente ha provveduto ad effettuare l'analisi di incidenza secondo l'allegato A alla DGR Veneto n. 2299 del 9 dicembre 2014 e che detta DGR prevede una serie di contenuti in linea con la normativa nazionale ed in particolare con quanto previsto dall'allegato G del DPR 357/97 e ss.mm.ii. ed individua un processo di valutazione ispirato dalla "Guida metodologica sulle disposizioni dell'articolo 6(3) e 6(4) della Direttiva 92/43/CEE 'Habitat'";

**CONSIDERATO** che i Siti di interesse comunitario considerati sono quelli riportati di seguito:



**CONSIDERATO e VALUTATO** che per quanto concerne la fase di costruzione, non si ritiene che gli interventi previsti possano indurre alterazioni sulle componenti ambientali dei Siti Natura 2000. Ciò in considerazione di:

- reversibilità e temporaneità delle perturbazioni indotte dalle fasi di cantiere;
- interventi localizzati all'interno del sedime aeroportuale;
- distanza tale della maggior parte degli interventi previsti dal PSA, tra i 400 e i 500 m, dai confini dei Siti Natura 2000 che non è prevedibile alcun effetto significativo sui siti stessi;
- misure di precauzione adottate per tutti i cantieri;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che i potenziali effetti del PSA sui singoli habitat e sulle specie comunitarie sono dovuti per la fase di esercizio alle seguenti perturbazioni in fase di esercizio:

- 1) traffico aereo dovuto all'aumento del numero di decolli ed atterraggi (movimenti) di aerei e relativo aumento degli impatti diretti con la fauna di interesse comunitario (*wildlifefstrike*) - G05.11 Lesioni o morte da impatti con infrastrutture o veicoli;
- 2) emissione di rumore e relativo disturbo all'avifauna comunitaria, agli anfibi anuri e alla mammalofauna - H06.01.01 Inquinamento da rumore e disturbi sonori puntuali o irregolari;
- 3) emissione di inquinanti e polveri dagli aeromobili e dal traffico stradale su habitat, specie floristiche e anfibi di interesse comunitario H04.02 Immissioni di azoto e composti dell'azoto;

Per quanto concerne il punto 1, i dati di frequenza del fenomeno di *wildlifefstrike* e l'analisi della correlazione tra frequenza degli impatti e numero di movimenti fanno ritenere che non siano possibili effetti negativi significativi sulle specie ornitiche e di chiroterteri di interesse comunitario dei Siti Natura 2000 prossimi all'aeroporto.

Per quanto concerne il punto 2, la variazione e l'entità dell'emissione di rumore imputabile all'aumento di movimenti nello scenario 2030, anche per effetto dell'individuazione di una nuova rotta di decollo, determina effetti non significativi sulle specie di interesse comunitario dei Siti Natura 2000 prossimi all'aeroporto. Ciò in ragione sia del coinvolgimento ex novo di aree in prevalenza urbanizzate o a coltivazione intensiva, sia considerando che nel 2030 l'interferenza acustica permarrà bassa (55.5 secondi ogni ora), sia considerando la sospensione dell'attività aeroportuale tra le 23:00 e le 06:00.

Per quanto concerne il punto 3, le emissioni e la ricaduta di gas combustibili e polveri da parte degli aeromobili in decollo ed atterraggio e del traffico stradale legato all'aeroporto sono basse e solo per gli NOx

raggiungono e superano i limiti normativi per la tutela degli ecosistemi. Il buffer di interferenza degli NOx non interessa però aree di presenza di habitat di interesse comunitario o habitat di specie sensibili agli effetti dell'NOx. Non sono pertanto presenti habitat o specie interferiti e quindi vulnerabili rispetto all'effetto emissivo. Gli effetti delle emissioni di inquinanti sulle specie e sugli habitat di interesse comunitario sono pertanto nulli;

**VALUTATO** che si può escludere il verificarsi di effetti significativi negativi sui siti della rete Natura 2000;

**CONSIDERATO che per il paesaggio e i beni culturali** il contesto è fortemente caratterizzato dalla storica presenza dell'infrastruttura aeroportuale, con un'identità estetica ben definita e radicata e l'area aeroportuale risulta sostanzialmente iscritta in una zona, delimitata a sud dal fiume Sile e a nord dalle aree produttive e urbane intervallate da campi aperti, all'interno di un definito ambito paesaggistico;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che il Parco Regionale del fiume Sile, che si sovrappone in parte al sedime, ha un valore ambientale – naturalistico e storico – culturale riconosciuto e tutelato dagli strumenti di pianificazione;

**VALUTATO** che il PSA non prevede interventi nelle aree soggette a vincolo e non prevede variazioni sostanziali dell'assetto del sedime né potenziamenti delle infrastrutture di volo;

**CONSIDERATO per la componente salute pubblica** che i comuni considerati sono caratterizzati da una popolazione sostanzialmente stabile negli ultimi 3 anni, in crescita rispetto ai primi anni del 2000, le cui dinamiche sono fortemente influenzate dalla componente migratoria. Tra le principali trasformazioni demografiche avvenute negli ultimi anni a livello di provincia, si considerano l'invecchiamento della popolazione e l'aumento della quota di popolazione residente con cittadinanza straniera, come rilevato anche a livello regionale;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che le cause di morte più importanti a livello regionale sono imputabili a tumori e malattie del sistema circolatorio. Esaminando in particolare le cause di morte potenzialmente associate alla tossicità di inquinanti atmosferici e al disturbo causato dall'inquinamento acustico (componenti ambientali maggiormente correlate con la salute pubblica nel caso degli aeroporti), i tassi di mortalità registrati dall'ULLS 9 di Treviso risultano inferiori a quelli regionali;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che la valutazione degli impatti per la salute pubblica è stata effettuata considerando i risultati delle valutazioni relative alle componenti ambientali direttamente correlate, con particolare riferimento alle componenti atmosfera e rumore e considerando l'ubicazione delle aree residenziali più direttamente coinvolte dagli sviluppi aeroportuali;

**VALUTATO** che nessuna criticità in termini di salute pubblica è stata ravvisata in relazione alle altre componenti ambientali correlate (ambiente idrico, suolo e sottosuolo) per l'assenza o trascurabilità delle alterazioni ambientali riscontrate e/o per la scarsa rilevanza delle vie di esposizione, si ritiene comunque che debba essere integrato il monitoraggio della qualità dell'aria con campagne ad hoc (si veda il quadro prescrittivo);

**CONSIDERATO e VALUTATO in termini di mitigazioni e compensazioni** che la collocazione dell'aeroporto, fra la periferia sud-ovest della città di Treviso e il centro di Quinto di Treviso, il quale risente maggiormente delle ricadute in termini di inquinamento acustico, pone l'esigenza di individuare e prevedere misure mitigative passive (al ricettore) e misure compensative, che precauzionalmente sono già state inserite come voce all'interno del Piano degli investimenti, con un importo complessivo pari a € 3'900'000. Detto importo dovrà essere adeguato qualora necessario al fine di poter dar conto delle indicazioni che dovranno derivare dall'attuazione delle prescrizioni del presente parere.

**VALUTATO** che alla luce dell'evoluzione del progetto e delle proposte presentate dal Proponente nonché dalle indicazioni e valutazioni emerse dall'analisi delle osservazioni del pubblico e degli Enti Locali in

particolare la validità della proposta progettuale può essere considerata coerente, in una logica di equilibrio complessivo, agli obiettivi di sviluppo dello scalo e di salvaguardia dell'ambiente con riferimento specifico alle popolazioni esposte qualora la gestione dello scalo consenta di rispettare le condizioni di esposizione al rumore delle popolazioni e possibilmente mantenga in coerenza le seguenti condizioni:

- i movimenti annui sviluppati dallo scalo non superino il valore di 22.500 a prescindere dall'anno in cui detto valore sia raggiunto e considerando l'insieme delle movimentazioni (aviazione generale e commerciale)
- il picco di movimenti giornalieri inteso come media giorno dei movimenti delle tre settimane di massimo traffico annuo non superi il valore indicato dal Proponente di 71.81 movimenti/giorno
- la pista sia utilizzata secondo l'indicazione fornita dal Proponente e di seguito indicata

Testata	07	25
decolli	21 %	79 %
atterraggi	100 %	0 %

**VALUTATE** le condizioni di esposizione al rumore generate dall'esercizio aeroportuale entro un anno dall'emanazione del presente parere dovrà essere completata la definizione e la progettazione di uno specifico piano di risanamento acustico di tutti i ricettori che risultassero esposti al rumore (coerenza con le disposizioni normative a seconda della porzione territoriale in cui ricadono – intorno aeroportuale o zonizzazione comunale) e per i quali non sarà riscontrato un idoneo abbattimento acustico delle facciate siano essi ricettori di tipo privato che pubblico e in tale lasso di tempo dovranno essere iniziate le prime realizzazioni il cui programma di attuazione dovrà essere concordato con gli Enti preposti. In tal senso dovranno essere eseguite campagne di rilievo sia del rumore in facciata degli edifici sia per la verifica dell'abbattimento. Per le prime le misure dovranno essere eseguite in accordo alla normativa acustica vigente, ovvero:

- DM 16.03.1998 “Tecniche di rilevamento e di misurazione dell'inquinamento acustico”
- DM 31.10.1997 “Metodologia di misura del rumore aeroportuale”

Per la verifica dell'abbattimento invece le metodiche di misura dovranno fare riferimento alla normativa tecnica di riferimento e attualmente vigente secondo le successive modifiche ed integrazioni introdotte con riferimento a:

- UNI EN ISO 717-1 2013;
- ISO 3382-2 2008;
- ISO 16283-3 2016

A supporto delle attività fonometriche per la verifica dell'isolamento acustico di facciata si dovrà prevedere anche l'indagine acustica per l'individuazione degli eventuali “ponti acustici” nei diversi elementi dei fabbricati dove sarà necessario prevedere che vengano effettuati gli interventi migliorativi. Tale attività dovrà permettere di identificare le eventuali condizioni di criticità attraverso rilievi specialistici idonei (Noise Camera tipo Noise Beamforming “Smart vision”) per individuare direttamente, ed in tempo reale, le eventuali criticità delle partizioni esterne dell'edificio. In tal senso dovrà essere considerata la sostituzione dei serramenti, il contributo per la realizzazione di cappotto isolante e, se efficace, la realizzazione di barriere verdi.

**VALUTATO** che all'aumento del numero di movimenti aerei e conseguentemente dei passeggeri deve corrispondere anche un adeguato livello di accessibilità e che a tal fine è da preferirsi la possibilità di movimenti da/per l'aeroporto mediante trasporto collettivo e/o pubblico si ritiene necessario che siano previste soluzioni realistiche a tal fine. Nello specifico è da prevedere la definizione e la messa in esercizio di un sistema di collegamenti di trasporto di massa almeno con la stazione ferroviaria possibilmente attraverso veicoli a zero emissioni (da bus elettrici a sistemi tipo people move). Il proponente dovrà predisporre idonei studi e progetti di gestione individuando se del caso autonomi sistemi di gestione e concordare con gli enti locali un cofinanziamento all'iniziativa.

**VALUTATO** che sempre in merito all'accessibilità nell'ambito dello specifico Accordo Territoriale che dovrà essere promosso dal Proponente e dovrà vedere il coordinamento della Regione Veneto e la presenza

dell'ENAC, della società di gestione aeroportuale ed dei comuni ricadenti nell'intorno aeroportuale così come definito dal DM 31.10.1997, il Proponente dovrà contribuire a proprie spese alla progettazione e alla messa in atto di tutte le procedure tese all'approvazione dell'aggiornamento dell'asse stradale SR 515 Noalese secondo le indicazioni del PAT del Comune di Treviso. In detto accordo dovrà anche essere definito un eventuale cofinanziamento alla realizzazione dell'asse stradale.

**VISTE E VALUTATE** le indicazioni del Comune di Treviso circa l'opportunità di realizzare in luogo del previsto sovrappasso di collegamento tra l'aerostazione e i parcheggi un sottopasso idoneamente dimensionato e che detti parcheggi (la dove già di competenza comunale) devono essere idoneamente verificati e dimensionati alle esigenze reali degli utenti e degli standard aeroportuali

**VALUTATO** che nelle fasi progettuali di approfondimento dovranno essere idoneamente considerati gli aspetti legati alla compatibilità idraulica degli interventi previsti ai sensi della DGR 2948/2009, al fine di individuare, se necessario, opere compensative necessarie per garantire l'invarianza idraulica degli interventi

**VISTE E VALUTATE** le indicazioni pervenute circa l'opportunità di redigere uno studio specifico circa la salute pubblica, si ritiene necessario che lo stesso sia definito di comune accordo con l'ARPAV e l'Unità sanitaria locale e sia sviluppato su un campione significativo di abitanti esposti anche per comprendere l'efficacia delle misure di contenimento del rumore adottate

**VALUTATO** che gli interventi di mitigazione/compensazione dovranno essere riferiti almeno a:

- Isolamento acustico degli edifici per i quali a seguito di idonee campagne di rilievi sono individuate superamenti delle condizioni di esposizione e/o di basso abbattimento acustico delle facciate
- Interventi per il risanamento e la prevenzione dei danni da "vortex strike"
- Realizzazione del sottopasso di collegamento dell'aerostazione con i parcheggi
- Spostamento della scuola materna S. Giorgio;
- Definizione di un Accordo territoriale per la gestione del sistema di trasporto da/per l'aeroporto, il monitoraggio ambientale, gli interventi di mitigazione/compensazione, ecc

**PRESO ATTO** che ad oggi non è pervenuto alla Commissione il Parere del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo (MIBAC);

**PRESO ATTO** che ad oggi non è pervenuto alla Commissione il Parere della Regione Veneto;

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

**ESPRIME**

**PARERE POSITIVO** allo Strumento di pianificazione e ottimizzazione al 2030 dell'aeroporto "A. Canova" di Treviso a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni.

<b>Prescrizione 1</b>	
Macrofase	Ante operam
Fase	Prima dell'attuazione del PSA
Ambito di applicazione	Fase di gestione aeroportuale
Oggetto della prescrizione	Si dovranno adottare modalità operative che riducono l'impatto acustico. In ogni caso e a prescindere dal numero di movimenti dovrà comunque essere garantito il rispetto dei limiti acustici nell'intorno aeroportuale. Dovranno essere rispettate le seguenti condizioni: <ul style="list-style-type: none"><li>• i movimenti annui sviluppati dallo scalo non dovranno superare il valore di 22.500 a prescindere dall'anno in cui</li></ul>

	<p>detto valore sia raggiunto e considerando l'insieme delle movimentazioni (aviazione generale e commerciale)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>il picco di movimenti giornalieri inteso come media giorno dei movimenti delle tre settimane di massimo traffico annuo non superi il valore indicato dal Proponente di 71.81 movimenti/giorno</li> <li>l'uso della pista dovrà prevedere</li> </ul> <table border="1"> <tr> <td><b>Testata</b></td> <td><b>07</b></td> <td><b>25</b></td> </tr> <tr> <td>decolli</td> <td>21 %</td> <td>79 %</td> </tr> <tr> <td>atterraggi</td> <td>100 %</td> <td>0 %</td> </tr> </table> <p>Dovrà poi essere assicurata la salita al decollo secondo le indicazioni verificate da ENAV e indicate nel documento di integrazione dell'ottobre 2018. Al riguardo il proponente dovrà dare idonee indicazioni su come sarà verificabile detta adozione, ad esempio con report derivanti dall'analisi dei tracciati radar dei movimenti aeromobili.</p> <p>Inoltre vista l'importanza della modalità di utilizzo della pista e del conseguente numero di movimenti eserciti dovrà essere cura del Proponente presentare un dettaglio del mix di traffico che si prevede presente nell'aeroporto nei diversi orizzonti temporali di progetto con previsione biennale.</p>	<b>Testata</b>	<b>07</b>	<b>25</b>	decolli	21 %	79 %	atterraggi	100 %	0 %
<b>Testata</b>	<b>07</b>	<b>25</b>								
decolli	21 %	79 %								
atterraggi	100 %	0 %								
Termine avvio verifica di ottemperanza	Prima dell'avvio delle attività di cantiere									
Ente vigilante	MATTM									
Ente coinvolto	nessuno									

<b>Prescrizione 2</b>	
Macrofase	Ante operam
Fase	Fase di progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Cantierizzazione
Oggetto della prescrizione	<p>Dovrà essere redatta una relazione di cantierizzazione, riguardante tutte le fasi dei lavori, tutte le zone operative, tutti i macchinari e tutte le opere da realizzare, anche provvisoriale, con la descrizione degli accorgimenti pratici da mettere in atto caso per caso, al fine di garantire la massima riduzione dei disturbi e una ottimale prevenzione contro ogni prevedibile tipologia di inquinamento accidentale.</p> <p>La Relazione dovrà contenere:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>la stima delle emissioni dei gas di scarico dei mezzi di trasporto dei materiali e del sollevamento di polveri nelle aree di cantiere;</li> <li>la stima delle ricadute a scala locale di inquinanti emessi dai mezzi pesanti che transitano lungo le vie di accesso alle aree di cantiere e del sollevamento polveri causato dal movimento dei mezzi e movimenti terra all'interno delle aree di cantiere sensibili;</li> <li>una cartografia tematica in scala adeguata che individui le aree più sensibili, corredata di tabelle con i valori di concentrazione degli inquinanti al suolo ai ricettori;</li> <li>la valutazione modellistica dell'impatto acustico dei cantieri su eventuali ricettori, supportata da cartografia e tabelle;</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• l'individuazione, nel caso di criticità imputabili alle emissioni in atmosfera e di emissioni acustiche dalle attività di cantiere, di adeguati dispositivi/accorgimenti/interventi di mitigazione.</li> <li>• I siti di cave e discariche che si intende utilizzare nonché degli impianti di recupero</li> <li>• Il bilancio dei materiali e le modalità di trattamento delle terre e rocce da scavo. Nel caso siano previste modifiche rispetto a quanto prospettato nella documentazione di progetto e si preveda il ricorso al sottoprodotto ai sensi dell'art. 184bis del D.Lvo 152/06 e ss.mm.ii.dovrà essere presentato quanto previsto dal DPR120/17</li> </ul>
Termine avvio verifica di ottemperanza	Prima dell'avvio delle attività di cantiere
Ente vigilante	MATTM
Ente coinvolto	nessuno

<b>Prescrizione 3</b>	
Macrofase	Ante operam
Fase	Gestione
Ambito di applicazione	Ante e post operam
Oggetto della prescrizione	<p>Per il controllo delle condizioni di esposizione al rumore generate dall'esercizio aeroportuale entro un anno dall'emanazione del presente parere dovrà essere completata la definizione e la progettazione di uno specifico piano di risanamento acustico di tutti i ricettori che risultassero esposti al rumore (coerenza con le disposizioni normative a seconda della porzione territoriale in cui ricadono – intorno aeroportuale o zonizzazione comunale) e per i quali non sarà riscontrato un idoneo abbattimento acustico delle facciate siano essi ricettori di tipo privato che pubblico. Il programma di attuazione degli interventi dovrà essere concordato con gli Enti preposti. In tal senso dovranno essere eseguite campagne di rilievo sia del rumore in facciata degli edifici sia per la verifica dell'abbattimento. Per le prime le misure dovranno essere eseguite in accordo alla normativa acustica vigente, ovvero:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• DM 16.03.1998 "Tecniche di rilevamento e di misurazione dell'inquinamento acustico"</li> <li>• DM 31.10.1997 "Metodologia di misura del rumore aeroportuale"</li> </ul> <p>Per la verifica dell'abbattimento le metodiche di misura dovranno fare riferimento alla normativa tecnica di riferimento e attualmente vigente secondo le successive modifiche ed integrazioni introdotte con riferimento a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• UNI EN ISO 717-1 2013;</li> <li>• ISO 3382-2 2008;</li> <li>• ISO 16283-3 2016</li> </ul> <p>A supporto delle attività fonometriche per la verifica dell'isolamento acustico di facciata si dovrà prevedere anche l'indagine acustica per l'individuazione degli eventuali "ponti acustici" nei diversi elementi dei fabbricati dove sarà necessario prevedere che vengano effettuati gli interventi migliorativi. Tale attività dovrà permettere di identificare le eventuali condizioni di</p>

	<p>criticità attraverso rilievi specialistici idonei (Noise Camera tipo Noise Beamforming “Smart vision”) per individuare direttamente, ed in tempo reale, le eventuali criticità delle partizioni esterne dell’edificio.</p> <p>Per gli interventi di contenimento dovrà essere considerata la sostituzione dei serramenti, il contributo per la realizzazione di cappotto isolante e, se efficace, la realizzazione di barriere verdi</p>
Termine avvio verifica di ottemperanza	Entro un anno dal presente parere per lo studio e entro 18 mesi per l’inizio della messa in atto delle azioni di risanamento
Ente vigilante	MATTM
Ente coinvolto	ARPAV e Commissione aeroportuale ex art. 5 DM 31.10.1997

**Prescrizione 4**

Macrofase	Ante operam
Fase	Monitoraggio
Ambito di applicazione	Ante, corso e post operam
Oggetto della prescrizione	<p>Sia redatto un Progetto di Monitoraggio Ambientale che includa i monitoraggi degli effetti analizzati per tutte le componenti ambientali e per le tre fasi ante - corso – post operam, con particolare attenzione a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Inquinamento atmosferico con la predisposizione di 2 centraline di monitoraggio nell’intono dell’aeroporto di tipo fisso che integrino la rete regionale. Dette centraline dovranno essere predisposte da subito per rilevare anche le condizioni di costruzione</li> <li>- Inquinamento acustico con predisposizione di almeno 2 centraline fisse ad integrazione del sistema già attivo di monitoraggio</li> <li>- Realizzazione di campagne di monitoraggio acustico mobili durante la fase di costruzione</li> <li>- Implementazione di misure di rumore in corrispondenza dei ricettori sensibili individuati nel SIA con riferimento al rumore aeroportuale e a quello di quello di origine stradale</li> <li>- monitoraggio dei livelli e della qualità della falda sottostante il sedime aeroportuale</li> <li>- i fenomeni di bird strike</li> <li>- i fenomeni di vortex strike</li> </ul> <p>Il Progetto di Monitoraggio Ambientale dovrà specificare inoltre:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- con un grado di dettaglio coerente con il livello di progettazione, ubicazione dei punti di monitoraggio, tipologia di misura, frequenza e durata delle misurazioni</li> <li>- le modalità di costruzione del data base e del sito web per l’archiviazione e la consultazione degli esiti del monitoraggio</li> <li>- le funzioni e le responsabilità delle gestione del sistema di monitoraggio</li> <li>- i costi del sistema di monitoraggio</li> </ul>
Termine avvio verifica di ottemperanza	Prima dell’avvio delle attività di cantiere
Ente vigilante	MATTM
Ente coinvolto	ARPAV



<b>Prescrizione 5</b>	
Macrofase	Ante operam
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Ante
Oggetto della prescrizione	<p>Dovrà essere definito un Accordo Territoriale coordinato dalla Regione Veneto, con la presenza di ENAC, la società di gestione aeroportuale ed i comuni ricadenti nell'intorno aeroportuale così come definito dal DM 31.10.1997. In detto accordo dovranno essere definiti gli interventi relativi a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- stima e controllo del rumore stradale dovuto al traffico indotto dall'aeroporto ed in particolare deve rimodulare lo studio sui ricettori sensibili con i più corretti input di simulazione e, considerando che dalle simulazioni eseguite, la causa del maggior rumore del traffico veicolare non è dovuto al traffico indotto dall'aeroporto ma dal traffico ordinario, deve essere stipulato un'intesa con gli enti gestori delle infrastrutture per le verifiche puntuali e delle eventuali concause per pervenire ad eventuali azioni di mitigazioni che dovessero essere necessarie per le tratte di strade in cui si ha un superamento del livello ammissibile, dopo idonei monitoraggi</li> <li>- mitigazioni indicate dal SIA</li> <li>- compensazione relativamente allo spostamento della scuola materna S. Giorgio</li> <li>- progettazione e successiva realizzazione del sotto/sovrappasso pedonale sulla strada Noalese di fronte all'aeroporto</li> <li>- i parcheggi, la dove già di competenza comunale, devono essere idoneamente verificati e dimensionati alle esigenze reali degli utenti e degli standard aeroportuali</li> <li>- definizione di soluzioni per adeguare il livello di accessibilità all'aerostazione preferendo la possibilità che i movimenti da/per l'aeroporto siano svolti mediante trasporto collettivo e/o pubblico. Nello specifico è da prevedere la definizione e la messa in esercizio di un sistema di collegamenti di trasporto di massa almeno con la stazione ferroviaria possibilmente attraverso veicoli a zero emissioni (da bus elettrici a sistemi tipo people move). Il proponente dovrà predisporre idonei studi e progetti di gestione individuando se del caso autonomi sistemi di gestione e concordare con gli enti locali un cofinanziamento all'iniziativa</li> <li>- il Proponente dovrà contribuire a proprie spese alla progettazione e alla messa in atto di tutte le procedure tese all'approvazione dell'aggiornamento dell'asse stradale SR 515 Noalese secondo le indicazioni del PAT del Comune di Treviso. In detto accordo dovrà anche essere definito un eventuale cofinanziamento alla realizzazione dell'asse stradale</li> </ul>
Termine avvio ottemperanza	Prima dell'avvio delle attività di cantiere
Ente vigilante	MATTM
Ente coinvolto	Regione Veneto, comuni dell'intorno aeroportuale

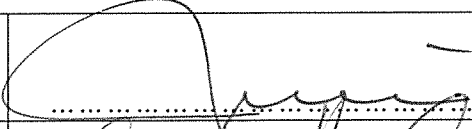
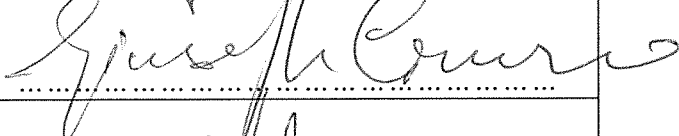
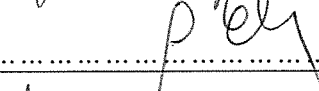
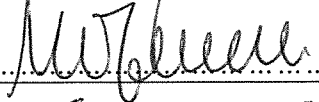
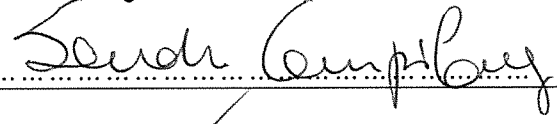
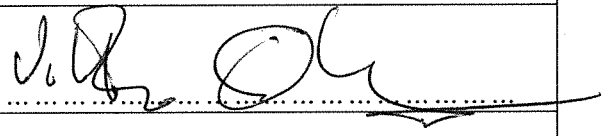
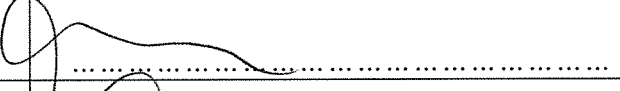
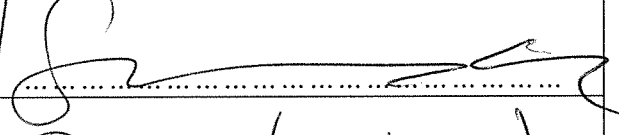
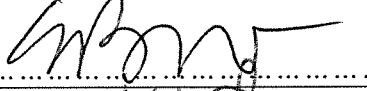


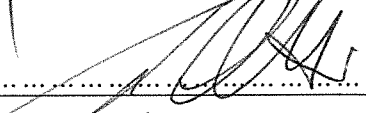
<b>Prescrizione 6</b>	
Macrofase	Ante operam, corso e post operam
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Ante
Oggetto della prescrizione	<p>In sede di progettazione dello “STRUMENTO DI PIANIFICAZIONE E OTTIMIZZAZIONE AL 2030” dovranno essere adottate una serie di azioni di mitigazione e contenimento del contributo emissivo connesso all’aeroporto adottando misure specifiche tra cui:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Adozione di finiture atte a ridurre l’emissione delle sostanze inquinanti (es utilizzo di vernici fotocatalitiche)</li> <li>• Contribuire alla individuazione di sistemi di trasporto per l’accesso all’aeroporto a basso impatto ambientale (es collegamenti con TPL alla stazione ferroviaria, ecc) con ulteriore riduzione delle emissioni e di possibili interventi di riduzione delle condizioni di congestione delle arterie viarie di accesso all’aeroporto (es introduzione di rotatorie, ecc) come già indicato nella prescrizione 5</li> <li>• Nell’ambito dell’ Accordo Territoriale di cui alla prescrizione 5 dovranno essere individuate opportune aree (nel rispetto della navigazione aerea), per realizzare interventi di rimboschimento con la finalità di realizzare aree di assorbimento delle sostanze inquinanti emesse con particolare riferimento alla CO2. Detti interventi dovranno essere proporzionati all’incremento di traffico che potrà essere realizzato entro lo scenario di progetto.</li> </ul> <p>Dovrà inoltre essere predisposto e posto in verifica di ottemperanza un puntuale Piano energetico ambientale aeroportuale in analogia a quanto indicato dal MATTM con DM 14-12-2018 circa le “Linee Guida per la redazione dei Documenti di Pianificazione Energetico Ambientale dei Sistemi Portuali”</p>
Termine avvio verifica di ottemperanza	Prima dell’avvio delle attività di cantiere e in fase di realizzazione ed esercizio
Ente vigilante	MATTM
Ente coinvolto	Regione Veneto, comuni dell’intorno aeroportuale

<b>Prescrizione 7</b>	
Macrofase	Ante operam
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Ante oepram
Oggetto della prescrizione	<p>Nelle fasi progettuali di approfondimento dovranno essere idoneamente considerati gli aspetti legati alla compatibilità idraulica degli interventi previsti ai sensi della DGR 2948/2009, al fine di individuare, se necessario, opere compensative necessarie per garantire l’invarianza idraulica degli interventi</p>
Termine avvio verifica di ottemperanza	Prima inizio realizzazioni
Ente vigilante	MATTM
Ente coinvolto	Regione Veneto

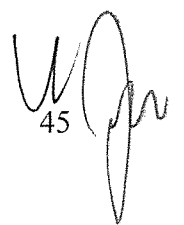
<b>Prescrizione 8</b>	
Macrofase	Ante operam
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Fase di gestione dell'aeroporto
Oggetto della prescrizione	<p>Venga attivata in accordo con ARPAV e per l'area esposta al fenomeno del Vortex Strike una procedura per la realizzazione di interventi di riparazione delle coperture danneggiate e di consolidamento preventivo di quelle a maggior rischio.</p> <p>Verranno a tal fine predisposte le seguenti attività:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• creazione di un registro degli eventi di "vortex strike" verificatisi negli ultimi 10 anni, con la collaborazione del Comune di Quinto di Treviso che ha raccolto le segnalazioni ufficiali, da tenersi aggiornato;</li> <li>• mappatura dello stato delle coperture nell'area esposta al fenomeno del "vortex strike";</li> <li>• redazione di un Piano degli interventi, da attuarsi con la seguente priorità: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. risanamento e consolidamento delle coperture già oggetto di danno da "vortex strike";</li> <li>2. consolidamento delle coperture, maggiormente vulnerabili, dell'area a rischio (es. coperture in pessimo stato di manutenzione e coperture non ancorate).</li> </ol> </li> </ul> <p>In parallelo con la creazione del registro degli eventi, si concordi con il comune di Quinto di Treviso una procedura per la segnalazione dell'evento di "vortex strike" ai fini della pronta attivazione degli interventi di riparazione e/o consolidamento.</p>
Termine avvio verifica di ottemperanza	Prima dell'avvio delle attività di cantiere
Ente vigilante	MATTM
Ente coinvolto	ARPAV, comune di Quinto di Treviso


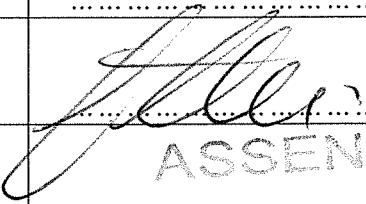
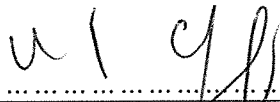
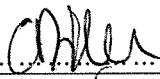
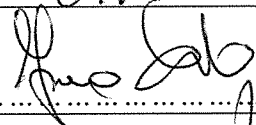
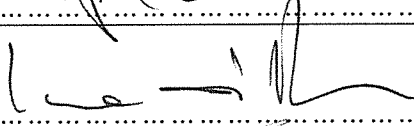
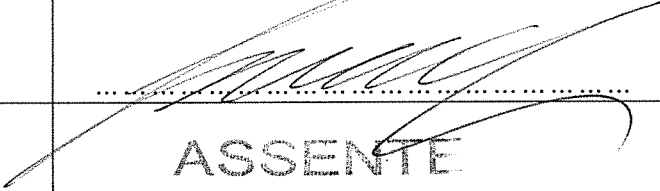
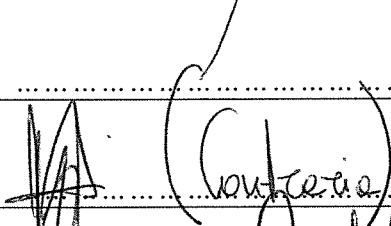

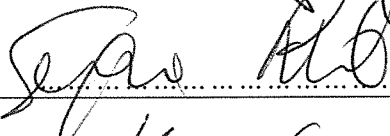

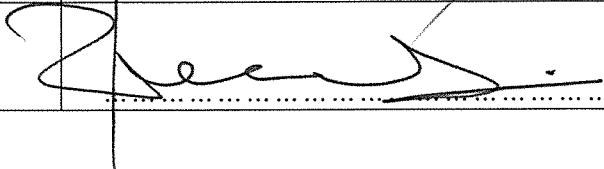
<b>Prescrizione 9</b>	
Macrofase	Ante operam
Fase	Gestione
Ambito di applicazione	Fase di gestione dell'aeroporto
Oggetto della prescrizione	<p>Dovrà essere redatto uno studio specifico circa la salute pubblica, definito di comune accordo con l'ARPAV e l'Unità sanitaria locale e sviluppato su un campione significativo di abitanti esposti agli effetti potenziali dell'esercizio aeroportuale anche per comprendere l'efficacia delle misure di contenimento del rumore adottate</p>
Termine avvio verifica di ottemperanza	Durante l'esercizio e completato entro 3 anni dal presente parere
Ente vigilante	MATTM
Ente coinvolto	ARPAV e Unità sanitaria locale

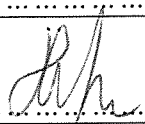
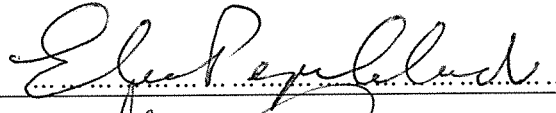
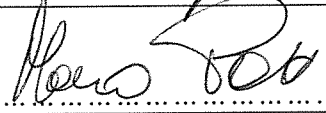
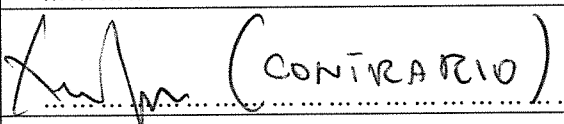

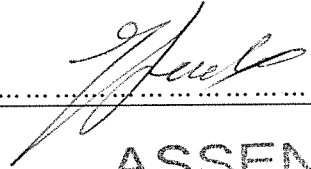
<b>Prescrizione 10</b>	
Macrofase	Ante operam
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Fase di gestione dell'aeroporto
Oggetto della prescrizione	Dovrà essere predisposta da ENAC in virtù delle proprie specifiche competenze e prerogative nel settore della sicurezza del trasporto aereo una relazione di analisi e di stima del rischio di potenziale incidente che metta in evidenza le probabilità di accadimento di un impatto aereo nelle aree circostanti l'aeroporto al fine di poter verificare interferenze con stabilimenti produttivi sensibili ed eventuali impatti sulle singole matrici ambientali, inclusa la salute umana, in coerenza con le Direttive comunitarie (es Direttiva UE 2014/52/UE allegato IV lett. d, par.8).
Termine avvio verifica di ottemperanza	Prima dell'avvio delle attività di cantiere
Ente vigilante	MATTM
Ente coinvolto	

Ing. Guido Monteforte Specchi (Presidente)	
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	ASSENTE
Avv. Filippo Bernocchi	
Ing. Stefano Bonino	
Dott. Andrea Borgia	Borgia (contrario)
Ing. Silvio Bosetti	
Ing. Stefano Calzolari	
Ing. Antonio Castelgrande	
Arch. Giuseppe Chiriatti	
Arch. Laura Cobello	Cobello (CONTRARIO)



  
45

Prof. Carlo Collivignarelli	
Dott. Siro Corezzi	ASSENTE
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	ASSENTE
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	ASSENTE
Ing. Francesco Montemagno	ASSENTE
Ing. Santi Muscarà	
Arch. Eleni Papaleludi Melis	
Ing. Mauro Patti	
Cons. Roberto Proietti	ASSENTE
Dott. Vincenzo Ruggiero	ASSENTE
Dott. Vincenzo Sacco	ASSENTE
Avv. Xavier Santiapichi	 (CONTRARIO)
Dott. Paolo Saraceno	
Dott. Franco Secchieri	
Arch. Francesca Soro	ASSENTE
Dott. Francesco Carmelo Vazzana	/
Ing. Roberto Viviani	CONTRARIO
Ing. Giuseppe Fasiol (Rappresentante Regione Veneto)	ASSENTE

Segue ALLEGATO 1

ALLEGATO 1 – CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI

INDIVIDUAZIONE CONTRODEDUZIONE PER OGNI OSSERVAZIONE

N.	Soggetto	Protocollo	Data	Argomenti	Controdeduzione
1	Comune di Quinto di Treviso	DVA-2017-0015580	04/07/2017	<p>Il Sindaco allega le osservazioni approvate Consiglio Comunale con Deliberazione n. 19 del 30/06/2017. In particolare, le osservazioni riportano quanto segue:</p> <p>Aspetti di carattere generale:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Si ritiene non attendibile la previsione di crescita movimenti aerei;</li> <li>2. Nuove rotte e procedure non autorizzate dalla Commissione aeroportuale e senza un'analisi degli impatti al 2030 sulle rotte attuali;</li> <li>3. Si ritiene necessario il coinvolgimento comuni limitrofi (Casier, Preganziol) nel procedimento di VIA e nell'analisi degli impatti;</li> </ol> <p>Aspetti programmatici:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>4. Si ritiene che i Piani di rischio dei comuni limitrofi vadano aggiornati;</li> </ol> <p>Aspetti progettuali:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Si chiede che venga data assicurazione della reale fattibilità della realizzazione dell'attraversamento pedonale mediante la presentazione di una progettazione almeno definitiva dell'intervento e con date certe della sua realizzazione;</li> </ul> <p>Aspetti ambientali:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>5. Richiesta mitigazioni specifiche per componente atmosfera</li> <li>6. Approfondire la ricaduta inquinanti testata 07 (Scenario 2030);</li> <li>7. Stime troppo ottimistiche per le auto elettriche al 2030;</li> <li>8. Approfondire impatti su coltivazioni agroalimentari;</li> <li>9. Chiesta valutazione degli impatti al 2030 su rotte attuali;</li> <li>10. Si chiarisca il tema degli orari dei voli notturni;</li> <li>11. Valutazione Impatto Sanitario (VIS) e analisi di rischio;</li> <li>12. Chiesti approfondimenti specifici sugli impatti sulla salute pubblica nel comune di Quinto;</li> <li>13. Attuare mitigazioni fin da subito;</li> <li>14. Compensazioni (acquisizione di aree verdi; garanzia fideiussoria);</li> <li>15. Chiarimenti sulla corretta impostazione del Monitoraggio</li> </ol>	<p>CD1; CD2; CD3;                      CD4; CD5; CD6;                      CD7; CD8;                      CD9; CD10; CD11;                      CD12; CD13; CD14;                      CD15</p>
2 e	Paolo Scroccaro	DVA-2017-	05/07/2017 12/07/2017	<p>Con lettera del 04/07/2017 l'Osservante riporta quanto segue:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>16. Assenza contestualizzazione;</li> </ol>	<p>CD16; CD17; CD18;                      CD19</p>

2

S S F



3		0015743 DVA- 2017- 0016451		<p>17. Si contesta il concetto di "assuefazione" della fauna al rumore;</p> <p>18. Si contesta il fatto che l'aumento dei decolli non determina un aumento degli impatti tra aerei e volatili;</p> <p>19. Sottovalutati effetti negativi degli NOx sulla Rete Natura 2000.</p>	CD20; CD10; CD21; CD15; CD22; CD23; CD14; CD24; CD12; CD15; CD25; CD26; CD27
4	Elio Mantini per conto della Lista civica "Quinto Futura"	DVA- 2017- 0016500	12/07/2017	<p>Con lettera del 04/07/2017 l'Osservante riporta quanto segue:</p> <p>20. Viene chiesto il rispetto 16300 voli autorizzati dal Ministero e si chiarisca il tema degli orari dei voli notturni (VEDI CD10);</p> <p>21. Chiarimenti sulla corretta impostazione del monitoraggio (VEDI CD15) e richiesta di azioni di riduzione inquinamento da parte del Gestore;</p> <p>22. Si ritiene che virando su Zero Branco (nuove rotte al 2030) si ampli l'area di ricaduta inquinanti;</p> <p>23. Aumento impatti su Quinto per tutti i voli in decollo verso TV e Compensazioni (spostamento scuola materna) (VEDI CD14);</p> <p>24. Interferenze nella viabilità con altre grosse attività commerciali di prossima realizzazione; Chiesti approfondimenti specifici sugli impatti sulla salute pubblica nel comune di Quinto (VEDI CD12); Chiarimenti sulla corretta impostazione del Monitoraggio (VEDI CD15);</p> <p>25. Indennizzo al Comune di Quinto per passati superamenti;</p> <p>26. Convenzione con il Comune di Quinto per indennizzo ai cittadini;</p> <p>27. Polizza Fideiussoria a favore di Quinto per eventuali mancate ottemperanze del Gestore;</p>	
5	Alessandro Sottana	DVA- 2017- 0016501	12/07/2017	<p>Con lettera del 11/07/2017 l'Osservante riporta quanto segue:</p> <p>28. VAS del Piano Nazionale aeroporti è ancora in corso e previsione crescita movimenti aerei non attendibile (VEDI CD1);;</p> <p>29. Si sostiene che nelle valutazioni di impatto non siano stati considerati i charter ed aerotaxi come Aviazione Commerciale;</p> <p>30. Chiarimenti su eventuale ampliamento del piazzale aeromobili;</p> <p>31. Si critica l'utilizzo del fleet mix corrispondente al volato 2014 per lo scenario di riferimento (16300 voli) e la distribuzione del volato diurno e notturno (VEDI CD10); Nuove rotte non ancora autorizzate (VEDI CD2)</p> <p>32. RESA non a norma e parzialmente ricadente nel Parco Naturale Regionale;</p> <p>33. Dimensionamento del depuratore rispetto al numero di passeggeri previsti;</p> <p>34. Uso del reverse e sua simulazione modellistica;</p> <p>35. Rispetto normativa DM 10/5/1999 sul posizionamento delle centraline</p>	CD28; CD1; CD29; CD30; CD31; CD10; CD2; CD32; CD33; CD34; CD35; CD36; CD10; CD37; CD38

				<p>per il rumore;</p> <p>36. Si ritiene che le operazioni operazioni/giorno nelle 3 settimane a maggior traffico non siano come indicato nel SIA; Si chiarisca il tema degli orari dei voli notturni (VEDI CD12);</p> <p>37. Mancata analisi gestione dei rifiuti al 2030;</p> <p>38. Operazioni di backtrack presenti nella modellistica</p>	
6	Comune di Casier	DVA-2017-0016613	13/07/2017	<p>In attuazione della D.G.C. n.126 del 10/07/2017 il Comune chiede il coinvolgimento comuni limitrofi (Casier, Preganziol,) nella procedura di VIA e nell'analisi degli impatti (VEDI CD3);</p>	CD3
7	Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale dell'aeroporto di Treviso	DVA-2017-0016739	14/07/2017	<p>Con lettera del 13/07/2017 l'Osservante riporta quanto segue:</p> <p>39. Cambio del fleet mix non giustifica incremento dell'attività aeronautica; Si chiarisca il tema degli orari dei voli notturni (VEDI CD10); Si critica l'utilizzo del fleet mix corrispondente al volato 2014 per lo scenario di riferimento (16300 voli) e la distribuzione del volato diurno e notturno (VEDI CD31 e CD10); Richiesta di azioni di riduzione emissioni inquinanti da parte del Gestore (VEDI CD21);</p> <p>40. Si segnala una sovrapposizione di bacini aeroportuali; Si ritiene che i Piani di rischio dei comuni limitrofi vadano aggiornati (VEDI CD4); Viene chiesto il rispetto 16300 voli autorizzati dal Ministero (VEDI CD20); Si contesta il numero di voli di picco indicato nel SIA (VEDI CD4); Chiarimenti sulle interferenze nella viabilità con altre grosse attività commerciali di prossima realizzazione (VEDI CD24);</p> <p>41. RESA non a norma e parzialmente ricadente nel Parco Naturale Regionale (VEDI CD32);</p> <p>42. Nuove rotte non ancora autorizzate e non idonee ad essere considerate una mitigazione del rumore;</p> <p>43. Rispetto normativa DM 10/5/1999 sul posizionamento delle centraline per il rumore e del D.M 20/5/1999 sulla tipologia di centraline richieste;</p> <p>44. Richiesti approfondimenti sugli impatti coltivazioni agroalimentari; Presenza di allevamenti ittici considerati fonti attrattive per avifauna;</p> <p>45. Non si è tenuto conto dei danni ambientali negli impatti socio economici; Valutazione Impatto Sanitario e analisi di rischio; Compensazioni (interventi per il vortex strike);</p> <p>46. Utilizzo AEDT invece che INM; Nuove rotte non ancora autorizzate e non idonee ad essere considerate una mitigazione del rumore; Viene chiesto il rispetto 16300 voli autorizzati dal Ministero;</p>	<p>CD39; CD10; CD31;  CD21; CD40; CD32;  CD4; CD20; CD42;  CD24; CD32; CD2;  CD35; CD8; CD44;  CD45; CD11; CD14;  CD46; CD2; CD20;  CD31; CD47; CD23;  CD48; CD15</p>

				<p>47. Chiarire la scelta dei ricettori sensibili; Si ritiene che ci sarà un aumento di emissioni atmosferiche e rumore su Quinto per effetto del maggior numero di voli in decollo verso TV; Va prevista la possibilità di presentare lamentele e i dati di monitoraggio devono essere resi pubblici e comprensibili al cittadino;</p> <p>48. Chiarimenti sulla corretta impostazione del Monitoraggio</p>	
8	Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale dell'aeroporto di Treviso	DVA-2017-0016740	14/07/2017	<p>Con lettera del 13/07/2017 l'Osservante riporta quanto segue:</p> <p>49. Si ritiene che lo Studio di Impatto sia carente nel contestualizzare i dati nel territorio in cui si inserisce l'aeroporto (VEDI CD16); Richiesta di analisi di rischio cumulativo per la salute pubblica e chiarimenti sull'utilizzo dei tools per il Risk screening; Chiarimenti sui trattamenti reflui e sul punto di recapito (VEDI CD43);</p>	CD16; CD49; CD43
9	Chiara Botteon	DVA-2017-0016828	17/07/2017	<p>Con lettera del 14/07/2017 l'Osservante riporta quanto segue:</p> <p>50. Presenza di una sovrapposizione di bacini aeroportuali (VEDI CD40); Rischio incidente per elevata antropizzazione del territorio.</p>	CD40; CD50
10	Racchello Costruzioni	DVA-2017-0016831	17/07/2017	<p>Con lettera del 14/07/2017 l'Osservante riporta quanto segue:</p> <p>51. Si ritiene non attendibile la previsione di crescita movimenti aerei (VEDI CD1); Le nuove rotte impattano su territori di prossima edificazione con ingenti danni;</p> <p>52. Richiesta danni per danni irreversibili da diminuzione del godimento di un immobile (D.P.R. 327/2001);</p> <p>53. Superamento limiti zonizzazione area di proprietà Racchello</p>	CD1; CD51; CD52; CD53
11	Comune di Preganziol	DVA-2017-0016832	17/07/2017	<p>Con l'osservazione del 14/07/2017 si ritiene necessario il coinvolgimento comuni limitrofi (Comune di Preganziol) nel procedimento di VIA e nell'analisi degli impatti. (VEDI CD3)</p>	CD3
12	Comune di Zero Branco	DVA-2017-0016834	17/07/2017	<p>Con la nota del 14/07/2017 si riporta che:</p> <p>54. Nuove rotte pregiudicano le prerogative dei Comuni interessati dal sorvolo in materia di governo del territorio; Si ritiene non attendibile la previsione di crescita movimenti aerei (VEDI CD1); Si contesta il concetto di "assuefazione" della fauna al rumore (VEDI CD17); Presenza di allevamenti ittici considerati fonti attrattive per avifauna (VEDI CD44).</p>	CD54; CD1; CD17; CD44

13	Comune di Treviso	DVA-2017-0016976	18/07/2017	<p>Con la nota prot.n.94390 del 17/07/2017 si riporta che:</p> <p>55. Si critica l'utilizzo del fleet mix corrispondente al volato 2014 per lo scenario di riferimento (16300 voli) e la distribuzione del volato diurno e notturno (VEDI CD31); Richiesta di considerare il 2015 come uno Scenario di Sviluppo, individuando come Stato di fatto il 2007 con 16.3000 voli e il 2030 come secondo scenario di sviluppo; anche le mitigazioni/compensazioni vanno quindi riconsiderate partendo già del 2015; Nuove rotte non ancora autorizzate e non idonee ad essere considerate una mitigazione del rumore (VEDI CD2); Si ritiene necessario il coinvolgimento comuni limitrofi (Casier, Preganziol) (VEDI CD3); Chiarimenti sulle interferenze nella viabilità con altre grosse attività commerciali di prossima realizzazione (VEDI CD24);</p> <p>56. Richiesta di realizzazione di un sottopasso pedonale diretto a prescindere dallo sviluppo aeroportuale;</p> <p>57. Richiesta di stralcio dell'acquisizione di due parcheggi di proprietà comunale; Attuare le mitigazioni subito in quanto gli impatti sono già esistenti (VEDI CD31); Richiesta Valutazione Impatto Sanitario (VEDI CD11); Chiesti approfondimenti specifici sugli impatti sulla salute pubblica nel comune di Quinto (VEDI CD12);</p> <p>58. Delimitazione aree di trattamento De-icing e approfondimenti sull'analisi di compatibilità idraulica delle opere;</p> <p>59. Accantonamento del 7% delle somme previste annualmente dallo Strumento di Pianificazione per opere di risanamento acustico (L. 447/95); Compensazioni (acquisizione di aree verdi e messa a dimora essenze arboree; interventi per il vortex strike) (VEDI CD14);</p> <p>Monitoraggio: richiesta di lasciare al Comune di Treviso una centralina di monitoraggio da gestire in autonomia (VEDI CD15)</p>	CD31; CD55; CD2; CD3; CD24; CD56; CD57; CD13; CD14; CD15; CD11; CD12; CD58; CD59; CD14; CD15
14	Provincia di Treviso	DVA-2017-0017107	19/07/2017	<p>Con nota prot.n. 2017/0062473 del 18/07/2017 si riporta quanto segue:</p> <p>- Richiesta di considerare il 2015 come uno Scenario di Sviluppo (VEDI CD55); Si ritiene necessario il coinvolgimento comuni limitrofi (Casale sul Sile, Casier, Preganziol) (VEDI CD3); Chiarimenti sulle interferenze nella viabilità con altre grosse attività commerciali di prossima realizzazione (VEDI CD24); Le nuove rotte non sono ancora autorizzate e non sono ritenute idonee ad essere considerate una mitigazione del rumore (VEDI CD2); Necessario approfondimento dell'impatto da rumore su Casier; Casale sul Sile e Preganziol: chiarimenti sulla corretta impostazione del monitoraggio (qualità</p>	CD55; CD3; CD24; CD2; CD3; CD15; CD7; CD21

2



9

5



15	Dott. Valdo Tamantini per conto del Comune di Zero Branco	DVA-2017-0017368	21/07/2017	<p>dell'aria) (VEDI CD3 e CD15)); Stime auto elettriche al 2030 ritenute troppo ottimistiche (VEDI CD7); Richiesta di azioni di riduzione emissioni inquinanti da parte del Gestore (VEDI CD21).</p> <p>Con lettera del 08/07/2017 si riporta quanto segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Posizione del Deposito carburanti non idonea ai fini della sicurezza (VEDI CD41); Chiarire la scelta dei ricettori sensibili (VEDI CD47); aeroporto parzialmente ricadente nel Parco Naturale Regionale (VEDI CD32);</li> <li>60. Si critica la stima della crescita aereo effettuata a partire dai voli del 2015 e non dai 16300 autorizzati;</li> <li>61. Si critica il posizionamento della centralina di monitoraggio EZIPM, e la non presentazione dei dati delle centraline di ARPAV a Treviso città. Si chiedono chiarimenti sul perché non può essere considerata una centralina di fondo; Chiarimenti sulla corretta impostazione del Monitoraggio (posizione centralina in via Boscardin e centraline a Quinto) (VEDI CD15); aumento rumore e delle emissioni atmosferiche su Quinto per tutti i voli in decollo verso TV e sui quartieri di Canizzano, Sant'Angelo, ecc a Treviso (VEDI CD 23); Si ritiene necessario il coinvolgimento comuni limitrofi (Caster, Preganziol, Zero Branco)(VEDI CD3);</li> <li>62. approfondire le motivazioni che hanno portato a definire "vulnerabili cautelativamente" chiropteri e anfibi anuri;</li> <li>- RESA non a norma (VEDI CD32), Chiarimenti sulle interferenze nella viabilità con altre grosse attività commerciali di prossima realizzazione (VEDI CD24); Delimitazione aree di trattamento De-icing (VEDI CD58)</li> </ul>	CD41; CD47; CD32; CD60; CD61; CD15; CD23; CD3; CD62; CD32; CD24; CD58
16	Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale dell'aeroporto di Treviso	DVA-2017-0018403	03/08/2017	<p>Con lettera del 12/07/2017 si presenta</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Piano progettuale viabilistico di vitale importanza, non solo per le attività aeroportuali, senza nessun accordo preliminare con le amministrazioni pubbliche di riferimento (VEDI CD24);</li> <li>- Acquisizione delle aree di parcheggio che si vogliono modificare e potenziare (VEDI CD57);</li> <li>- Pericolo Bird Strike (VEDI CD17), Fenomeni di Vortex Strike (VEDI CD14), Area deposito carburanti (VEDI CD41)</li> </ul>	CD24; CD57; CD17; CD14; CD41

17	Parco Naturale del Fiume Sile	DVA-2017-0022391	02/10/2017	Con nota 2119 del 14/07/2017 si rappresenta una proposta di opere di valorizzazione territoriale (proposta nelle zone contermini all'aeroporto e ricadenti negli ambiti tutelati di un progetto di riforestazione e di collegamento tra le stesse aree per un importo massimo di opere compensative di 2.611.176,00 euro. Compensazioni (acquisizione di aree verdi e messa a dimora essenze arboree); Richiesta di azioni di riduzione emissioni inquinanti da parte del Gestore	CD14; CD21;
18	Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'aeroporto di Treviso	DVA-2017-0026059	13/11/2017	Con lettera del 09/07/2017 si rappresenta quanto segue: 63. Richiesta di misura dell'inquinamento elettromagnetico; - Chiesti approfondimenti specifici sugli impatti sulla salute pubblica nel comune di Quinto (VEDI CD12); 64. Rischio di potenziale inquinamento falde acquifere; - Accantonamento del 7% delle somme previste annualmente dallo Strumento di Pianificazione per opere di risanamento acustico (L. 447/95) (VEDI CD59); Rischio incidente per elevata antropizzazione del territorio (VEDI CD50);	CD63; CD12; CD64; CD59; CD50
19	Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'aeroporto di Treviso	DVA-2018-0002012	29/01/2018	Con lettera del 26/01/2018 si chiede il vincolo di 16.300 voli e si denuncia l'ignota entità del grado di inquinamento atmosferico generato dall'attività aeronautica e dal traffico veicolare indotto, dopo un ventennale continuo incremento dell'attività aeroportuale (VEDI CD61).	CD61
20	Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'aeroporto di Treviso	DVA-2018-0007109	26/03/2018	Con lettera del 23/03/2018, esaminando gli atti pregressi del progetto, 65. Si propone come anno di riferimento con cui confrontare i diversi scenari di sviluppo il 2000 e si riporta che la documentazione integrativa presentata allo Strumento di pianificazione e ottimizzazione al 2030 dell'aeroporto "A. Canova" di Treviso – Valutazione di Impatto Ambientale non prospetta alcun intervento suppletivo rispetto a quanto precedentemente e ripetitivamente proposto; da ciò si desume la totale mancanza di iniziative concrete da parte del gestore che ragionevolmente si augura il persistere dell'attuale situazione che consente la totale libertà di gestione, senza alcun vincolo limitativo, qualitativo e mitigativo.	CD65

#### INTEGRAZIONE OSSERVAZIONI A SEGUITO DELLE INTEGRAZIONI

e

5 2

21	Comune di Quinto di Treviso	DVA-2018-0013190	07/06/2018	Con lettera del 07/06/2018 si riporta in particolare quanto segue: 66. Si ritiene errata la Figura 8-3 che confronta lo Stato di Fatto 2015 con Opzione zero (ossia con rotte AIP al 2030). Il testo a commento richiama un aumento dell'impatto a Quinto di Treviso, ma dall'analisi della figura gli impatti maggiori sembrano essere sul territorio di Treviso	CD66
22	Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale Dell'Aeroporto di Treviso	DVA-2018-0013232	08/06/2018	Con lettera del 05/06/2018 si riporta in particolare quanto segue: 67. Si afferma che è ignota l'entità del grado di inquinamento atmosferico generato dall'attività aeronautica e dal traffico veicolare indotto, dopo un ventennale continuo incremento dell'attività aeroportuale; 68. Limitare i decolli per pista 07 ai soli casi dovuti all'intensità del vento di forte intensità proveniente da Est	CD67; CD68
23	Alessandro Sottana	DVA-2018-0013118	07/06/2018	Con lettera del 05/06/2018 si riporta quanto segue: 69. La valutazione degli impatti al 2030 chiesta dal Ministero (DVA-0002465) e oggetto di Integrazioni al SIA, disattende le ipotesi fissate dalla richiesta ministeriale; - Chiarire la scelta dei ricettori sensibili (VEDI CD47).	CD69; CD47
24	Comune di Morgano	DVA-2018-0016415	16/07/2018	Con lettera del 18/07/2018 si ritiene necessario il coinvolgimento comuni limitrofi (Morgano) (VEDI CD3).	CD3
25	Comune di Zero Branco	DVA-2018-0016648	18/07/2018	Con lettera del 18/07/2018 si ritiene necessario il coinvolgimento comuni limitrofi (Zero Branco). (VEDI CD3)	CD3
26	Comune di Treviso	DVA-2018-0018801	13/08/2018	Con lettera del 10/08/2018 si trasmettono le osservazioni del Comune di Treviso del 25/05/2018 che in particolare riportano: - Viene chiesto il rispetto del 16'300 voli autorizzati dal Ministero; (VEDI CD20). - Si ritiene non attendibile la previsione di crescita movimenti aerei; (VEDI CD1). - Si ritiene che ci sarà un aumento di emissioni atmosferiche e rumore su Quinto. (VEDI CD23).	CD20; CD1; CD23
27	Associazione Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale dell'Aeroporto	DVA-2018-0028697	19/12/2018	Con lettera di 18/12/2018 si riportano osservazioni in merito a quanto segue: - Superamento numero voli (VEDI CD20); - Inadeguatezza monitoraggio (VEDI CD15); - Si contestano le conclusioni derivanti dalle simulazioni modellistiche (VEDI CD6); - Rapporto con il Parco Naturale Regionale del Fiume Sile (VEDI	CD20; CD15; CD6; CD71; CD41; CD24; CD2; CD14; CD48

	di Treviso in data 19/12/2018			<p>CD71;)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Deposito carburanti (VEDI CD41);</li> <li>- Viabilità (VEDI CD24);</li> <li>- Aggravamento dell'inquinamento ambientale apportato ex-novo ai Residenti di Quinto di Treviso, ai quartieri sud di Treviso, ai Comuni: Casier – Preganziol – Morgano - Zero Branco (VEDI CD2);</li> <li>- Mitigazioni e compensazioni e Vortex strike (VEDI CD14 e CD48).</li> </ul>	
28	Gruppo Movimento 5 Stelle Consiglio Regionale Veneto	DVA-2018-0028787	19/12/2018	<p>Con lettera di 18/12/2018 si riportano osservazioni in merito a quanto segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Inquinamento atmosferico ed acustico – dati mancanti; (VEDI CD75)</li> <li>- Nuova zonizzazione acustica – VAS; legge ad hoc per la grave situazione ambientale e di salute pubblico dello scalo di Treviso (VEDI CD79)</li> </ul>	CD75; CD79
29	Comune di Quinto di Treviso	DVA-2019-0000835	15/01/2019	<p>Con lettera del 14/01/2019, il Comune di Quinto di Treviso presenta le osservazioni approvate nella seduta del 09/01/2019. Tali osservazioni, in considerazione del fatto che nel 2018 si è raggiunto il numero di voli e di passeggeri previsti per il 2030, riportano quanto segue:</p> <p>70. Rivedere gli studi delle concentrazioni di inquinanti e fornire direttamente i valori di rumore rilevati dalle centraline e sulle quali si potranno fare direttamente valutazioni di impatti in base alla ripartizione dei voli.</p> <p>71. Si chiede che venga definito un numero di movimenti aerei o di livelli di inquinamento ambientale che non possano essere superati nell'intorno aeroportuale;</p> <p>72. Prescrivere ad Enac di emettere un notam per l'Aeroporto di Treviso che preveda dal 31.12.2020 la circolazione esclusivamente di aerei con gli standard del Capitolo 14 dell'Annesso 16 dell'ICAO che prevedono l'abbattimento del 50% di emissioni sia acustiche che atmosferiche da parte degli aerei;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Effettuare la VIS (VEDI CD;11)</li> <li>73. Tenere conto delle misure di mitigazione e compensazione proposte.</li> </ul>	CD75; CD76; CD77; CD11; CD78
30	Associazione Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale Dell'Aeroporto	DVA-2019-0000694	14/01/2019	<p>Con lettera di 12/01/2019 si sollevano:</p> <p>74. Possibili inadempienze e conflitto di ruolo del proponente ENAC sulla gestione e controllo dell'applicazione delle norme di sicurezza dei PSA dei masterplan dell'aeroporto di Treviso.</p>	CD79



	di Treviso					
31	Sig. Valdo Tamantini	DVA-2018-0028851	20/12/2018	<p>Con lettera di 18/12/2018 si riportano osservazioni in merito a quanto segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tutela del parco – inquinamento sonoro, atmosferico, fluidi de-icing, letti EMAS; (VEDI 71)</li> <li>75. Contenimento rumore – rotte ottimizzate, disposizioni operative, scenario 2015 new, scenario 2030 new, mitigazioni e compensazioni, vortex strike. (VEDI CD79)</li> </ul>	CD71; CD80	
32	Sig. Alessandro Sottana	DVA-2019-0000867	15/01/2019	<p>Con lettera del 09/01/2019 l'Osservante riporta quanto segue:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Superamenti di PM10 nell'area di Treviso nel 2017;</li> <li>2. Sistema EMAS in contrasto con le finalità delle Norme di Attuazione del Piano Ambientale del Parco Naturale Regionale del Fiume Sile anche per la consistente movimentazione di terra;</li> <li>3. Incertezze sulle valutazioni del rumore aeroportuale;</li> <li>4. Affidare i rilievi fonometrici a soggetti terzi;</li> <li>5. L'applicazione di nuove procedure implica l'aggiornamento del piano di rischio.</li> </ol>	CD70; CD71; CD72; CD73; CD74	
33	Comune di Zero Branco	DVA-2019-0000964	16/01/2019	<p>Con la nota del 16/01/2019 il Comune segnala l'ultimo incidente mortale avvenuto sulla Noalese, S.R.515 Treviso – Padova, unica via d'accesso per raggiungere lo scalo aeroportuale, il quale ha già ora i voli e passeggeri previsti al 2030. La situazione viabilistica già descritta nel parere di 5 anni fa, Parere n. 1363 CTVA del 25 ottobre 2013 si è aggravata. (VEDI CD24)</p>	CD24	

## CONTRODEDUZIONI

Codice controdeduzioni	Controdeduzione
CDI	Lo studio del traffico aereo deve prendere in considerazione periodi temporali di riferimento idonei allo scopo ed è per questo che non viene utilizzato il metodo della linea di tendenza o crescita lineare che come indicato dal PSA presenta un coefficiente di regressione non sufficiente. Tale dimostrazione è fondata su uno storico ben più ampio rispetto al periodo considerato nell'osservazione. In ogni caso le differenze riscontrabili tra gli anni 2016 e 2017 nella previsione con i consuntivi sono di meno del 2% per l'anno 2016 e di circa il 10% per l'anno 2017. Una differenza del 10% rispetto ad una previsione è un margine di approssimazione da ritenersi coerente.

CD2	<p>L'ottimizzazione dell'uso della pista proposta dal proponente nelle integrazioni dell'ottobre 2018, quale misura di ottimizzazione dell'uso dell'aeroporto per pervenire alla configurazione ottimale in riferimento al rumore aeroportuale, è stata sviluppata con l'obiettivo di minimizzare il rumore aeroportuale e si basa su studi e verifiche che il proponente evidenzia già validate da ENAV. La modalità di utilizzo della pista individuata nella configurazione finale di progetto consente un beneficio del territorio di Quinto di Treviso. La tutela dal rumore è fornita anche attraverso le azioni di mitigazione direttamente sui ricettori che sono indicate nel documento integrativo dell'ottobre 2018 e comunque prescritte nel presente parere.</p> <p>Per quanto riguarda invece la componente Atmosfera i risultati modellistici ottenuti indicano che i valori attesi di qualità dell'aria nei comuni limitrofi sono bassi e privi di criticità.</p>
CD3	<p>Le analisi del SIA sono state sviluppate considerando prima un territorio molto ampio (area di studio) sul quale valutare gli impatti e successivamente identificare i territori effettivamente interferiti dall'opera (rientranti quindi nell'area vasta). Per quanto riguarda gli impatti sulla qualità dell'aria i comuni di Casier, Preganziol, Morgano, Zero Branco sono parzialmente ricompresi nell'area di studio. I risultati degli studi riportati nel SIA hanno dimostrato che in questi territori non si registra alcuna variazione significativa della qualità dell'aria a seguito dell'incremento previsto al 2030 di traffico aereo.</p> <p>Per quanto riguarda gli inquinamenti acustici nello SIA è stata considerata un'area vasta, più piccola dell'area di studio, all'interno della quale si possono considerare esauriti gli effetti sul rumore indotti dal Piano. Tale area vasta pertanto non interessa i comuni di Casier e di Preganziol.</p> <p>Non ci sono quindi i presupposti per un coinvolgimento attivo dei comuni citati.</p>
CD4	<p>Il piano di rischio aeroportuale comporta l'adozione di zone di tutela che assumono caratteristiche differenti in rapporto al codice di riferimento dell'aeroporto e alle caratteristiche dimensionali delle piste. La definizione delle zone dipende dalla tipologia delle operazioni di volo e dalla tipologia di aeromobili oltre che dalle caratteristiche tecnico operative delle piste. Stando a queste specifiche, contenute nella circolare ENAC APT 33, si deduce che per il Comune di Quinto di Treviso non si configurerebbe una modifica del piano di rischio a seguito dell'ottimizzazione dell'uso della pista di volo.</p> <p>L'adozione di Piani di Rischio è in capo ai comuni, dipende dal funzionamento operativo dell'aeroporto ed ha la finalità di programmare lo sviluppo del territorio in funzione della presenza di un aeroporto.</p>
CD5	<p>L'impatto complessivo a carico della componente atmosfera, come dimostrato nell'elaborato Sezione C - Quadro di Riferimento Ambientale - ATMOSFERA, è stato stimato sulla base di ipotesi conservative e non sono state riscontrate criticità rispetto alle indicazioni del piano di qualità dell'aria.</p>
CD6	<p>La presenza del 30% dei decolli su Treviso è un dato di input modellistico, che comprende però anche il 70% dei decolli in direzione Quinto di Treviso e tutti gli atterraggi sempre su Quinto di Treviso. E' quindi corretto che le concentrazioni attese nella zona di Treviso non siano 1/3 di quelle nella zona di Quinto, ma abbiano valori più bassi.</p> <p>Per quanto riguarda la simulazione stagionale scegliere solo alcune stagioni non permette un confronto con i limiti normativi che si basano su dati medi annui perciò non è utile ai fini della valutazione del rispetto dei limiti normativi. Si ribadisce peraltro che il modello di simulazione comprende un modello meteorologico (Calmet) che si basa su dati reali locali e su dati in quota che simula in modo aderente alla meteorologia locale i fenomeni dispersivi, quindi anche le caratteristiche stagionali di maggiore o minore ristagno. Infine, la dispersione presentata nelle mappe mostra con chiarezza l'impatto delle emissioni veicolari con concentrazioni più elevate</p>

KS

2





	lungo le arterie stradali rispetto all'asse pista per le sostanze più direttamente correlate al traffico veicolare (polveri ad esempio); questo fenomeno è legato al fatto che si tratta di emissioni a bassa quota che quindi influenzano in modo più evidente la qualità dell'aria; per quanto riguarda invece la presenza di areali centrati sull'asse pista questi sono da ricondurre proprio al fatto che il territorio di Treviso è soggetto a frequenti condizioni di elevata stabilità atmosferica (le calme di vento sono assolutamente dominanti), con ristagno di inquinanti e valori attesi più elevati. Tali situazioni, che sono tra l'altro le più critiche, sono adeguatamente rappresentate dal modello (che ha implementato una modellistica meteoroclimatica basata su dati reali locali) e correttamente rappresentate dalle mappe di simulazione.
CD7	Si ritiene che le stime dell'Agenzia Internazionale per l'energia (organismo autonomo cui partecipano tutti i paesi dell'unione Europa) siano indipendenti e maggiormente affidabili rispetto a quelle dell'Unione Petroliera (citata dal Comune di Quinto di Treviso). Inoltre si ricorda come nel SIA per la componente Atmosfera, il restante 70% del parco veicolare circolante al 2030 sia stato mantenuto uguale a quello attuale. Ipotesi, quest'ultima, assolutamente non credibile e di enorme sovrastima. Eventuali modifiche alle percentuali di auto elettriche al 2030 richiederebbero anche una ripartizione maggiormente realistica tra i diversi modelli EURO che porterebbe a uno scenario emissivo del tutto confrontabile che non cambierebbe i risultati ottenuti. Per quanto riguarda la componente Rumore non è stato possibile considerare al 2030 la presenza di veicoli elettrici perché nessun modello di simulazione possiede ad oggi le caratteristiche emissive di tali tipi di veicoli, pertanto lo scenario, come richiesto dal Comune di Quinto di Treviso, non ne ha tenuto conto.
CD8	Come detto (CD5) le simulazioni non mettono in evidenza concentrazioni in aria significative e pertanto non sono state ipotizzate significative ricadute al suolo oltre i sedime aeroportuale e quindi interferenze con le aree agricole di pregio (DOP e IGP).
CD9	A seguito di richiesta ministeriale (DVA-0002465 del 31.01.2018) sono state prodotte le Integrazioni al SIA inviate al MATTM in data 15/03/2018. Tali integrazioni includono anche l'analisi dello Scenario "Opzione 0" corrispondente al rumore generato dai voli previsti al 2030 volati sulle rotte attuali.
CD10	Il proponente ha richiesto ad Assoclearance il pieno coordinamento dell'aeroporto Antonio Canova di Treviso, chiedendo parallelamente la limitazione dello schedulato dei voli già alle ore 22:00.
CD11	La Valutazione di Impatto Sanitario (VIS) è prevista solo per i progetti di cui al punto 1) e punto 2) dell'allegato II alla parte II del D.Lgs 152/2006 e s.m.i. riguardanti Raffinerie di petrolio greggio, Impianti di gassificazione e di liquefazione, terminali di rigassificazione, Centrali termiche e altri impianti di combustione. Il PSA dell'aeroporto di Treviso non è riconducibile a nessuna delle tipologie sopra elencate, pertanto non risulta necessario redigere la Valutazione richiesta. Relativamente alle valutazioni sulla salute pubblica sono state effettuate considerando gli effetti complessivi di tutte le componenti ambientali di interesse (atmosfera, rumore, ambiente idrico e suolo-sottosuolo), considerando gli effetti delle varie componenti complessivamente interferenti con la salute pubblica, scegliendo la valutazione peggiore. Tale analisi ha fatto uso anche di strumenti per il calcolo del rischio messi a punto da organismi internazionali (nello specifico Environmental Protection Agency americana) e suggeriti dalle autorità locali per supportare le valutazioni specialistiche sulla salute pubblica. SI VEDA ANCHE CD49

CD12	<p>I dati utilizzati nel SIA relativi alle patologie potenzialmente correlate con la presenza di un aeroporto si sono basati sulle informazioni disponibili presso il Servizio Epidemiologico Regionale che non fornisce tuttavia l'informazione con dettaglio comunale, per il quale non risultano dati disponibili. I dati di letteratura tuttavia, come emerso in uno studio epidemiologico effettuato su un campione di donne residenti nei pressi dell'Aeroporto Malpensa 2000 (Pisani, S., Bonarrigo, D., Gambino, M., Macchi, L., Banfi, F., Verri, AM, Degli Stefani, C., Cislighi, C., Bossi, A., Cortinovis, I., 2003. Studio epidemiologico Salus domestica: valutazione dei danni di salute in un campione di donne residenti nei pressi dell'Aeroporto Malpensa 2000), indicano che gli aeroporti sono spesso inseriti in un contesto urbano, caratterizzato da molteplici fonti emissive, rendendo difficile attribuire danni respiratori a inquinanti atmosferici direttamente riferibili alla sorgente aeroportuale.</p>
CD13	<p>Le mitigazioni e compensazioni individuate tengono già conto delle situazioni di criticità attuali. Quanto richiesto dal Comune di Quinto di Treviso e dal Comune di Treviso è in parte già previsto nello Strumento di Pianificazione. Come riportato nel Quadro di riferimento ambientale - MITIGAZIONI E COMPENSAZIONI, MONITORAGGIO E CONCLUSIONI al par. C2.2 infatti, il SIA prevede misure di mitigazione per le abitazioni ricomprese in zona B (sia nello stato di fatto che nello scenario di sviluppo) e interventi di isolamento sugli edifici che comportano isolamenti di facciata, sistemi di aerazioni silenziate, isolamenti per coperture leggere (controsoffitti, tetti e sostituzione serramenti). Inoltre l'attuazione del risanamento prevede la preliminare redazione di un Piano degli interventi con indicate priorità, soluzioni tecniche e tempistiche.</p> <p>Relativamente alle percentuali di decollo su Treviso, fermo restando l'attuale fleet mix, la % di decolli indicata nel SIA e successivamente nelle Integrazioni volontarie presentate in data 19/10/2018, è tale da restituire il miglior scenario acustico per il territorio nel suo complesso.</p>
CD14	<p>Lo spostamento della scuola materna è una compensazione inclusa tra quelle proposte nel SIA (cfr. Sezione C - Quadro di riferimento ambientale - MITIGAZIONI E COMPENSAZIONI, MONITORAGGIO E CONCLUSIONI, par. C2.3.2). L'immediatezza dello spostamento della scuola è legata all'individuazione di aree idonee da selezionarsi ad opera degli enti interessati, inoltre la rilocazione della struttura è l'ultima possibilità qualora gli interventi passivi dovessero risultare inefficaci.</p> <p>Per quanto riguarda il Vortex strike il SIA ha previsto, tra le misure di compensazione, l'attivazione di una serie di interventi di riparazione e consolidamento preventivo, oltre alla creazione di un registro degli eventi verificatisi negli ultimi 10 anni in collaborazione con le amministrazioni comunali.</p>
CD15	<p>Sul territorio di Quinto di Treviso sono attive 3 centraline di rilevazione fonometrica, già realizzate e posizionate secondo le specifiche introdotte dalle norme di settore. Il parere da precise indicazioni in merito al tema del monitoraggio che dovrà essere eseguito SI VEDA ANCHE CD35, CD48, CD61</p> <p>In termini di interventi di mitigazione si segnala anche che sia nel SIA che nelle successive attività progettuali sarà predisposto l'attraversamento pedonale in uscita dall'aeroporto verso i parcheggi e che lo stesso sarà condiviso con l'amministrazione locale così come anche prescritto</p>

CD16	<p>Lo Studio di Impatto Ambientale analizza il contesto in cui si colloca la struttura da molteplici punti di vista: Atmosfera, Rumore, Aspetti Naturalistici, Ambiente Idrico e tutte le componenti oggetto di analisi che prevedono un inquadramento dello "Stato di Fatto" cioè del contesto in cui si colloca l'intervento. Tale analisi utilizza i dati disponibili raccolti dagli Enti preposti al controllo ambientale (ARPAV in primis), i dati raccolti dal gestore aeroportuale quando esistenti, i dati di letteratura, ecc. Per quanto riguarda nello specifico l'analisi sullo stato di salute della popolazione questa è stata effettuata con i dati disponibili che sono vincolati dai confini amministrativi. Essa comunque entra unicamente nella valutazione dello stato di fatto e non nelle valutazioni di impatto (sulla Salute Pubblica). Queste ultime sono state invece formulate sulla base degli impatti valutati sulle componenti ambientali correlate con la salute pubblica (atmosfera e rumore), che sono sito specifiche ed hanno utilizzato al bisogno specifici strumenti per il calcolo del rischio (cfr. CD11)</p>
CD17	<p>Lo studio valuta gli effetti della variazione dello stato dell'ecosistema generata dal piano rispetto allo scenario di riferimento, non allo scenario teorico di assenza dell'aeroporto. L'osservazione applica alla fauna criteri valutativi antropomorfi. La fauna esercita una selezione dell'habitat in cui, secondo il principio della Ideal Free Distribution (Fretwell S.D. and Lucas H.L. 1970. On territorial behavior and other factors influencing habitat distribution in birds. I. Theoretical development. Acta Biotheoretica 19: 16-36) utilizza lo spazio in modo intenzionale scegliendo le situazioni più ottimali fra quelle disponibili. Dove l'ottimale consegue dal bilancio tra disponibilità trofica, disponibilità di siti strutturalmente idonei, pericoli, disturbo. L'essere umano, legato da vincoli sociali, lavorativi ed economici, ha una rigidità e una obbligatorietà della posizione abitativa che vanno al di là delle sue scelte. Inoltre lo scontento genera nell'uomo un rancore che contribuisce ad aumentare lo stress e che si dubita possa essere presente nella fauna selvatica. In sostanza, se proprio in prossimità dell'aerostalo, in virtù degli habitat presenti, non solo non si rinvengono lacune nella distribuzione della fauna, ma addirittura si osservano presenze localizzate solo lì e manifestatesi con l'attività aeroportuale già in essere, significa che il bilancio tra disturbo e idoneità dell'habitat di specie è largamente positivo.</p>
CD18	<p>I dati dimostrano che all'aumentare del numero di voli non aumenta in modo proporzionale il numero di impatti con i volatili. Infatti dire che la fauna si assuefa al rumore (quello al quale non si associno pericoli) non è in contraddizione con l'ipotesi che il rumore sia il vettore attraverso il quale viene prevenuto l'impatto. Il volatile può infatti utilizzare il rumore come segnale della presenza dell'aereo, riuscendo in tal modo più facilmente ad identificare l'area in cui rischierebbe di venire investito. Non si allontanerebbe dalla pista per il disturbo, ma per evitare un'area pericolosa.</p>
CD19	<p>La mappa (cfr. Sezione C- Quadro di Riferimento Ambientale - ATMOSFERA Allegato: Tavola C6-24) evidenzia chiaramente come gli unici superamenti normativi siano interni e limitati all'area della pista. Nelle zone protette i valori rispettano i limiti normativi previsti per la tutela degli ecosistemi. Questo in linea con qualsiasi fenomeno emissivo per cui i valori di concentrazione sono maggiori in prossimità della fonte emissiva e vanno via via diminuendo e diluendosi in aria, allontanandosi dalla fonte.</p>
CD20	<p>Il numero di movimenti annui pari a 16'300 è superato:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- dalla lettera con la quale nel marzo 2016 il MATTM, Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni ambientali (prot. n. DVA/6920 del 14/03/2016), ha concluso positivamente la procedura ex art. 29 del D.Lvo n. 152/06 e ss.mm.ii., avviata per il superamento dei 16'300 movimenti, con 20'588 movimenti, nel 2010, dichiarando che "la mancata ottemperanza alla prescrizione relativa al tetto massimo sul numero dei voli non ha prodotto un aggravio dell'impatto acustico dell'infrastruttura sul territorio";</li> <li>- dalle valutazioni in atto.</li> </ul>

CD21	<p>L'aeroporto di Treviso è certificato da "Airport Carbon Accreditation". Airport Carbon Accreditation, è un programma indipendente elaborato da ACI Europe, l'associazione che rappresenta oltre 450 aeroporti impegnati nella riduzione di emissioni di anidride carbonica determinata dalle diverse attività dello scalo (es. movimento a terra degli aeromobili, frequenza di mezzi di trasporto pubblico). In particolare AerTre ha sottoscritto la partecipazione al programma con il livello 2 (Reduction) che attesta i progressi compiuti dall'aeroporto in termini di controllo e riduzione delle emissioni di gas con effetto serra. Inoltre, come riportato nelle INTEGRAZIONI allo SIA pubblicate in data 20/03/2018, Aertre, la Società di gestione dell'aeroporto di Treviso, ha definito una strategia di Carbon Management per ridurre le emissioni di gas climalteranti con i principi stabiliti dalle principali convenzioni internazionali. Il Piano di azione di Aertre si concentra principalmente sul miglioramento dell'efficienza energetica e il controllo delle emissioni indirette non sarà più limitato alle attività di AerTre, ma sarà esteso a quelle legate a tutti gli operatori aeroportuali. L'insieme di questi interventi appare in linea con al riduzione delle emissioni di CO2.</p>
CD22	<p>Il fatto che la virata richieda maggiore potenza per garantire stabilità è stata simulata nelle elaborazioni modellistiche. Entrambi i modelli (INM, EDMS) infatti prevedono decolli a spinta massima. Anche per quanto riguarda, eventualmente, la perdita di gradiente in virata, ovvero profili meno ripidi, l'algoritmo dei modelli ne tiene conto.</p>
CD23	<p>Per quanto concerne la propagazione del rumore l'algoritmo di calcolo usato, SAE AIR 5662, prevede un ambiente di propagazione con presenza di superfici fortemente riflettenti, come può essere considerato lo specchio lacustre o gli stessi piazzali o spazi asfaltati dell'aeroporto. Inoltre l'algoritmo SAE AIR 1845 in uso per il calcolo dei livelli sonori dei singoli segmenti di volo prevede una penalizzazione per gli osservatori che sono posti in coda all'aeromobile in decollo. Relativamente alla qualità dell'aria, le valutazioni modellistiche hanno considerato le diverse ripartizioni di decollo e i dati i input comprendono sia le aree di taxi (e quindi i percorsi degli aeromobili per portarsi in testa pista), sia il posizionamento dell'aeromobile in fase di decollo e quindi con i motori a massima spinta. Come riportato alla Sezione C - Quadro di riferimento ambientale - ATMOSFERA (Par. C6.3.1) il modello (EDMS) utilizzato assume per ciascuna fase determinati fattori di emissione specifici per tipo di aereo e motore. Relativamente al maggiore coinvolgimento di alcuni quartieri, questo è stato oggetto di analisi nello scenario futuro e oggetto di specifiche prescrizioni finalizzate al suo contenimento.</p>
CD24	<p>Lo sviluppo in senso commerciale dell'area ex Marazzato è considerato nello Studio del traffico che sta alla base delle scelte di adeguamento infrastrutturale del tratto di Noalese prospiciente l'aeroporto ed a servizio anche del centro commerciale. Lo studio del traffico citato tiene quindi conto nelle sue previsioni dello sviluppo delle aree commerciali vicine all'aeroporto e lo stesso si può dire per le soluzioni proposte. Inoltre il progetto relativo a tale centro commerciale prospiciente l'aeroporto è stato sottoposto a VIA provinciale il 27 maggio 2017, con trasmissione documentazione tra il 15 e il 17 maggio 2017 quindi successivamente al Piano in esame (26/04/2017, cfr. <a href="http://www.va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Info/1665">http://www.va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Info/1665</a>). Si ricorda inoltre che lo SIA prevede come intervento compensativo, finalizzato ad aumentare il livello di servizio della Noalese anche in considerazione dei futuri sviluppi commerciali dell'area, la riconfigurazione di un intero tratto della SR 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. Sono inoltre previsti una serie di interventi dettagliati nel PSA</p>

CD25	<p>Il danno ambientale da cui dovrebbe derivare un indennizzo è stato superato dalla lettera con la quale nel marzo 2016 il MATTM, Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni ambientali (prot. n. DVA/6920 del 14/03/2016), ha concluso positivamente la procedura ex art. 29 del D.Lvo n. 152/06 e ss.mm.ii., avviata per il superamento dei 16'300 movimenti, con 20'588 movimenti, nel 2010, dichiarando che "la mancata ottemperanza alla prescrizione relativa al tetto massimo sul numero dei voli non ha prodotto un aggravio dell'impatto acustico dell'infrastruttura sul territorio".</p> <p>Le risorse stanziare per gli interventi sono relativi agli impatti che il SIA ha evidenziato. Il parere si conclude con un quadro prescrittivo che è mirato all'ottimizzazione e alla protezione ambientale che dovrà essere ottenuto e quindi quantificato nei modi e nei tempi indicati</p>
CD26	<p>Le risorse stanziare per gli interventi sono relativi agli impatti che il SIA ha evidenziato. Il parere si conclude con un quadro prescrittivo che è mirato all'ottimizzazione e alla protezione ambientale che dovrà essere ottenuto e quindi quantificato nei modi e nei tempi indicati</p>
CD27	<p>Il Piano degli interventi è parte integrante dello Strumento di ottimizzazione pertanto non si ravvede la necessità di polizze fidejussorie. L'importo richiesto non è giustificabile.</p>
CD28	<p>Il Piano Nazionale degli Aeroporti non è oggetto della presente procedura.</p>
CD29	<p>Nelle simulazioni è stato valutato il traffico complessivo a partire dallo scenario 2015, comprendendo tutti i voli, anche aerotaxi e voli charter. Per lo scenario di sviluppo si sono usate le stime dello Strumento di Pianificazione e Ottimizzazione al 2030 che comprendono anche i voli charter e voli aerotaxi. Il fleet mix utilizzato nel modello è aderente al fleet mix reale.</p>
CD30	<p>Si conferma che il PSA non prevede ampliamenti del piazzale aeromobili.</p>
CD31	<p>Lo scenario che trae origine dal Decreto VIA del 2007 che ha imposto un limite nel numero totale di voli annuo pari a 16.300 (riferito all'anno 2004) è stato superato dalla presente valutazione</p>
CD32	<p>Come meglio specificato negli approfondimenti successivi allo SIA, vedasi cap. 3 della Documentazione integrativa volontaria del 24/10/2018, la superficie occupata dalla RESA non interesserà aree incluse nella perimetrazione del Parco Naturale Regionale del fiume Sile. Vale la pena precisare che in realtà è il Parco Naturale che invade il sedime aeroportuale essendo la sua costituzione successiva alla esistenza dell'aeroporto ed all'area demaniale di competenza. Gli interventi nello Strumento sono stati pensati per evitare ogni interferenza con l'area del Parco, anche a discapito di economie o semplicità di intervento, un es. è la regolarizzazione della testata 25 attraverso l'EMAS.</p>
CD33	<p>Ancorché sottodimensionato rispetto al carico trattato, il depuratore esistente è in grado di garantire il rispetto dei limiti allo scarico, come si evince dalle analisi eseguite con cadenza semestrale dal gestore dell'aeroporto, che sono tenute a disposizione dell'Autorità di Controllo. In sede di rinnovo dell'autorizzazione allo scarico, con cadenza quadrimestrale, il gestore è tenuto a dimostrare che l'impianto è soggetto a regolari interventi di manutenzione e che i reflui trattati rispettano i limiti allo scarico. Vi sarà in ogni caso un progetto di ottimizzazione delle facilities dello scalo come previsto dal PSA. SI VEDA ANCHE CD43</p>
CD34	<p>Come scritto nella Sezione C- Quadro di riferimento ambientale - RUMORE (par. C6.3.2), la modellizzazione del rumore aeroportuale prevede l'impiego del reverse, per cui le valutazioni ne tengono ampiamente conto.</p>

CD35	<p>L'installazione della rete periferica del sistema di monitoraggio è stata eseguita sia nel rispetto delle norme in vigore sia recependo le raccomandazioni delle Linee guida ISPRA e DGR Lombardia n. 808/2005. Il requisito normativo è soddisfatto in virtù del posizionamento delle centraline rispetto alla pista di volo e alla conseguente quota di sorvolo. Inoltre i moderni e potenti software di gestione ed analisi del dato fonometrico consentono di poter definire l'evento acustico di probabile origine aeroportuale con estrema precisione. Presso la centralina I651 "Scuola materna S. Giorgio" a Quinto di Treviso è presente anche la stazione meteorologica e il suo funzionamento è sincrono con la stessa centralina. SI VEDA ANCHE CD15, CD48 e CD61</p>
CD36	<p>Nel calcolo dell'LVA sono escluse le operazioni effettuate dagli elicotteri.</p>
CD37	<p>Il testo dell'osservazione cita un paragrafo (SIA Sezione C Quadro di riferimento ambientale Suolo e sottosuolo, il paragrafo C5.7 Gestione dei rifiuti) relativo allo "Stato di Fatto" che correttamente riporta i soli dati pertinenti allo scenario che si sta analizzando che è il 2015. La valutazione al 2030 si trova a pag. 46 dell'elaborato del SIA Sezione C - Quadro di riferimento ambientale - SUOLO E SOTTOSUOLO.</p>
CD38	<p>Il backtrack è stato considerato in tutti e tre gli scenari per le emissioni in atmosfera in quanto è un dato di input necessario per lo strumento modellistico utilizzato (EDMS).</p>
CD39	<p>Come scritto nella Sezione C- Quadro di riferimento ambientale - RUMORE (par. C6.3.3), lo Scenario al 2030 ha considerato dal punto di vista emissivo il medesimo parco aerei che volava nel 2015, senza introdurre alcun miglioramento tecnologico, nè variazione del fleet mix. Non è stata quindi assegnata una riduzione dell'impatto in relazione alla tipologia di aeromobili, anzi le valutazioni non avendone tenuto conto sono altamente sovrastimate. Lo stesso si può dire per la componente ATMOSFERA.</p>
CD40	<p>Con DM n. 473-T del 26.06.1996 viene sancito il "sistema aeroportuale" Venezia - Treviso. Lo scalo trevigiano entra nel Sistema Aeroportuale di Venezia a seguito della collaborazione tra SAVE, gestore del vicino scalo veneziano e la locale AerTre. Pertanto i due scali non risultano interferenti ma complementari. Per quanto riguarda Istrana, esso è, al momento, un aeroporto militare.</p>
CD41	<p>La posizione del nuovo deposito Carburanti inserito nel PSA risulta conforme alle prescrizioni ed alla normativa vigente in tema Antincendio. L'iter progettuale che precederà la realizzazione dell'opera verrà, per ogni livello di sviluppo, verificato ed approvato (con o senza prescrizioni) dagli Enti preposti ad esprimersi su tali aspetti. Va altresì evidenziato che la zona per la quale è prevista la realizzazione del nuovo deposito carburanti è defilata e remota sia rispetto alla posizione del terminal sia rispetto ad aree maggiormente antropizzate, pertanto la nuova posizione rispetto agli aspetti sollevati dalla osservazione, aumenta i margini di sicurezza.</p>
CD42	<p>Le stime di impatto si effettuano in base al numero medio di movimenti nelle 3 settimane di maggior traffico come da DM 31/10/1997. Gli scenari di picco non sono contemplati nelle analisi richieste. In ogni caso il numero di operazioni utilizzate negli scenari di impatto risultano superiori al numero medio di movimenti indicato nell'osservazione.</p>

3



CD43	<p>Il refluo in uscita dall'area aeroportuale è identificato nell'autorizzazione allo scarico come "fognatura mista pubblica di tipo B di via Noalese, non collegata all'impianto centralizzato di depurazione". Si tratta pertanto di un recettore assolutamente adeguato a ricevere il refluo. Lo scarico è regolarmente autorizzato e il rispetto dei limiti di legge (cioè l'efficacia del trattamento svolto) è monitorato con cadenza semestrale. A fine 2017 è stato ultimato l'intervento di progressiva riorganizzazione di tutta la rete di drenaggio delle acque meteoriche aeroportuali, in seguito al quale sia le acque meteoriche della pista che quelle dei piazzali di sosta sono avviate a sistemi di trattamento in linea (sedimentatore, disoleatore e filtraggio) prima dello scarico nel fiume Sile. Come da prescrizione emanata in fase di autorizzazione allo scarico, la qualità del refluo viene monitorata in autocontrollo da AerTre con cadenza annuale per verificare il rispetto dei limiti di legge. Le analisi eseguite sugli ultimi campioni prelevati (maggio 2018) attestano il rispetto di tali limiti. SI VEDA ANCHE CD33</p>
CD44	<p>Il fatto che gli allevamenti ittici costituiscano fonti attrattive di uccelli nelle aree circostanti il sedime aeroportuale è materia di continuo monitoraggio e valutazione da parte del gestore aeroportuale attraverso la BCU (Bird Control Unit) come previsto dalle competenti circolari ENAC.</p>
CD45	<p>L'analisi degli impatti di tipo socio-economico si basa su una scala di impatto (cfr. Sezione C - Quadro di riferimento Ambientale - Socio economia, par. C6.1.1) che identifica i costi (ambientali ed economici) e li confronta con i benefici. Le misure di mitigazione e compensazione previste dal PSA portano ad un significativo miglioramento del territorio. In particolare le misure di mitigazione (ECO-M1) legate all'isolamento degli edifici insieme alla misura di compensazione (ECO-C2) che prevede lo spostamento della scuola materna, agiscono sulla componente con maggiori costi ambientali cioè sul rumore.</p>
CD46	<p>Gli studi per la definizione delle zone A, B e C dell'aeroporto di Treviso sono stati effettuati con lo strumento di riferimento disponibile all'epoca della redazione dello Studio, ovvero l'INM versione 6. l'impiego di tale strumento era avallato da APAT (oggi ISPRA) ed è stato utilizzato presso tutte le commissioni aeroportuali italiane che hanno finalizzato i propri incarichi entro i primi dieci anni dall'emanazione del DM 31/10/1997.</p> <p>L'evoluzione del modello nelle versioni 7 negli anni più recenti ha prodotto dei miglioramenti nella stima dei livelli sonori soprattutto per quanto concerne le posizioni laterali rispetto alla linea di sorvolo (modifiche alla "lateral attenuation" introdotte con l'algoritmo SAE ARP 5662 che sostituiva il SAE AIR-1751). Vista la configurazione delle rotte e i volumi di traffico dello scalo di Treviso si può tuttavia assumere che tali modifiche non determinino differenze significative nelle posizioni relative alle aree abitate dell'intorno aeroportuale, ovvero alle curve isolivello di riferimento (60-65-75 LVA) per la zonizzazione. Infine, dal 2015 la statunitense Federal Aviation Administration ha sostituito l'INM con l'AEDT come strumento per la determinazione dei livelli sonori in prossimità degli aeroporti americani. In Italia le autorità di riferimento per queste tematiche (siano esse Ministero dell'Ambiente, Ministero dei trasporti, ISPRA o ENAC) considerano INM lo standard di riferimento. Specificamente nel caso del SIA dell'aeroporto di Treviso, avendo adottato un approccio conservativo che non prevede per lo scenario al 2030 la sostituzione delle flotte attuali con quelle più moderne, non si possono rilevare inadeguatezze nel dataset acustico, ovvero nell'abaco delle emissioni sonore. Parimenti dal punto di vista dell'algoritmo, ovvero del processo di calcolo dei livelli sonori al recettore, INM e AEDT, ad oggi, non presentano significative differenze, essendo pienamente aderenti rispetto al modello proposto nel SAE-AIR 1845 e agli altri di riferimento. AEDT può essere un modello che sostituisce EDMS (utilizzato nel SIA per la stima delle emissioni aeronautiche), ma la affidabilità e l'accuratezza di EDMS, sono più che adeguate.</p>

CD47	<p>I ricettori sensibili sono solo una selezione del ben più ampio set di ricettori su cui il modello di dispersione ha calcolato gli impatti. In ogni caso, come più volte ribadito anche nel SIA, per quanto riguarda la componente Atmosfera, tutta l'area oggetto di modellistica e visibile nelle mappe ha stimato i valori attesi dei vari inquinanti. Si tratta di oltre 1500 punti (cfr. Quadro di riferimento ambientale - ATMOSFERA, par. C6.1.4). I ricettori sensibili sono stati individuati tenendo ovviamente conto delle nuove rotte e della diversa distribuzione dei decolli come indicato sia per la componente RUMORE (cfr. Sezione C - Quadro di riferimento ambientale - RUMORE, par. C6.1.5), sia per la componente ATMOSFERA (cfr. Quadro di riferimento ambientale - ATMOSFERA par. C6.1.4). Nei comuni di Preganziol e Casier non si è ritenuto necessario individuare dei ricettori sensibili in quanto le evidenze per la qualità dell'aria (cfr. Allegato ATMOSFERA Tavole dalla C6-21 alla C6-30) indicano assenza di variazioni nelle suddette aree per effetto dell'aumento dei voli e delle nuove rotte.</p>
CD48	<p>Il sistema di monitoraggio e le centraline sono gestite dal gestore aeroportuale come richiesto dal Decreto DPR 11/12/1997 n. 496. I dati relativi al monitoraggio fonometrico eseguito secondo il DM 31/10/1997, sono resi pubblici per mezzo delle relazioni inviate annualmente a tutti i componenti della commissione ex art. 5 DM 31/10/1997. Nel corso dell'anno 2019 si provvederà a rendere disponibile le informazioni anche attraverso una pagina web. Per quanto concerne il sistema di monitoraggio, accessibile ad ARPAV, questo dispone di un tool per la registrazione di lamenti che dovessero pervenire al gestore in qualsiasi modalità a cominciare dall'invio di semplice mail o di semplice raccomandata. SI VEDA ANCHE CD15, CD35 e CD61</p>
CD49	<p>In merito alla richiesta di eseguire una valutazione del rischio cumulativo (ovvero valutare l'effetto di più fattori di rischio anche su più componenti ambientali), si ricorda che le valutazioni sulla salute pubblica sono state espresse considerando gli effetti complessivi di tutte le componenti ambientali di interesse (atmosfera, rumore, ambiente idrico e suolo e sottosuolo). SI VEDA ANCHE CD11</p>
CD50	<p>Per quanto concerne il rischio di gravi incidenti, la sostenibilità del rapporto aeroporto-territorio dal punto di vista della sicurezza è assicurata dall'ENAC attraverso diverse attività istituzionali che, in applicazione delle previsioni in materia del Codice della Navigazione, garantiscono, attraverso l'imposizione di specifici vincoli, sia la sicurezza della navigazione aerea dagli ostacoli e pericoli sia la tutela del territorio dai rischi generati dall'attività di volo. Con nuove rotte o aumento del traffico, la pista non cambia e rimane con orientamento 07-25 per cui le superfici interessate dai piani di rischio rimangono invariate</p>
CD51	<p>Sia il PAT sia il Piano regolatore del Comune di Quinto di Treviso non sono in conflitto con le rotte in quanto trattano la destinazione d'uso dei terreni. Lo stesso dicasi per il Piano di Rischio aeroportuale secondo il quale nella zona di interesse dello scrivente - Racchello Costruzioni (che ricade solo parzialmente in Zona C) è possibile "un ragionevole incremento delle funzioni residenziali con indici di edificabilità medi". In ogni caso si tratta di un piano che non fa riferimento alcuno alle rotte aeronautiche. L'approvazione delle nuove rotte potrebbe portare ad una revisione di detti strumenti pianificatori.</p>

CD52	<p>Il D.P.R. 327/2001, T.U. sull'espropriazione per pubblica utilità, che ha abrogato la previgente 2359/1865 disciplina, all'art. 44, i presupposti al ricorrere dei quali al privato è riconosciuta un'indennità per l'imposizione di una servitù o per la riduzione di valore subita a seguito del compimento di un'attività lecita da parte della pubblica amministrazione.</p> <p>In particolare, l'art. 44 statuisce che "È dovuta una indennità al proprietario del fondo che, dalla esecuzione dell'opera pubblica o di pubblica utilità, sia gravato da una servitù o subisca una permanente diminuzione di valore per la perdita o la ridotta possibilità di esercizio del diritto di proprietà".</p> <p>I presupposti del diritto all'indennizzo sono pertanto:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>una riduzione della possibilità di esercizio del diritto di proprietà;</li> <li>una diminuzione del valore economico del fondo conseguente alla predetta riduzione;</li> <li>il carattere permanente della diminuzione di valore.</li> </ul> <p>Tali presupposti nel caso di specie non sussistono in quanto:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- il sorvolo di un'area non determina la riduzione della possibilità di esercizio del diritto di proprietà, non incidendo sulle facoltà di godimento e di utilizzo dell'area spettanti al proprietario. L'indennizzo, inoltre, è invocabile soltanto allorché la diminuzione o la perdita dell'esercizio del diritto di proprietà riguardi facoltà dominicali non marginali.</li> <li>- l'eventuale diminuzione del valore economico del fondo non può dirsi presunta, ma deve essere provata dal proprietario che ritiene di avere diritto all'indennità; - il sorvolo non può in alcun caso determinare una permanente diminuzione del valore del fondo, in quanto una successiva variazione delle rotte determinerebbe il ripristino della situazione preesistente al sorvolo.</li> </ul> <p>Le aree di superamento dei limiti della zonizzazione acustica del comune di Quinto di Treviso sono state definite ed oggetto di specifiche prescrizioni.</p>
CD53	
CD54	<p>Il DM 31/10/1997 disciplina gli utilizzi del suolo all'interno delle aree di rispetto dell'intorno aeroportuale. Gli studi dimostrano che anche al 2030 l'isolivello dei 60 Lva in dB(A) non interesserà il territorio di Zero Branco. Non vi sarebbe nessuna eventuale modifica degli strumenti urbanistici di governo del territorio visto che già nella zona A non vi è più limitazione alcuna all'utilizzo del suolo - art. 7 DM 31/10/1997.</p>
CD55	<p>La motivazione alla base della scelta del 2015 come Scenario 0 si basa sul fatto che essa deve rappresentare lo stato attuale dell'opera e dei suoi impatti, per confrontarne lo sviluppo ed i conseguenti impatti futuri. Si rimanda alla Sezione C - Quadro di Riferimento Ambientale - INQUADRAMENTO GENERALE (par 3.1) per i motivi che hanno portato alla scelta degli scenari su cui basare le valutazioni del SIA. SI VEDA ANCHE CDI3</p>
CD56	<p>L'opera è inserita nel Pda con la finalità di collegamento del terminal ad un'area di parcheggio che lo stesso Psao intende acquisire al sedime aeroportuale. E' pertanto un'opera primariamente necessaria all'aeroporto e che secondariamente, assieme agli interventi sulla Noalese, garantirà una maggiore scorrevolezza del traffico ed ancor più degli utenti del parcheggio comunale posto oltre la Noalese. Le tempistiche sono legate ai tempi di approvazione dei progetti.</p>

CD57	<p>Il fabbisogno di sosta per l'aeroporto di Treviso, e quindi la determinazione delle aree fuori demanio da acquisire, è stato stabilito prendendo in esame gli standard di riferimento indicati da ENAC.</p> <p>L'acquisizione delle aree a parcheggio è condizione necessaria alla riqualificazione della viabilità di distribuzione interna. Gli interventi collegati alla riorganizzazione generale del sistema parcheggi andranno ad aumentare il livello di sicurezza e di comfort dei pedoni. Le opere accessorie collegate alle acquisizioni, tra le altre la passerella pedonale sulla strada regionale Noalese, favoriranno la risoluzione delle attuali criticità.</p>
CD58	<p>L'assenza di aeromobili in sosta durante la notte presso i piazzali dell'aeroporto fa sì che non vi si svolgano operazioni di de-icing, ossia di rimozione del ghiaccio, bensì solamente di anti-icing, cioè di irrorazione a scopo preventivo, che comportano l'utilizzo di quantitativi sensibilmente minori di fluido sghiacciante. Data la distanza esistente tra gli aeromobili e la linea delle caditoie, posizionata a ridosso dell'aerostazione, il fluido sghiacciante in eccesso si accumula sulla pavimentazione senza raggiungere la rete di drenaggio delle acque meteoriche e a fine operazione viene subito rimosso con macchina spazzatrice aspiraliquidi. In caso di sversamenti accidentali si interviene mediante lo spargimento di preparati assorbenti che vengono poi manualmente rimossi e stoccati per essere smaltiti come rifiuti speciali, così come specificamente previsto dalla procedura di pulizia delle piste nel caso di sversamenti accidentali di sostanze inquinanti. Si evidenzia che la procedura in questione è stata recentemente aggiornata (luglio 2017) per adeguarsi agli standard europei (Regolamento UE 139/2014). Riguardo infine la compatibilità idraulica degli interventi previsti, il Piano già prevede, a fronte delle nuove impermeabilizzazioni, la realizzazione di vasche di invaso dedicate ed il sovradimensionamento della condotta di smaltimento delle acque meteoriche a valle del parcheggio PC a creare volume di invaso aggiuntivo. SI VEDA ANCHE CD64</p>
CD59	<p>Gli stanziamenti per opere di mitigazione e compensazione sono conformi alla norma citata, così come modificata dal D.Lgs 42 del 17 febbraio 2017.</p>
CD60	<p>A prescindere dal riferimento (16'300 o voli del 2015), gli impatti vengono calcolati confrontando i risultati al 2030 sia con lo Scenario 2015, sia con lo Scenario di Riferimento, quindi con i 16'300 voli. Le valutazioni di impatto sono confermate per tutte le componenti. A prescindere dal valore percentuale, il proponente esegue tutte le analisi partendo da numeri assoluti per tutti gli scenari, al 2030 i movimenti complessivi saranno 22499.</p>
CD61	<p>1) Il posizionamento della centralina deve tenere conto di numerosi fattori: aree di maggiori ricadute atmosferiche, logistica accessibile a manutenzioni e campionamenti, lontananza da fonti specifiche diverse da quelle aeroportuali, piano ostacoli, sicurezza per gli operatori, ecc. L'insieme di tanti fattori concorre quindi al posizionamento più idoneo nello specifico contesto in cui uno strumento si inserisce. Nel caso specifico è stato inoltre studiato il miglior punto di monitoraggio attraverso un'analisi modellistica delle aree a maggiore ricaduta (Studio EZIPM)</p> <p>2) i dati della centralina ARPAV di Treviso sono on line e accessibili a tutti; in ogni caso come riportato nelle INTEGRAZIONI allo SIA pubblicate in data 20/03/2018 sono stati analizzati anche i dati di queste centraline;</p> <p>3) la centralina EZIPM non può essere considerata una stazione di fondo perché non rispetta i requisiti previsti per legge (D.Lgs 155/2010)</p> <p>SI VEDA ANCHE CD15, CD35 e CD48</p>

A

C

CD62	La vulnerabilità di anuri e chiroterri deriva dalla potenziale interferenza con le loro attività di comunicazione e caccia. La sospensione notturna delle attività di volo (23h-06h) limita la durata della loro esposizione al rumore (specie considerando le effemeridi primaverili ed estive). In tal senso, nel capitolo relativo all'individuazione delle specie vulnerabili, chiroterri e anfibi sono indicati vulnerabili in via cautelativa. Il considerare cautelativa la vulnerabilità non è "un assunto", ma uno step del percorso valutativo che del resto porta ad annoverare le specie tra le vulnerabili e a considerare, nei capitoli dedicati alla valutazione della significatività degli effetti, l'effetto del rumore sulle loro popolazioni cautelativamente negativo non significativo, e non nullo.
CD63	Non sono previste variazioni nelle strumentazioni potenzialmente interessate da emissioni elettromagnetiche
CD64	Come specificato nelle apposite procedure aeroportuali (PO-18 "De/anti icing", PO-03 "Pulizia delle piste, delle vie di rullaggio e dei piazzali") lo smaltimento del refluo (o del preparato assorbente utilizzato per la rimozione del liquido, in caso di spanti accidentali) contenente propilene glicolico avviene ad opera di ditta specializzata, che lo smaltisce appunto come rifiuto speciale in impianti autorizzati. Il trattamento avviene sulle piazzole di sosta, che in quanto pavimentate sono impermeabili e non permettono l'infiltrazione in falda del liquido. SI VEDA ANCHE CD58
CD65	Per quanto di merito, utilizzare l'anno 2000 come anno di riferimento non è realistico, soprattutto per il miglioramento delle flotte aeree nel frattempo intervenuto, sarebbe addirittura peggiorativo in termini di impatto data la notevole attività notturna all'epoca e la vetustà degli aeromobili utilizzati
CD66	Le indicazioni ivi riportate sono superate dalle integrazioni dell'ottobre 2018
CD67	Il SIA ha presentato i dati della centralina EZIPM attiva da giugno 2011 nelle vicinanze della struttura aeroportuale e appositamente dedicata al controllo della qualità dell'aria. ARPAV ha effettuato dal 2010 ad oggi, 7 campagne di misura su diversi punti di monitoraggio dell'intorno aeroportuale, ad aeroporto aperto e chiuso. Pertanto si ritiene che l'entità dell'inquinamento atmosferico generato dall'aeroporto sia noto.
CD68	La pista di volo è bidirezionale e nessuna procedura di volo diversa dalle storiche pubblicate in AIP, è attualmente volata
CD69	La richiesta Ministeriale (DVA-0002465 del 31.01.2018) è di valutare gli impatti al 2030 (scenario che si basa su una diversa ripartizione dei decolli con 10 decolli/giorno in direzione Treviso) utilizzando le rotte attuali e non le nuove rotte. Pertanto l'analisi effettuata nelle Integrazioni al SIA inviate al MATM in data 15/03/2018 è coerente alle richieste ricevute
CD70	Lo stato attuale a cui si riferisce il proponente fa riferimento al 2015 e non presenta superamenti dei limiti normativi per la qualità ambientale complessiva. Inoltre, il contributo aeroportuale atteso al 2030 implica contributi di due ordini di grandezza inferiori rispetto al limite normativo.
CD71	Il Piano Ambientale del Parco (art.13) prevede per la porzione interna al sedime aeroportuale una destinazione di "zona di ripristino vegetazionale". Nel sedime aeroportuale vi sono limitazioni connesse all'uso aeroportuale dello stesso per evidenti motivi di sicurezza alla navigazione aerea. Proprio per le esigenze di sicurezza è necessario provvedere all'adeguamento della RESA in testata 25. Nel rispetto delle indicazioni del Piano di gestione del Parco è prevista la realizzazione di letti di arresto di tipo EMAS e non un prolungamento del sedime.

CD72	Le previsioni modellistiche consentono la definizione del rumore aeroportuale ed il confronto tra i livelli generati nell'esercizio e quelli riferiti all'intorno aeroportuale così come individuato mediante la zonizzazione acustica di cui al DM 31/10/1997. Il parere dettaglia detta trattazione e formula correlate prescrizioni
CD73	Il Proponente dovrà redare e presentare per l'approvazione il PMA. Ad ogni modo, eventuali rilievi possono essere verificati in contraddittorio con l'ARPA.
CD74	Risulta prescritto la predisposizione di una relazione di analisi e di stima del rischio
CD75	Nelle integrazioni presentate dal Proponente nell'ottobre 2018 vengono indicate attenzioni volte alla minimizzazione degli effetti negativi. Inoltre, nel parere viene prescritto il PMA. Nel PSA, nel SIA e nel presente parere non vengono modificate le condizioni e le indicazioni della zonizzazione acustica aeroportuale attualmente vigente e pertanto non vi sono i riferimenti per la necessità di una processo di VAS
CD76	Lo scenario al 2030 esaminato corrisponde a 3.217.249 passeggeri e al 18.999 movimenti. Ogni ulteriore aumento del numero dei passeggeri e del numero dei voli necessiterà ulteriori ed aggiuntivi studi ambientali da sottoporre di conseguenza alle valutazioni di competenza.
CD77	La CTVA non ha competenze in merito.
CD78	Risulta prescritto la definizione di un accordo territoriale per le misure di mitigazione e di compensazione.
CD79	Il presente parere non ha competenze in merito alla revoca del certificato dell'aeroporto. Per quanto riguarda gli aspetti legati al rischio nel parere risulta prescritto la predisposizione di una relazione di analisi e di stima.
CD80	Nel parere viene esaminato la tematica rumore e vengono inoltre avanzate varie prescrizioni riguardanti il PMA, l'accordo territoriale per le mitigazioni e compensazioni ecc..

T

l

g  
S  
g

C