

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

VISTA la richiesta della Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali (DVA), effettuata con prot.n.DVA/11286 del 06/05/2019 alla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS (CTVA), che la ha acquisita al prot.n.CTVA/1615 del 06/05/2019 di parere integrativo;

VISTA la ulteriore richiesta della DVA, effettuata con nota prot.n.DVA/13035 del 22/05/2019 alla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS (di seguito "CTVA"), che la ha acquisita al prot. CTVA/1865 del 23/05/2019 di provvedere al coordinamento dei quadri prescrittivi del parere regionale e del parere CTVA n.2978 del 29/03/2019;

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 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 Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i. ed in particolare l’art. 8 inerente il 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/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 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*”;

VISTO il parere CTVA n. 2978 del 29/03/2019 relativo all’Aeroporto di Treviso – Strumento i pianificazione e ottimizzazione al 2030;

PRESO ATTO che la DVA con due separate note e in fasi successive (inizio e fine maggio 2019) ha chiesto a questa Commissione Tecnica chiarimenti e aggiornamenti rispetto al parere reso nel marzo 2019 con il presente parere si fornisce risposta ad entrambe le questioni ed in particolare

- rispetto alla prima richiesta il tema di analisi è riferito all’opportunità di prendere in esplicita considerazione le movimentazioni del traffico aereo in fase espressione del parere
- rispetto alla seconda richiesta la tematica è duplice e la DVA chiede di considerare:
 - la nota dell’Associazione Comitato per la riduzione dell’impatto ambientale dell’aeroporto di Treviso del 23/04/2019, acquisita al prot. n. 10513/DVA del 26/04/2019, con la quale vengono presentate delle osservazioni al parere espresso da codesta Commissione, n. 2978 del 29/03/2019;
 - la nota n. 192302 del 16/05/2019, acquisita al prot. n. 12394/DVA del 16/05/2019, con cui la Regione Veneto ha anticipato il quadro prescrittivo del proprio parere di compatibilità ambientale;

PRESO ATTO che la nota della Direzione DVA ha trasmesso la suddetta documentazione al fine di tenerne conto nell’ambito del supplemento istruttorio ed in particolare di provvedere al coordinamento dei quadri prescrittivi del parere regionale e del citato parere CTVA n. 2978/2019;

RITENUTO, in ogni caso al di fuori dallo schema procedurale individuato dalla norma l'indicazione della Direzione Generale di esaminare e tenere conto delle osservazioni eseguite dal pubblico sul parere espresso da questa Commissione per un aggiornamento dello stesso parere in considerazione del fatto che la consultazione del pubblico di cui all'art. 24 e, se del caso, 24 bis avviene sulla documentazione dell'istanza entro un termine prefissato antecedente alla espressione del parere di compatibilità da rendersi da parte di questa commissione;

CONSIDERATE le informazioni acquisite dal Proponente nel corso della riunione del 6 giugno 2019;

CONSIDERATO E VALUTATO rispetto alla prima richiesta da parte della DVA che è possibile precisare la motivazione per la quale la CTVIA ha ritenuto opportuno l'espressione della prescrizione n. 1 del Parere 2978/19 per quanto di seguito indicato;

VISTA infatti la documentazione presentata dal Proponente per lo sviluppo dell'istruttoria relativa al procedimento di VIA sopra indicato ed in particolare il documento presente nella "Documentazione depositata per la partecipazione del pubblico – Elaborati di progetto" intitolato "Relazione Generale" (cod PIANO-TV-RELAZIONE);

CONSIDERATO che detto documento oltre ad una dettagliata analisi su diversi metodi di previsione per la determinazione delle condizioni future di utilizzo dell'aeroporto in termini di domanda di traffico conclude con una tabella di riepilogo dalla quale è evidente sia il numero di passeggeri previsti sia il numero di operazioni degli aeromobili che si prevede potranno operare nello scalo allo scenario di progetto scelto all'anno 2030 e individua in 22.499 movimenti l'insieme delle operazioni prevedibili considerando l'interezza dei movimenti ovvero come somma dei movimenti di aviazione generale e di aviazione commerciale (si confronti figura sotto indicata estratta al documento Relazione generale del Masterplan 2030 – pag. 142/242);

Handwritten signatures and initials scattered across the bottom right of the page, including a large 'A' and several other illegible marks.

MASTERPLAN AEROPORTO DI TREVISO

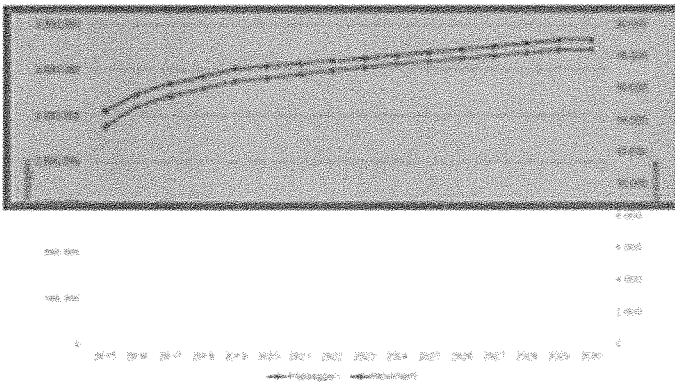
10.8 Riepilogo delle previsioni di traffico¹⁶

Di seguito viene riportato il riepilogo delle previsioni di traffico passeggeri e movimenti di aviazione commerciale e generale previste dal Gestore. Tali sintesi sono di riferimento per il calcolo dei fabbisogni e dei dimensionamenti del presente documento.

La previsione di traffico passeggeri, è inoltre allineata con la previsione massima prevista dal Piano Nazionale degli Aeroporti per l'aeroporto di Treviso, pari a 3,2 milioni di passeggeri al 2030.

TRAFFICO PASSEGGERI E MOVIMENTI*					
	pass	Δ%		mov	Δ%
2015	2.383.776	6,35%		18.402	3,4%
2016	2.596.900	8,94%		19.131	4,0%
2017	2.708.900	4,31%		19.780	3,4%
2018	2.789.900	2,99%		20.238	2,3%
2019	2.873.450	2,99%		20.699	2,3%
2020	2.911.616	1,34%		20.871	0,8%
2021	2.951.324	1,35%		21.045	0,8%
2022	2.991.129	1,35%		21.221	0,8%
2023	3.028.342	1,24%		21.398	0,8%
2024	3.066.002	1,24%		21.577	0,8%
2025	3.096.613	1,00%		21.757	0,8%
2026	3.127.530	1,00%		21.940	0,8%
2027	3.158.756	1,00%		22.124	0,8%
2028	3.190.295	1,00%		22.311	0,8%
2029	3.222.149	1,00%		22.499	0,8%
2030	3.222.149	0,00%		22.499	0,0%

* sono inclusi i passeggeri e i movimenti dell'aviazione generale (si veda tabella pag. 132)



¹⁶ Traffico commerciale e aviazione generale
143/ 242

CONSIDERATO che sempre con riferimento alla Relazione Generale del Masterplan 2030, come correttamente indicato, a seguire le considerazioni sul dimensionamento del traffico atteso di cui sopra è riportato (cfr figura a seguire) l'intero dimensionamento dell'aeroporto da prevedersi allo scenario futuro in termini di capacità e fabbisogni infrastrutturali (pag 143/242);

Fig. 86 - Riepilogo delle previsioni di traffico (traffico commerciale e generale). Fonte: analisi One Works

11 CAPACITA' E FABBISOGNI INFRASTRUTTURALI

Allo scopo di pianificare in maniera opportuna lo sviluppo dell'aeroporto di Treviso sono state analizzate le previsioni di domanda per valutare tipologia e dimensioni di infrastrutture air side (piste, vie di rullaggio, radioassistenze, AVL, segnaletica, piazzale aeromobili, ecc.) e land side (terminal passeggeri, area cargo, viabilità, hangar, ecc.) necessarie affinché l'aeroporto sia in grado nell'orizzonte di Piano di gestire con adeguati livelli di servizio i flussi di traffico previsti. L'obiettivo di questa parte del Master Plan è quello di identificare, in termini generali, l'adeguatezza delle infrastrutture esistenti, evidenziare il fabbisogno e infine stabilire in quale scenario futuro saranno necessari nuovi servizi ed infrastrutture per soddisfare la previsione di domanda, evitando sotto o sovra-dimensionamenti.

11.1 Metodologia di stima del Typical Peak Hour Passengers (TPHP)

Alla base del calcolo dei fabbisogni per l'aeroporto di Treviso è la stima del Typical Peak Hour Passengers (TPHP), che sarà il riferimento per la determinazione dei requisiti infrastrutturali; il TPHP è considerato un valore di punta oraria "tipica" per l'aeroporto in quanto non rappresenta il picco orario di passeggeri in termini assoluti nell'anno di riferimento (in quanto comporterebbe un sovradimensionamento dell'infrastruttura), ma piuttosto un livello di domanda oraria di picco che ci si aspetta verrà superato solo per poche ore durante l'anno.

Per l'aeroporto di Treviso sono state usate due metodologie: il metodo FAA e il metodo della trentesima ora indicato da ICAO (International Civil Aviation Organization), di seguito descritte.

VALUTATO corretto il procedimento seguito e tenuto conto che il Masterplan dell'aeroporto, prima dell'invio per l'apertura della procedura di compatibilità ambientale, ha avuto il nulla osta tecnico da parte di ENAC unico soggetto competente in tal senso;

CONSIDERANDO che come riportato nella documentazione presentata dal Proponente la determinazione del traffico allo scenario futuro occorre per il calcolo dei fabbisogni e dei dimensionamenti dell'infrastruttura "Di seguito viene riportato il riepilogo delle previsioni di traffico passeggeri e movimenti di aviazione commerciale e generale previste dal Gestore. Tali sintesi sono di riferimento per il presente documento. La previsione di traffico passeggeri, è inoltre allineata con la previsione massima prevista dal Piano Nazionale degli Aeroporti per l'aeroporto di Treviso, pari a 3,2 milioni di passeggeri al 2030" (pag 142/242 del Masterplan);

CONSIDERANDO che sulla base di tali previsioni il Proponente ha potuto seguire la scaletta di lavoro atta a determinare:

- Metodologia di stima del Typical Peak Hour Passengers (TPHP);
- Capacità richiesta in movimenti orari;
- Fabbisogno infrastrutture air side;
- Fabbisogno infrastrutture land side:
 - Terminal passeggeri;
 - Parcheggi;

CONSIDERANDO che il Masterplan riporta il quadro sintetico dei fabbisogni rispetto ai quali ha dimensionato l'intervento come riportato di seguito (pag 159/242)¹;

¹ Il valore 18.999 mov/anno si riferisce al solo traffico commerciale a cui il MP aggiunge 3.500 mov/anno di traffico dell'aviazione generale per un totale di 22.499 mov/anno

11.5 Quadro sintetico dei fabbisogni

Nella tabella di seguito riportata viene sinteticamente illustrato il quadro di sintesi dei fabbisogni infrastrutturali sia per la zona airside che landside, elaborato sulla base delle metodologie di dimensionamento esposte nei precedenti capitoli.

	2015	2020	2025	2030
Parcheggi [nr]	1.542	1.884	2.003	2.085
Stand aeromobili [nr]	6	8	8	9
Pax (milioni)	2,38	2,91	3,09	3,22
Movimenti	14.576	17.371	18.257	18.999

Tab. 31 - Sintesi dei fabbisogni

CONSIDERANDO che, correttamente lo SIA nel quadro di riferimento progettuale (Pag 60/117 - Cod 25101-REL-T102.0), preso a riferimento per l'intero procedimento di valutazione che ha portato al parere CTVIA n. 2978 del 29-3-2019, riporta i valori di base così come illustrati dal Masterplan (cfr figura di seguito):

Il numero di passeggeri complessivo è stato quindi calcolato applicando un coefficiente di riempimento medio aeromobili registrato negli ultimi quattro anni di consuntivo, pari a circa 1.4 pax/mov.

Tabella B3-1 Quadro sintetico di previsione del traffico passeggeri e movimenti di aviazione commerciale per il periodo 2016-2030.

Anno	PASSEGGERI		MOVIMENTI	
	n.	% di crescita	n.	% di crescita
2015 (stato di fatto, dato reale)	2'378'876	-	14'576	-
2016	2'592'000	8.98	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	2'888'550	3.00	17'199	2.76
2020	2'908'916	1.34	17'371	1.00
2021	2'946'324	1.36	17'545	1.00
2022	2'998'229	1.35	17'721	1.00
2023	3'023'442	1.25	17'898	1.00
2024	3'081'102	1.25	18'077	1.00
2025	3'091'713	1.00	18'257	1.00
2026	3'122'830	1.00	18'440	1.00
2027	3'153'858	1.00	18'624	1.00
2028	3'185'395	1.00	18'811	1.00
2029	3'217'249	1.00	18'999	1.00
2030	3'217'249	0.00	18'999	0.00
CAGR 2015-2030	-	2.03	-	1.78

Tabella B3-2 Quadro sintetico di previsione del traffico passeggeri e movimenti di aviazione generale per il periodo 2016-2030.

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

CONSIDERATO E VALUTATO che quanto sopra non risulta un'indicazione della CTVIA elaborata in sede di redazione del proprio parere quanto piuttosto l'assunzione di un elemento centrale per le stime eseguite dal proponente in sede di redazione del SIA;

CONSIDERATO E VALUTATO che certamente si concorda con codesta Direzione Generale che “non rientra tra le competenze del MATTM la fissazione del numero di voli da autorizzare negli scali aeroportuali” ma che detto valore è certamente fondamentale e alla base delle stime delle possibili interferenze ambientali tanto che il proponente stesso lo assume a riferimento per la determinazione non solo del suo documento tecnico di progetto (in questo caso il Masterplan aeroportuale) ma ancor più dello SIA dallo stesso presentato in fase di richiesta di compatibilità ambientale;

CONSIDERATO E VALUTATO che, a titolo esemplificativo, per le stime relative alla componente atmosfera, quale componente decisamente importante per un'infrastruttura come quella in oggetto, lo stesso SIA evidenzia che le previsioni in termini emissivi nello scenario post operam sono eseguite “aumentando” il numero (di movimenti) “coerentemente alle previsioni del Piano 2030” come si deduce a pag 52/93 (cfr figura a seguire) della relazione sulla componente atmosfera (cod 25101-REL-T103.0 – ATMOSFERA)

Per lo Scenario 2030 sono state mantenute inalterate le tipologie aeronautiche del 2015, aumentandone il numero coerentemente alle previsioni del Piano 2030. In particolare le emissioni dell'Aviazione Commerciale sono state aumentate del 30.3%, mentre quelle dell'Aviazione Generale (AG) sono diminuite del 8.5%, come da previsioni del Piano. Si segnala che non sono stati inoltre considerati i miglioramenti tecnologici e le conseguenti riduzioni dei fattori di emissione. Si tratta di un'ipotesi altamente conservativa, dato che nei prossimi 15 anni saranno certamente implementati sistemi a propulsione più efficaci e meno impattanti, tuttavia in mancanza di un riferimento scientifico si è ritenuto di non procedere con assunzioni non supportate da letteratura.

VALUTATO che si ritiene corretto basare le valutazioni che conducono all'espressione del parere di compatibilità ambientale sull'insieme delle indicazioni progettuali che sono alla base della proposta progettuale e che sia quanto mai opportuno riferirsi agli elementi salienti di detta proposta tecnica che caratterizzano e determinano le condizioni di impatto ambientale come sopra indicato. Si pensi che come ricordato il proponente/progettista ha utilizzato detti dati per pervenire al dimensionamento delle strutture, dei fabbricati, del numero di parcheggi, del traffico indotto e quant'altro oggetto di valutazione per le diverse componenti ambientali;

VALUTATO quindi che il parere in oggetto emesso da questa Commissione non fissa un numero di voli in termini di autorizzazione quanto piuttosto, in linea con le finalità del parere stesso, individua le condizioni affinché il parere di compatibilità mantenga la sua validità riprendendo le indicazioni contenute nella proposta progettuale. Nel caso specifico inoltre è stata eseguita una più attenta distinzione separando le considerazioni:

- Per l'inquinamento acustico “a prescindere dal numero di movimenti dovrà comunque essere garantito il rispetto dei limiti acustici nell'intorno aeroportuale”;
- In via generale, per le altre componenti, ci si è invece riferiti al numero di movimenti annui “a prescindere dall'anno in cui detto valore sia raggiunto”;

CONSIDERATO E VALUTATO rispetto alla seconda richiesta da parte della DVA che è possibile:

- dar conto di quanto segnalato dall'Associazione Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'aeroporto di Treviso secondo l'analisi e la valutazione come di seguito espressa;
- implementare ed adeguare il quadro prescrittivo espresso nel parere CTVIA 2978/19 rispetto alle indicazioni della Regione Veneto in quanto molte prescrizioni sono già state previste nel parere di cui sopra ed altre, tenuto conto della specificità territoriale e delle norme di settore regionali, vengono implementate e adeguate come più oltre indicato;

CONSIDERATE le informazioni deducibili dal sito Assoaeroporti circa l'informazione sul totale dei movimenti presenti presso l'aeroporto di Treviso da gennaio 2018 al dicembre 2018 (cfr link https://assaeroporti.com/statistiche_201812/) secondo cui i movimenti totali risultano essere stati 22.911 mov/anno mentre prendendo in considerazione i dati ENAC (https://www.enac.gov.it/sites/default/files/allegati/2019-Giu/Dati_di_traffico_2018.pdf) si ha che

[Handwritten signatures and initials]

movimenti presso l'aeroporto di Treviso sono risultati 19.540 di traffico commerciale di linea e charter, 1.063 di aeroclub e 2.278 di aviazione generale per un totale di 22.811 mov/anno;

CONSIDERATO nello specifico il dato riportato nella documentazione della DVA e desumibile dai dati messi a disposizione da Assoaeroporti, è per il 2018 di 22.911 movimenti di cui 19.540 di aviazione commerciale e 3.371 di aviazione generale;

VALUTATO quindi essenziale l'input della prescrizione 1 del parere visto che il progetto e ancor più lo SIA e le sue conseguenti valutazioni sono state basate sul valore di 22.499 movimenti anno di cui 18.999 di traffico commerciale e 3.500 di aviazione generale;

CONSIDERATO e VALUTATO che dalle informazioni desunte dall'incontro con il proponente sopra richiamato e mirato all'illustrazione del fenomeno de quo si è appreso che lo stesso ha già messo in atto delle indicazioni tali da imporre al gestore del traffico aereo, ancor prima che alla società di gestione, delle limitazioni all'accettazione dei movimenti nello scalo tali da far rientrare il movimentato negli standard indicati dal Masterplan di progetto. Ovviamente non si ha contezza degli effetti di tali indicazioni nell'arco dell'anno successivo (2019) in quanto ancora in corso ma si ritiene necessario indicare un limite di compatibilità ambientale a prescindere dall'anno di raggiungimento dello stesso ovvero se lo stesso è anticipato consistentemente rispetto a quanto indicato dal progetto in esame. In altre parole, oltre a imporre un non superamento delle movimentazioni (ad oggi in realtà il superamento è stato dello 1,82%, valore che non sembra possa inficiare le considerazioni sulla compatibilità dell'opera) si prende atto che lo stesso può essere ottenuto già allo stato attuale;

VALUTATO che se da un lato ciò non implica criticità aggiuntive rispetto a quelle vagliate dall'altro impone che il Proponente presenti in verifica di ottemperanza entro un brevissimo lasso di tempo (6 mesi) un completo e complessivo progetto di mitigazione e compensazione che tenga da conto di tutte le indicazioni fornite dal parere PRR 2978/2019 pena, in caso di non avvio della procedura di ottemperanza in tale lasso di tempo, la decadenza della validità del parere che si rende e conseguentemente, superati i 6 mesi, la CTVIA dovrà rimettere alla DVA la pratica per gli adempimenti di pertinenza;

CONSIDERATO E VALUTATO il quadro prescrittivo del parere di compatibilità ambientale della Regione Veneto ed osservato che la CTVIA ritiene di poter accogliere alcune delle indicate prescrizioni la dove però non siano lesive della pari necessità di protezione e della compatibilità ambientale di tutti i territori interessati dai potenziali effetti delle opere;

VALUTATE e assunte alcune delle prescrizioni poste dalla Regione Veneto tout court ovvero integrate in quelle già sviluppate, secondo lo schema che segue:

Prescrizione	Rapporti con prescrizioni del parere CTVIA-MATTM
--------------	--

Prescrizione	Rapporti con prescrizioni del parere CTVIA-MATTM
<p>1. Si dovrà predisporre, prima dell'inizio degli interventi, un piano di monitoraggio ambientale (PMA) secondo le linee guida nazionali " Linee Guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio, ISPRA-MATTM, 2014"; al fine della completa definizione del PMA, che dovrà comunque essere sottoposto alla preventiva valutazione di ARPAV, il proponente dovrà tenere conto delle indicazioni riportate alle prescrizioni 2 e 4 rispettivamente per la componente atmosfera e rumore. Al fine di assicurare la copertura dei costi delle attività sia di istruttoria sia di controllo svolte da ARPAV, in quanto non ricomprese tra quelle istituzionali obbligatorie svolte annualmente dall'Agenzie con specifico finanziamento regionale, tali attività devono intendersi rese a titolo oneroso a carico del proponente come previsto dalla Legge n. 132/2016, istitutiva del Sistema Nazionale delle Agenzie Ambientali.</p>	<p>Coerente con prescrizione n. 4 del parere 2978/19 così come integrato nella prescrizione 5 di cui di seguito</p>
<p>2. Si ritiene che il PMA di cui alla prescrizione n. 1 debba prevedere una campagna di monitoraggio della qualità dell'aria effettuata attraverso un adeguato numero di postazioni, anche al fine di rilevare le emissioni degli aeromobili in modo da distinguere il contributo emissivo nelle fasi di decollo e di atterraggio (ciclo LTO) da quello delle operazioni a terra. Pertanto, oltre a quella esistente a Quinto di Treviso, si ritiene debba essere predisposta una centralina presso la zona degli allevamenti ittici di Canizzano, ove la modellazione prevede il superamento del limite di NOx sulla salvaguardia della vegetazione. Altro punto meritevole di monitoraggio è la scuola elementare Pio X a Quinto di Treviso. La suddetta: campagna, sia invernale che estiva, dovrà essere comunque sottoposta alla preventiva valutazione di ARPAV all'interno del PMA, sarà eseguita campionando i parametri come previsto nel D.Lgs. 155/2010 e s.m.i. e il monitoraggio e dovrà permettere di distinguere il contributo direttamente arrecato dalle attività aeroportuali dall'inquinamento di fondo; dovranno essere altresì concordati con l'ARPAV prima dell'inizio degli interventi la tipologia, il numero la posizione di eventuali ulteriori centraline nelle zone residenziali circostanti, gli inquinanti da rilevare, le modalità e la frequenza dei rilievi, unitamente ai fattori meteorologici aggiornati.</p>	<p>Coerente con prescrizione n. 4 del parere 2978/19 così come integrato nella prescrizione 5 di cui di seguito</p>
<p>3. Sia integrata la caratterizzazione dell'impatto acustico, in termini di curve del livello LAeq, per gli scenari 2015 e 2030, considerando anche le aree residue appartenenti al Comune di Morgano con riferimento alla zonizzazione acustica comunale.</p>	<p>Il Comune di Morgano allo stato non sembra essere interessato dall'intorno aeroportuale; in ogni caso sarà il reale monitoraggio a darne conto (cfr prescrizione 5 di cui di seguito)</p>

di 28

Prescrizione	Rapporti con prescrizioni del parere CTVIA-MATTM
<p>4. Si ritiene che il PMA di cui alla prescrizione n. 1 debba prevedere:</p> <ul style="list-style-type: none"> • l'esecuzione di una campagna di monitoraggio del rumore finalizzata a caratterizzare il clima acustico dell'area interessata dal ciclo LTO compiuto dagli aeromobili, con la quale dovrà essere distinto anche il contributo del traffico aereo da quello "di fondo" prodotto da tutte le altre sorgenti nell'area, sia nelle ore diurne che notturne. La suddetta campagna di monitoraggio acustico dovrà essere impiegata per approfondire le situazioni di criticità accertate; pertanto le postazioni di rilevamento dovranno comprendere le zone dei comuni di Treviso, Quinto di Treviso e Zero Branco elencate al termine del punto 15 del paragrafo precedente; all'interno del PMA dovranno essere definite le modalità, la strumentazione, i tempi e le postazioni dei rilevamenti, in modo da cogliere le situazioni più critiche, collegate all'evoluzione fino al 2030. Le conclusioni della suddetta campagna di monitoraggio, della durata minima di un anno, saranno utilizzate per aggiornare la valutazione previsionale da riferirsi allo scenario 2030; i dati rilevati, inoltre, dovranno essere utili alla Commissione Aeroportuale per definire tutte le procedure antirumore e quindi anche per l'aggiornamento della zonizzazione acustica aeroportuale, secondo il D.M. 31/10/1997. Definita la zonizzazione acustica e le procedure antirumore da parte della Commissione aeroportuale, il Proponente dovrà provvedere ad aggiornare lo scenario acustico e di conseguenza verificare, ed eventualmente modificare e/o implementare, gli interventi di mitigazione/compensazione. • un adeguato monitoraggio sia all'interno dell'intorno aeroportuale che all'esterno dello stesso, all'interno sarà rilevato e valutato rispettando quanto prevede il DM 31/10/1997, mentre all'esterno sarà valutato nel rispetto dei limiti previsti dai Piani di Classificazione Acustica (PCCA) dei Comuni che li hanno adottati. Dovrà essere eseguito un rilievo puntuale del livello acustico sui singoli edifici segnalati nel SIA come più esposti con le modalità ed i tempi previsti dal D.M. 31/10/1997. 	<p>Coerente con prescrizione n. 4 del parere 2978/19 così come integrato nella prescrizione 5 di cui di seguito</p>
<p>5. Le misure di mitigazione consistenti nel miglioramento dei requisiti acustici passivi per gli edifici dovranno essere precedute da un rilievo puntuale del livello acustico, al fine di determinare in modo esatto i requisiti prestazionali di tali miglioramenti.</p>	<p>Coerente con prescrizione n. 3 del parere 2978/19 così come integrato nella prescrizione 4 di cui di seguito</p>

Prescrizione	Rapporti con prescrizioni del parere CTVIA-MATTM
<p>6. Siano attuati quanto prima possibile provvedimenti atti a ridurre il fenomeno del "vortex strike" comportante danni alle abitazioni più vicine alla testata 07 della pista, sia con interventi di riparazione e miglioramento e consolidamento delle coperture danneggiate, sia con la valutazione, di concerto con l'ENAV e le compagnie aeree, di variazioni alle manovre aeree atte a limitare tale fenomeno. Sia valutato, inoltre, di concerto con il Comune di Quinto di Treviso, lo spostamento della scuola materna S. Giorgio, come indicato nel SIA.</p>	<p>Coerente con prescrizione n. 8 del parere 2978/19 così come integrato nella prescrizione 9 di cui di seguito</p> <p>Coerente con prescrizione n. 5 del parere 2978/19 così come integrato nella prescrizione 6 di cui di seguito per quanto riguarda lo spostamento della scuola materna</p>
<p>7. In merito alla mitigazione delle emissioni in atmosfera, sia fornito un programma di potenziamento del trasporto pubblico da e per l'aeroporto, che già attualmente si propone come efficace alternativa alla movimentazione dei passeggeri con autovetture, con il coinvolgimento dei vettori di trasporto pubblico e privato, nonché delle compagnie aeree operanti, anche al fine di predisporre specifiche convenzioni.</p>	<p>Coerente con prescrizione n. 5 (penultimo punto elenco) e con prescrizione n. 6 del parere 2978/19</p>
<p>8. Al di là delle azioni di fluidificazione del traffico previste dal progetto, per una diminuzione effettiva del traffico stradale e per una piena coerenza con l'azione del PRTRA A8.13 "Interventi per collegare gli aeroporti alla rete ferroviaria ad alta velocità/capacità (linea strategica del Libro Bianco dei Trasporti). Accordo di programma Regione, Società di gestione aeroporti, Gestore linea ferroviaria trasporto passeggeri." si dovranno prendere contatti con i soggetti interessati al fine dell'attuazione dell'azione stessa.</p>	<p>Coerente con prescrizione n. 5 (penultimo punto elenco) e con prescrizione n. 6 del parere del parere 2978/19</p>
<p>9. Per attuare la coerenza con il PRTRA dovranno essere previste delle azioni compensative per gli aumenti delle emissioni dei vari inquinanti previste dal progetto, al fine di ottenere una diminuzione o quanto meno il saldo zero delle emissioni.</p>	<p>Coerente con la prescrizione 6 così come disposta nel presente parere (cfr dopo)</p>
<p>10. In merito alla gestione dei reflui provenienti dalle operazioni di sghiacciamento, dovranno essere conferiti all'apposita vasca di raccolta non solo la quota direttamente proveniente dalle operazioni condotte dagli aeromobili, ma anche quella proveniente dal lavaggio della tubazione di conferimento al termine delle operazioni, in modo che nessuna frazione di acqua meteorica contaminata dal glicole possa essere immessa nel recettore finale (fiume Sile), una volta ripristinato il collegamento alla rete delle acque meteoriche al termine delle operazioni di sghiacciamento.</p>	<p>Coerente con la prescrizione 8 così come disposta nel presente parere (cfr dopo)</p>

Prescrizione	Rapporti con prescrizioni del parere CTVIA-MATTM
11. Il sistema di paratie di intercettazione, inserito nella rete di raccolta delle acque meteoriche al fine di proteggere il Sile da versamenti accidentali di reflui inquinanti, dovrà essere dotato di ridondanza, ovvero in caso di guasto ad una prima paratia dovrà esistere una seconda, in serie, che possa funzionare.	Coerente con la prescrizione 8 così come disposta nel presente parere (cfr dopo)
12. Gli interventi previsti per garantire la sicurezza idraulica e il rispetto della normativa sulla compatibilità idraulica dovranno essere programmati con rispetto del cronoprogramma proposto; il progetto, oltre a comprendere i più idonei sistemi atti a garantire l'invarianza idraulica e l'esatta quantificazione dei volumi di compenso necessari, dovrà specificare tutte le operazioni di lavaggio e manutenzione delle superfici nella zona airside (de-icing, pulizia piste e piazzali ecc...), nonché di gestione delle emergenze in caso di sversamenti accidentali di oli e carburanti, la collocazione e il modello degli impianti di trattamento della raccolta e scarico dei reflui. Tale progetto dovrà ricevere l'autorizzazione degli enti competenti. Qualora il Comune di Treviso intenda potenziare la rete fognaria lungo via Noalese entro il 2030, sia valutata, entro quel termine, la possibilità del collegamento diretto in alternativa alla depurazione e al collettamento delle acque trattate nel fosso di bordo della SR 515.	Coerente con la prescrizione 8 così come disposta nel presente parere (cfr dopo)
13. Sia aggiornato il layout del Piano con l'individuazione e la realizzazione di una zona attrezzata per la raccolta differenziata dei rifiuti, al coperto, tanto per quelli provenienti dall'ambito airside che da quello landside; sia meglio individuato e caratterizzato l'edificio nel quale si intende insediare la nuova Caserma dei Vigili del Fuoco; sia individuato il nuovo deposito per i mezzi rampa.	Coerente con la prescrizione 12 così come disposta nel presente parere (cfr dopo)
14. Nella fase di cantiere, per quanto possibile, l'intervento di sistemazione della SR 515 dovrebbe precedere la sistemazione delle aree di parcheggio, come approfondito al punto 25 del paragrafo precedente.	Coerente con la prescrizione 6 così come disposta nel presente parere (cfr dopo)
15. Gli interventi di demolizione dovranno essere svolti in modo selettivo (secondo l'Allegato A alla DGRV 1773/2012), provvedendo alla raccolta differenziata dei materiali e predisponendo apposite aree di raccolta all'interno dei cantieri; particolare attenzione dovrà essere mantenuta per le zone di intervento adiacenti al fiume Sile circa la tutela dal rischio di versamento di inquinanti liquidi.	Coerente con la prescrizione 12 così come disposta nel presente parere (cfr dopo)

Prescrizione	Rapporti con prescrizioni del parere CTVIA-MATTM
16. Sia mantenuto l'attuale sistema di monitoraggio del "Wildlife Strike", da integrare con una proposta di progetto per contenere i rischi, con riferimento alle specie dell'avifauna prevalentemente coinvolte (gheppio, gabbiani, rondini, rondoni, passeriformi, colombi, corvidi), allo scopo di disincentivare lo stazionamento e la nidificazione all'interno dell'area aeroportuale. Tale proposta sarà costituita da pratiche di buona gestione che limiteranno, all'interno dell'aeroporto, le fonti di cibo, acqua dolce, rifugi e posatoi; dovranno essere effettuate la raccolta dei rifiuti organici con contenitori chiusi e la cura del manto erboso; le acque meteoriche dovranno essere raccolte con tubazioni non accessibili ai volatili e i ristagni d'acqua dovranno essere evitati sulla viabilità airside. Unitamente a questi accorgimenti è consigliabile l'uso di sistemi di disturbo e allontanamento (sistemi acustici e rapaci ammaestrati diretti da operatori falconieri specializzati).	Coerente con la prescrizione 5 così come disposta nel presente parere (cfr dopo)
17. Dovrà essere concordata con ARPA la progettazione illuminotecnica relativa sia alle aree esterne (nuova viabilità e parcheggi) sia al lato aeroportuale. La progettazione dovrà essere conforme alla Legge Regionale 17/09 ed essere effettuata secondo quanto indicato nella norma tecniche UNI:11248-2016 e UNI 12464:2-2014. Per gli impianti di illuminazione a LED previsti dovrà essere prevista una temperatura di colore non superiore a 3000K, al fine di minimizzare la componente blu dannosa per la flora e la fauna; dove possibile dovranno essere previsti la riduzione del flusso luminoso e lo spegnimento programmato in conformità con la L.R. n. 17/2009.	Coerente con la prescrizione 13 così come disposta nel presente parere (cfr dopo)
18. Le aree dedicate alle esercitazioni antincendio dovranno essere dotate di adeguate vasche di raccolta al fine di consentire il corretto smaltimento dei reflui contenenti i prodotti estinguenti.	Coerente con la prescrizione 8 così come disposta nel presente parere (cfr dopo)

[Handwritten signatures and initials]

di 28

Prescrizione	Rapporti con prescrizioni del parere CTVIA-MATTM
<p>19. Si dovrà evitare il coinvolgimento di habitat di specie e specie tutelate dalle Direttive comunitarie 92/43/Cee e 091/14/Ce con gli effetti, diretti ed indiretti, conseguenti agli interventi per la realizzazione del deposito in argomento (comprese le opere accessorie e complementari), e la relativa fase di esercizio. In tal senso andrà mantenuta invariata l'idoneità degli ambienti ricadenti nell'ambito di influenza degli interventi in argomento rispetto alle specie di interesse comunitario di cui è possibile o accertata la presenza in tale ambito secondo la D.G.R. n. 2200/2014 (Spiranthes aestivalis, Lucanus cervus, Cerambyx cerdo, Lycaena dispar, Euphydryas aurinia, Coenonympha oedippus, Lampetra zanandreae, Barbus plebejus, Telestes souffia, Cobitis bilineata, Sabanejewia larvata, Salmo marmoratus, Cottus gobio, Triturus carnifex, Bufo viridis, Hyla intermedia, Rana dalmatina, Rana latastei, Emys orbicularis, Lacerta bilineata, Podarcis muralis, Hierophis viridiflavus, Coronella austriaca, Zamenis longissimus, Natrix tessellata, Aythya nyroca, Phalacrocorax pygmeus, Botaurus stellaris, Ixobrychus minutus, Nycticorax nycticorax, Egretta garzetta, Ciconia ciconia, Circus aeruginosus, Circus cyaneus, Porzana porzana, Porzana parva, Alcedo atthis, Lanius collurio, Rhinolophus ferrumequinum, Rhinolophus hipposideros, Myotis daubentonii, Pipistrellus kuhlii, Nyctalus noctula, Hypsugo savii, Eptesicus serotinus, Muscardinus avellanarius) ovvero andranno acquisite e mantenute superfici di equivalente idoneità per le specie segnalate oppure andranno sospese le attività nel periodo di maggiore sensibilità (in relazione alla fenologia) delle predette specie.</p>	<p>Coerente con la prescrizione 6 così come disposta nel presente parere (cfr dopo)</p>
<p>20. Si dovranno evitare gli interventi sulla vegetazione legnosa, all'interno del sedime aeroportuale, in periodi corrispondenti alla fase di nidificazione e riproduzione (indicativamente nel periodo aprile luglio).</p>	<p>Coerente con la prescrizione 6 così come disposta nel presente parere (cfr dopo)</p>
<p>21. Si dovrà evitare la presenza di fonti di illuminazione artificiale in corrispondenza delle aree verdi presenti nel sedime aeroportuale e lungo il perimetro di recinzione per le parti corrispondenti degli specchi d'acqua e del fiume Sile, fatto salvo quelle fonti necessarie ai sensi della vigente normativa in materia di sicurezza dell'aviazione e comunque rispondenti ai seguenti criteri: flusso luminoso modulabile, bassa dispersione e con lampade a ridotto effetto attrattivo (con una componente spettrale dell'UV ridotta o nulla) in particolar modo nei confronti di lepidotteri, coleotteri, ditteri, emitteri, neurotteri, tricoteri, imenotteri e ortotteri.</p>	<p>Coerente con la prescrizione 13 così come disposta nel presente parere (cfr dopo)</p>

Prescrizione	Rapporti con prescrizioni del parere CTVIA-MATTM
22. Le aree di cantiere, dovranno essere delimitate con barriere per l'erpetofauna e dovranno essere attuate altre misure precauzionali atte a ridurre il disturbo nei confronti delle specie di interesse conservazionistico ivi presenti ed in particolare durante il relativo periodo riproduttivo (ad esempio: sospensione delle attività).	Coerente con la prescrizione 3 così come disposta nel presente parere (cfr dopo)
23. Si dovrà consentire l'attuazione degli interventi identificabili con "mitigazioni" solamente qualora rispettino gli obblighi fissati dall'articolo 6 (4) della Direttiva 92/43 Cee e altresì gli stessi intervento non derivino dall'applicazione dei medesimo obblighi per altri piani, progetti ed interventi precedentemente autorizzati.	Si tratta di riferimento operativo in sede di autorizzazione di progetti propri di fasi successive
24. Si dovrà rispettare i divieti e gli obblighi fissati dal D.M. del MATTM n. 184/2007 e ss.mm.ii., dalla L.R. n. 1/2007 (allegato E) e dalla D.G.R. n. 786/2016 e ss.mm.ii. (misure di conservazione) e, ai sensi dell'art. 12, c.3 del D.P.R. 357/97 e ss.mm.ii. per gli impianti in natura delle specie arboree, arbustive ed erbacee siano impiegate esclusivamente specie autoctone e ecologicamente coerenti con la flora locale e non si utilizzino miscugli commerciali contenenti specie alloctone.	Coerente con la prescrizione 7 così come disposta nel presente parere (cfr dopo)
25. Si dovrà informare l'Autorità regionale per la valutazione di incidenza in merito alla fase attuativa dell'opera (comunicandone il crono programma, e relativi aggiornamenti, e l'avvio e conclusione delle singole fasi operative) e in merito agli esiti del monitoraggio ambientale.	Si tratta di riferimento operativo in sede di autorizzazione di progetti propri di fasi successive
26. Il decollo in direzione Treviso dovrebbe rimanere residuale ed emergenziale e qualora venissero confermati i decolli verso Treviso, questi dovranno essere distribuiti nell'arco della giornata e non concentrati in una fascia oraria ristretta, evitando le prime ore mattutine e le ore serali;	Trattato dalla prescrizione 2 come disposta dal presente parere (cfr dopo) in cui si è necessariamente tenuto conto dell'omogeneità della tutela del territorio
27. Dato che Via Noalese è un'arteria già congestionata, si rende necessario realizzare un collegamento diretto e dedicato Aeroporto - Stazione ferroviaria di Treviso, con mezzi collettivi a basse emissioni e che entrino direttamente nel sedime aeroportuale;	Coerente con la prescrizione 6 così come disposta nel presente parere (cfr dopo)
28. La passerella pedonale sopraelevata, prevista nel masterplan, rivestendo un carattere strategico al fine di evitare i rischi connessi all'attraversamento di Via Noalese, dovrà essere realizzata già nelle prime fasi di avanzamento dei lavori;	Coerente con la prescrizione 6 così come disposta nel presente parere (cfr dopo)
29. Tutte le azioni di mitigazione e compensazione previste per il Comune di Quinto di Treviso, dovranno essere messe in atto anche per il Comune di Treviso;	Al progetto è allegato un progetto di mitigazione che andrà realizzato, anche alla luce di quanto indicato dalla prescrizione 6

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]
15 di 28

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

Prescrizione	Rapporti con prescrizioni del parere CTVIA-MATTM
30. Nel caso si dovessero verificare fenomeni di vortex strike dovrà essere prevista ed applicata la medesima procedura attualmente prescritta solo per il Comune di Quinto di Treviso.	Coerente con la prescrizione 9 così come disposta nel presente parere (cfr dopo)
31. In riferimento alla prescrizione n. 9 della procedura di VIA Statale, che riguarda la redazione di uno studio specifico sulla salute di un campione significativo di abitanti esposti agli effetti potenziali dell'esercizio aeroportuale, da svolgersi in collaborazione tra l'Azienda ULSS e l' ARPAV, si prescrive che all'interno del PMA (Piano di Monitoraggio Ambientale) che il proponente deve realizzare concordandolo con ARPAV, il proponente realizzi, oltre ai monitoraggi standard, anche eventuali monitoraggi mirati e fornisca tutte le informazioni necessarie al fine di contribuire allo studio specifico sopra nominato, in particolare in riferimento alle problematiche del rumore e di eventuali inquinanti in atmosfera.	Coerente con la prescrizione 5 così come disposta nel presente parere (cfr dopo)

VALUTATO quindi di poter affinare il quadro prescrittivo come aggiornato nel dispositivo di cui di seguito;

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

è dell'avviso di confermare il parere n. 2978 già reso in data 29/03/2019, aggiornando come di seguito il quadro prescrittivo:

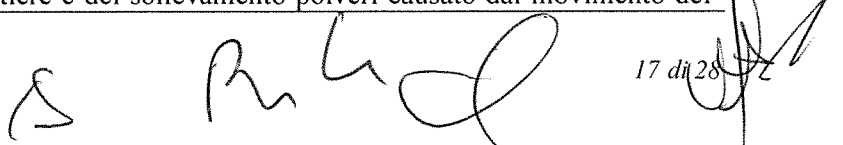
Prescrizione 1	
Macrofase	Ante operam
Fase	Prima dell'attuazione del PSA
Ambito di applicazione	Fase di gestione aeroportuale
Oggetto della prescrizione	Deve essere presentato un completo e complessivo progetto di mitigazione e compensazione che tenga conto di tutte le indicazioni fornite nel parere PRR 2978/2019 e come di seguito aggiornate. Detto progetto nella sua prima emanazione dovrà avere carattere organizzativo e programmatico per definire le fasi e i tempi di attuazione nonché individuare le modalità per il controllo della sua stessa attuazione. Nel caso non sia presentato in ottemperanza detto progetto nei tempi qui indicati si ha la decadenza della validità del parere in oggetto.
Termine avvio verifica di ottemperanza	Entro 6 mesi dall'emanazione del presente parere e comunque prima dell'avvio delle attività di cantiere
Ente vigilante	MATTM
Ente coinvolto	--

Prescrizione 2	
Macrofase	Ante operam
Fase	Prima dell'attuazione del PSA
Ambito di applicazione	Fase di gestione aeroportuale

Oggetto della prescrizione	<p>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 fatte salve le azioni di risanamento che vorranno essere adottate al fine del rispetto delle norme in vigore nel settore specifico</p> <p>Dovranno essere rispettate anche le seguenti condizioni perché essenziali in riferimento alle altre componenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> • i movimenti annui sviluppati dallo scalo non dovranno superare 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 • l'uso della pista dovrà prevedere <table border="1" data-bbox="730 772 1401 884"> <tr> <td>Testata</td> <td>07</td> <td>25</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 delle movimentazioni esercite nello scalo anche con riferimento alla mix di traffico con cadenza annuale.</p>	Testata	07	25	decolli	21 %	79 %	atterraggi	100 %	0 %
Testata	07	25								
decolli	21 %	79 %								
atterraggi	100 %	0 %								
Termine avvio verifica di ottemperanza	Prima dell'avvio delle attività di cantiere e report dei movimenti con cadenza annuale									
Ente vigilante	MATTM									
Ente coinvolto	--									

Prescrizione 3	
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"> • la stima delle emissioni dei gas di scarico dei mezzi di trasporto dei materiali e del sollevamento di polveri nelle aree di cantiere; • 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

17 di 28



	<p>mezzi e movimenti terra all'interno delle aree di cantiere sensibili;</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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; • la valutazione modellistica dell'impatto acustico dei cantieri su eventuali ricettori, supportata da cartografia e tabelle; • 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. • Le modalità con cui sono tenute in considerazione per le singole aree di cantiere le misure precauzionali atte a ridurre il disturbo nei confronti delle specie di interesse conservazionistico ivi presenti ed in particolare durante il relativo periodo riproduttivo con particolare riferimento all'erpeto fauna • I siti di cave e discariche che si intende utilizzare nonché degli impianti di recupero • 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 documentaizione 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.
Termine avvio verifica di ottemperanza	Prima dell'avvio delle attività di cantiere
Ente vigilante	MATTM
Ente coinvolto	--

Prescrizione 4	
Macrofase	Ante operam
Fase	Gestione
Ambito di applicazione	Ante e post operam
Oggetto della prescrizione	<p>Per il controllo delle condizione 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"> • DM 16.03.1998 “Tecniche di rilevamento e di misurazione dell'inquinamento acustico” • DM 31.10.1997 “Metodologia di misura del rumore aeroportuale” <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</p>

	<p>con riferimento a:</p> <ul style="list-style-type: none"> • UNI EN ISO 717-1 2013; • ISO 3382-2 2008; • ISO 16283-3 2016 <p>A supporto delle attività fonometriche per la verifica dell'isolamento acustico di facciata e al fine di determinare in modo esatto i requisiti prestazionali degli interventi necessari, 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.</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 5	
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"> - Inquinamento atmosferico con la predisposizione di almeno 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. Dovrà essere concordata con ARPAV l'opportunità di installare anche una centralina per il rilievo dell'inquinamento di fondo dell'area vasta e dovranno essere rilevati anche i parametri meteorologici - Inquinamento acustico con predisposizione di almeno 2 centraline fisse ad integrazione del sistema già attivo di monitoraggio, ponendo particolare attenzione a tutte le aree potenzialmente interessate (es comune di Morgano) - Realizzazione di campagne di monitoraggio acustico mobili durante la fase di costruzione - 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, sia all'interno dell'intorno aeroportuale che all'esterno al fine di fornire alle amministrazioni comunali il contributo della sorgente aeroportuale in termini di concorsualità con le altre sorgenti nel caso siano interessate a prevedere piani di risanamento comunali

19 di 28

	<ul style="list-style-type: none"> - monitoraggio dei livelli e della qualità della falda sottostante il sedime aeroportuale - i fenomeni di bird strike e più in generale del wildlife strike - i fenomeni di vortex strike - monitoraggio dei parametri più rilevanti per verificare le condizioni di salute delle popolazioni esposte dell'intorno aeroportuale <p>Il Progetto di Monitoraggio Ambientale dovrà specificare inoltre:</p> <ul style="list-style-type: none"> - con un grado di dettaglio coerente con il livello di progettazione, l'ubicazione dei punti di monitoraggio indicando per tutti i parametri il numero di postazioni già esistenti e quelle incrementali e/o di nuova installazione che dovranno garantire una significativa copertura territoriale, la tipologia di misura, la frequenza e la durata delle misurazioni - le modalità di costruzione del data base e del sito web per l'archiviazione e la consultazione degli esiti del monitoraggio - le funzioni e le responsabilità della gestione del sistema di monitoraggio - i costi del sistema di monitoraggio ivi incluso il suo controllo e gestione che dovranno essere a carico del proponente.
Termine avvio verifica di ottemperanza	Prima dell'avvio delle attività di cantiere
Ente vigilante	MATTM
Ente coinvolto	ARPAV

Prescrizione 6	
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"> - 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 - mitigazioni indicate dal SIA - compensazione relativamente allo spostamento della scuola materna S. Giorgio - progettazione e successiva realizzazione del sotto/sovrappasso pedonale sulla strada Noalese di fronte all'aeroporto definendone nel modo più opportuno la fase realizzativa - i parcheggi, la dove già di competenza comunale, devono essere idoneamente verificati e dimensionati alle esigenze reali

	<p>degli utenti e degli standard aeroportuali</p> <ul style="list-style-type: none"> - definizione di soluzioni per adeguare il livello di accessibilità all'aerostazione e contribuendo alla riduzione delle emissioni in atmosfera, 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). Dette iniziative dovranno tenere conto dell'azione del PRTRA n. A8.13. 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 - 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 - Gli interventi dovranno in ogni caso essere sviluppati preservando la qualità degli ambienti ricadenti nell'ambito di influenza delle specie di interesse comunitario di cui è possibile o accertata la presenza secondo la D.G.R. n. 2200/2014 e possibilmente dovranno essere evitati interventi sulla vegetazione legnosa, all'interno del sedime aeroportuale, in periodi corrispondenti alla fase di nidificazione e riproduzione (indicativamente nel periodo aprile-luglio).
Termine avvio verifica di ottemperanza	Prima dell'avvio delle attività di cantiere
Ente vigilante	MATTM
Ente coinvolto	Regione Veneto, comuni dell'intorno aeroportuale

Prescrizione 7	
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"> • Adozione di finiture atte a ridurre l'emissione delle sostanze inquinanti (es utilizzo di vernici fotocatalitiche) • 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 • Nell'ambito dell'Accordo Territoriale di cui alla prescrizione 6 dovranno essere individuate opportune aree (nel rispetto della navigazione aerea) per realizzare

	<p>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.</p> <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> <p>Dovrà inoltre essere data cognizione degli interventi sviluppati al fine di tenere in conso delle indicazioni del PRTRA nell'ottica di saldo zero delle emissioni anche in riferimento agli edifici che dovranno tendere al rispetto delle indicazioni comunitarie nel settore (es edifici a energia quasi zero come previsto dalla Direttiva 2010/31/UE e smi).</p> <p>Negli interventi di mitigazione si dovrà rispettare i divieti e gli obblighi fissati dal D.M. del MATTM n. 184/2007 e ss.mm.ii., dalla L.R. n. 1/2007 (allegato E) e dalla D.G.R. n. 786/2016 e ss.mm.ii. (misure di conservazione) e, ai sensi dell'art. 12, c.3 del D.P.R. 357/97 e ss.mm.ii. Nello specifico per gli impianti in natura delle specie arboree, arbustive ed erbacee dovrà essere impiegate esclusivamente specie autoctone e ecologicamente coerenti con la flora locale e non si utilizzino miscugli commerciali contenenti specie alloctone.</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

Prescrizione 8

Macrofase	Ante operam
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Ante oepam
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> <p>In particolare gli interventi previsti per garantire la sicurezza idraulica e il rispetto della normativa sulla compatibilità idraulica dovranno essere programmati con rispetto del cronoprogramma proposto; il progetto, oltre a comprendere i più idonei sistemi atti a garantire l'invarianza idraulica e l'esatta quantificazione dei volumi di compenso necessari, dovrà specificare tutte le operazioni di lavaggio e manutenzione delle superfici nella zona airside (de-icing, pulizia piste e piazzali nonché le aree dedicate alle esercitazioni antincendio, ecc...), nonché di gestione delle emergenze in caso di sversamenti accidentali di oli e carburanti, la collocazione e il modello degli impianti di trattamento della raccolta e scarico dei reflui. Particolare attenzione dovrà essere posta alla realizzazione del sistema di raccolta e trattamento delle acque al fine di avere le più evidenti garanzie di protezione delle acque del Fiume Sile. Tale progetto dovrà ricevere l'autorizzazione degli enti competenti.</p>

	Qualora il Comune di Treviso debba potenziare la rete fognaria lungo via Noalese entro il 2030, venga preso in considerazione il collegamento diretto in alternativa alla depurazione e al collettamento delle acque trattate nel fosso di bordo della SR 515.
Termine avvio verifica di ottemperanza	Prima inizio realizzazioni
Ente vigilante	MATTM
Ente coinvolto	Regione Veneto

Prescrizione 9

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"> • 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; • 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: <ol style="list-style-type: none"> 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). <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> <p>Inoltre di concerto con ENAV saranno valutate eventuali ottimizzazioni delle operazioni al fine di ridurre il rischio di questo fenomeno.</p>
Termine avvio verifica di ottemperanza	Prima dell'avvio delle attività di cantiere
Ente vigilante	MATTM
Ente coinvolto	ARPAV, comune di Quinto di Treviso

Prescrizione 10

Macrofase	Ante operam
Fase	Gestione
Ambito di applicazione	Fase di gestione dell'aeroporto
Oggetto della prescrizione	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.
Termine avvio verifica di	Durante l'esercizio e completato entro 3 anni dal presente parere

ottemperanza	
Ente vigilante	MATTM
Ente coinvolto	ARPAV e Unità sanitaria locale

Prescrizione 11

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	--

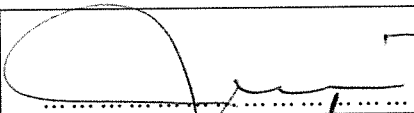
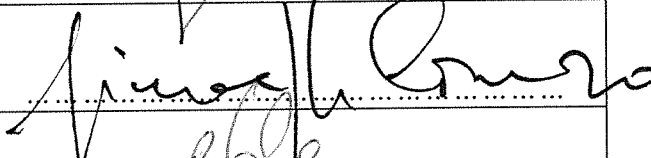
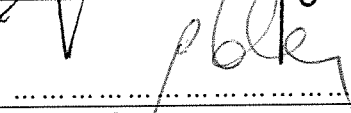
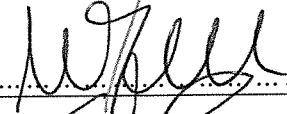
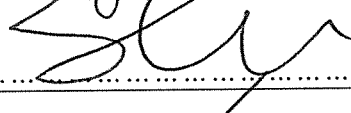
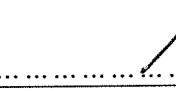

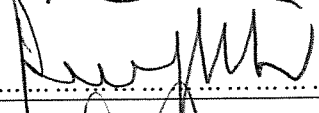

Prescrizione 12

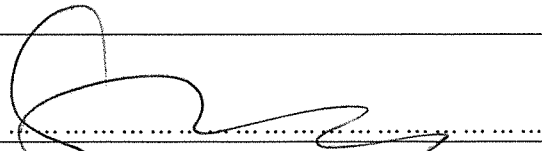


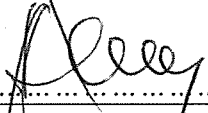

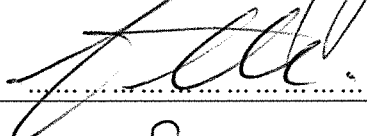
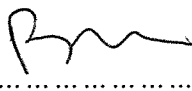


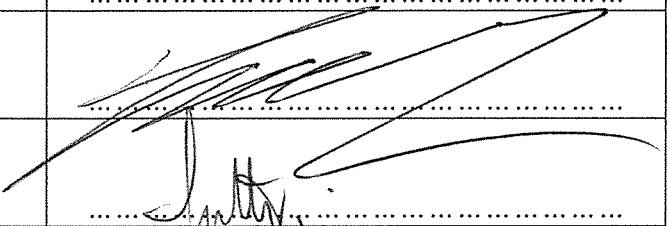
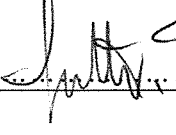
Macrofase	Ante operam
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Fase di gestione dell'aeroporto
Oggetto della prescrizione	Sia opportunamente dimensionata e realizzata una zona attrezzata per la raccolta differenziata dei rifiuti, al coperto, tanto per quelli provenienti dall'ambito airside che da quello landside; sia meglio individuato e caratterizzato l'edificio nel quale si intende insediare la nuova Caserma dei Vigili del Fuoco; sia individuato il nuovo deposito per i mezzi rampa. Inoltre gli interventi di demolizione dovranno essere svolti in modo selettivo (secondo l'Allegato A alla DGRV 1773/2012), provvedendo alla raccolta differenziata dei materiali e predisponendo apposite aree di raccolta all'interno dei cantieri; particolare attenzione dovrà essere mantenuta per le zone di intervento adiacenti al fiume Sile circa la tutela dal rischio di versamento di inquinanti liquidi.
Termine avvio verifica di ottemperanza	Prima dell'avvio delle attività di cantiere
Ente vigilante	MATTM
Ente coinvolto	Regione Veneto

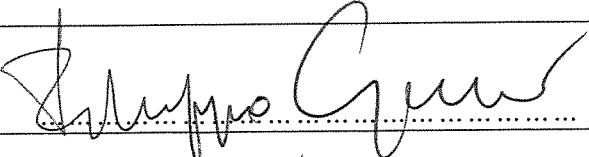
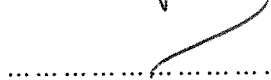
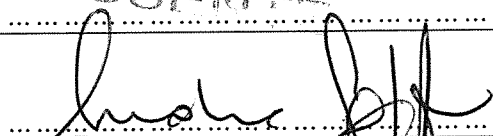
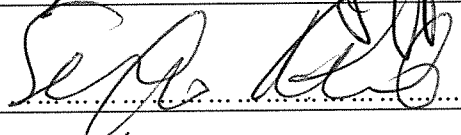
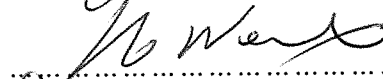
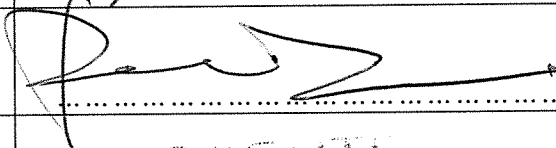
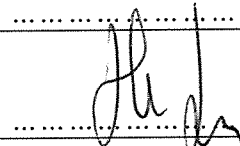
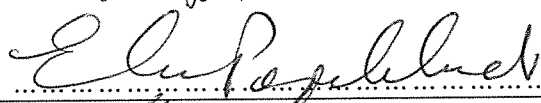

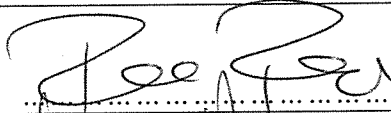
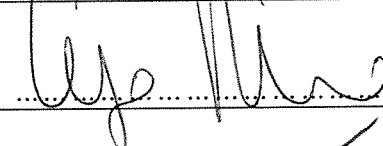

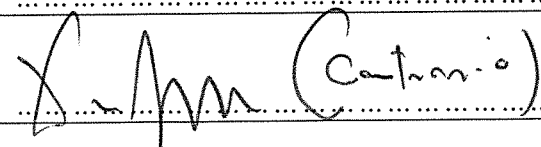
Prescrizione 13


Macrofase	Ante operam
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Fase di gestione dell'aeroporto
Oggetto della prescrizione	La progettazione illuminotecnica relativa sia alle aree esterne (nuova viabilità e parcheggi) sia al lato aeroportuale dovrà essere conforme alla Legge Regionale 17/09 ed essere effettuata secondo

	<p>quanto indicato nella norma tecniche UNI:11248-2016 e UNI 12464:2-2014. Per gli impianti di illuminazione a LED previsti dovrà essere prevista una temperatura di colore non superiore a 3000K, al fine di minimizzare la componente blu dannosa per la flora e la fauna; dove possibile dovranno essere previsti la riduzione del flusso luminoso e lo spegnimento programmato in conformità con la L.R. n. 17/2009.</p> <p>Il progetto dovrà tenere conto di evitare, per quanto possibile, la presenza di fonti di illuminazione artificiale in corrispondenza delle aree verdi presenti nel sedime aeroportuale e lungo il perimetro di recinzione per le parti corrispondenti degli specchi d'acqua e del fiume Sile, fatto salvo quelle fonti necessarie ai sensi della vigente normativa in materia di sicurezza dell'aviazione e comunque rispondenti ai seguenti criteri: flusso luminoso modulabile, bassa dispersione e con lampade a ridotto effetto attrattivo (con una componente spettrale dell'UV ridotta o nulla) in particolar modo nei confronti di lepidotteri, coleotteri, ditteri, emitteri, neurotteri, tricotteri, imenotteri e ortotteri.</p>
Termine avvio verifica di ottemperanza	Prima dell'avvio delle attività di cantiere
Ente vigilante	MATTM
Ente coinvolto	Regione Veneto

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	
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)
Prof. Carlo Collivignarelli	Carlo Collivignarelli
Dott. Siro Corezzi	CONTRARIO (firma)
Dott. Federico Crescenzi	
Prof.ssa Barbara Santa De Donno	
Cons. Marco De Giorgi	
Ing. Chiara Di Mambro	ASSENTE
Ing. Francesco Di Mino	
Avv. Luca Di Raimondo	Luca Di Raimondo (ASSENTE)
Ing. Graziano Falappa	
Arch. Antonio Gatto	

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini	
Prof. Antonio Grimaldi	
Ing. Despoina Karniadaki	ASSENTE
Dott. Andrea Lazzari	
Arch. Sergio Lembo	
Arch. Salvatore Lo Nardo	
Arch. Bortolo Mainardi	
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	
Dott. Vincenzo Ruggiero	
Dott. Vincenzo Sacco	
Avv. Xavier Santiapichi	

Dott. Paolo Saraceno	
Dott. Franco Secchieri	
Arch. Francesca Soro	
Dott. Francesco Carmelo Vazzana	
Ing. Roberto Viviani	
Ing. Giuseppe Fasiol Rappresentante Regione Veneto)	ASSENTE