



Aeroporto di Treviso "Antonio Canova"
Piano di Sviluppo Aeroportuale (2011 – 2030)

Studio di Impatto Ambientale

Sezione A

Quadro di riferimento programmatico

**ESTENSORE RESPONSABILE
DEGLI STUDI AMBIENTALI**

Ing. Pierluigi Rossetto



Aeroporto di Treviso spa

Committente: AER TRE Aeroporto di Treviso spa

Oggetto: SIA PSA TV

Titolo doc.: Piano di Sviluppo Aeroportuale (2011-2030)
dell'aeroporto di Treviso "Antonio Canova"
Studio di Impatto Ambientale
Sezione A
Quadro di riferimento programmatico

Codice doc.: 21830-REL-T001.2

Distribuzione: AER TRE S.p.A., file 21830

rev.	data	emissione per	pagg.	redaz.	verifica	autorizz.
0	30/11/11	Informazione	39+Tavole	GM	AR-MB	RS
1	16/12/11	Informazione	40+Tavole	GM	AR-MB	RS
2	05/03/12	Informazione	40+Tavole	GM	AR	MB
3						

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





Indice

A0	Acronimi, abbreviazioni e riferimenti cartografici.....	4
A1	Finalità e contenuti del Quadro di riferimento programmatico.....	6
A2	Inquadramento del Piano di Sviluppo Aeroportuale.....	8
A3	Quadro normativo.....	9
A4	Analisi degli obiettivi, delle previsioni dello stato di attuazione dei piani e della programmazione territoriale e settoriale.....	14
A4.1	Strumenti di pianificazione e programmazione nazionale.....	15
A4.1.1	Piano Generale dei Trasporti e della Logistica.....	15
A4.1.2	Il Piano per la logistica.....	17
A4.2	Strumenti di pianificazione regionale e provinciale.....	18
A4.2.1	Programma Regionale di Sviluppo (PRS).....	18
A4.2.2	Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC).....	19
A4.2.3	Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera.....	20
A4.2.4	Piano Regionale dei Trasporti del Veneto (PRT).....	21
A4.2.5	Piano Faunistico Venatorio Regionale (PFVR).....	23
A4.2.6	Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) di Treviso.....	23
A4.2.7	Piano Faunistico Venatorio della Provincia di Treviso (2003-2008).....	25
A4.3	Strumenti di pianificazione comunale e intercomunale.....	25
A4.3.1	Piano Regolatore Generale del Comune di Treviso.....	25
A4.3.2	Piano di Azione Comunale per il Risanamento dell'Atmosfera del Comune di Treviso.....	28
A4.3.3	Piani di Classificazione Acustica dei Comuni di Treviso e di Quinto di Treviso.....	29
A4.3.4	Piano Regolatore Generale del Comune di Quinto di Treviso e relative Varianti.....	32
A4.3.5	Piano di Azione Comunale per il Risanamento dell'Atmosfera del Comune di Quinto di Treviso.....	33
A5	Analisi dei vincoli ambientali e paesaggistici.....	34
A6	La coerenza del Piano di Sviluppo Aeroportuale con gli strumenti di pianificazione e programmazione territoriale e settoriale.....	35
A6.1	Strumenti di pianificazione e programmazione nazionale.....	35



A6.2	Strumenti di pianificazione e programmazione regionale e provinciale	35
A6.3	Strumenti di pianificazione e programmazione comunale	36
A7	Conclusioni	37
A8	Bibliografia	39
A9	Gruppo di lavoro	40

TAVOLE

Tavola A4-1	PTRC, estratto della Tavola 9 “Sistema del territorio rurale e della rete ecologica, n. 21 Alta pianura tra Brenta e Piave, n. 22 Fascia delle risorgive tra Brenta e Piave”
Tavola A4-2	PTRC, estratto della Tavola 4 “Mobilità”
Tavola A4-3	PTCP, estratto della Tavola 4.7 “La Grande Treviso – Il sistema dei Parchi”
Tavola A4-4	PTCP, estratto della Tavola 1.3b “Aree naturalistiche protette”
Tavola A4-5	PTCP, estratto della Tavola 1.4B “Vincoli militari e infrastrutturali”
Tavola A4-6	PRG Comune di Treviso, estratto delle Tavole 13.3.27, 13.3.28, 13.3.29, 13.3.33, 13.3.34 “Zonizzazione”
Tavola A4-7	Piano Ambientale dell’Ente Parco Naturale Regionale del fiume Sile, estratto della Tavola 23.3 “Azzonamento”
Tavola A4-8	PRG del Comune di Quinto di Treviso, estratto della Tavola 13.1.bis “Vincoli e Servitù”
Tavola A4-9	PRG del Comune di Quinto di Treviso, Variante parziale 2005, estratto della Tavola 13.1 “Zonizzazione”
Tavola A4-10	PAT del Comune di Quinto di Treviso, estratto della Tavola 1.03 “Zonizzazione PRG vigente e vincoli ambientali”



A0 Acronimi, abbreviazioni e riferimenti cartografici

Nel seguito un elenco degli acronimi e delle abbreviazioni in ordine alfabetico utilizzate nel testo:

Acronimo/ Abbreviazione	Significato
CTR	Carta Tecnica Regionale
B.U.R.	Bollettino Ufficiale Regione Veneto
CE	Comunità Europea
CEE	Comunità Economica Europea
CIPE	Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica
CO	Monossido di Carbonio
COV	Composto Organici Volatili
D.Lvo	Decreto Legislativo
DGR	Delibera Giunta Regionale Veneto
DL	Decreto Legge
DM	Decreto Ministeriale
DPCM	Decreto Presidente del Consiglio dei Ministri
DPR	Decreto Presidente della Repubblica
ENAC	Ente Nazionale Aviazione Civile
FAA AC	Federal Aviation Administration Advisory Circular
G.U.	Gazzetta Ufficiale
IATA	International Air Transport Association
ICAO	International Civil Aviation Organization
IFR	Instrumental Flight Rules
IPA	Idrocarburi Policiclici Aromatici
L	Legge
Leq	Livello acustico continuo equivalente, definito come "il livello continuo che ha il medesimo contenuto di energia e quindi il medesimo potenziale nocivo per l'udito del livello acustico variabile"
LR	Legge Regionale Veneto
LVA	Livello del Rumore Aeroportuale" (parametro che viene ricavato considerando solo gli eventi acustici di origine aeronautica)
N ₂ O	Protossido di Azoto
NdA	Norme di Attuazione
NH ₃	Ammoniaca
NO ₂	Biossido di Azoto
NO _x	Ossidi di Azoto
NTA	Norme Tecniche di Attuazione
O ₃	Ozono
P.A.	Piano Ambientale del Parco del Sile
PAT	Piano di Assetto del Territorio
PFVP	Piano Faunistico Venatorio della Provincia di Treviso
PFVR	Piano Faunistico Venatorio Regionale (Veneto)
PGT	Piano Generale dei Trasporti e della Logistica
PIL	Prodotto Interno Lordo
PM ₁₀	Polveri di dimensioni inferiori ai 10 micron (PM = Particulate Matter)
PM _{2,5}	Polveri respirabili, cioè composti solidi dispersi nell'aria di dimensioni inferiori ai 2,5 micron (PM = Particulate Matter)
PRG	Piano Regolatore Generale



Acronimo/ Abbreviazione	Significato
PRS	Programma Regionale di Sviluppo
PRT	Piano Regionale dei Trasporti del Veneto
PRTRA	Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera
PSA	Piano di Sviluppo Aeroportuale/Master Plan
PTCP	Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (Treviso)
PTRC	Piano Territoriale Regionale di Coordinamento
SFMR	Sistema Ferroviario Metropolitan Regionale
SIA	Studio di Impatto Ambientale
SIC	Siti di Importanza Comunitaria
SNIT	Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti
SO ₂	Biossido di Zolfo
SO _x	Ossidi di Zolfo
SR	Strada Regionale
UE	Unione Europea
VFR	Visual Flight Rules
ZPS	Zone a Protezione Speciale
ZSC	Zone Speciali di Conservazione

Per l'elaborazione delle mappe riportate nel presente elaborato, qualora non citata la fonte, sono state utilizzate le seguenti fonti cartografiche e fotografiche:

- CTR, Regione Veneto, 2000, scala 1:10000;
- Base cartografica foto aerea BING, Microsoft corporation 2011.

L'elaborazione è stata sviluppata tramite software GIS, ESRI ArcGIS 10.



A1 Finalità e contenuti del Quadro di riferimento programmatico

Nell'ambito del presente Studio di Impatto Ambientale (SIA), il Quadro di riferimento programmatico analizza gli strumenti vigenti di pianificazione e programmazione territoriale e settoriale che hanno attinenza con il Piano di Sviluppo Aeroportuale (nel seguito denominato PSA o Master Plan) dell'aeroporto "A. Canova" di Treviso, individuandone gli aspetti rilevanti e verificando la coerenza delle previsioni del PSA rispetto a tali strumenti.

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

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

L'aeroporto di Treviso è localizzato a circa 3 chilometri a sud-ovest della città di Treviso, racchiuso tra la Strada Regionale n. 515 "Noalese", la Strada Regionale n. 53 "Postumia", ed il fiume Sile, a 9,2 Km dal casello autostradale Treviso sud della A27 e a 29 km dall'aeroporto di Venezia-Tessera.

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

Si evidenzia che il sedime aeroportuale confina nella sua parte meridionale con il Parco Regionale del fiume Sile e con il Sito di Importanza Comunitaria "IT3240031 fiume Sile da Treviso est a San Michele Vecchio" e con la Zona di Protezione Speciale "IT3240019 fiume Sile: Sile morto e ansa a S. Michele Vecchio".

Nella Figura A1-1 si riporta l'area vasta di interesse del quadro programmatico a cui fanno riferimento i piani urbanistici e di settore di seguito analizzati.

In riferimento ai contenuti del presente Quadro, dopo un sintetico inquadramento del Piano di Sviluppo Aeroportuale (cap. A2) vengono trattati dapprima gli elementi conoscitivi relativi al quadro normativo (cap. A3), successivamente, vengono analizzati gli strumenti di pianificazione territoriale e settoriale (cap. A4), i vincoli ambientali e paesaggistici inerenti all'area oggetto dell'intervento (cap. A5), i contenuti espressi dai singoli strumenti e documenti nonché le coerenze degli stessi con gli interventi progettuali (cap. A6).

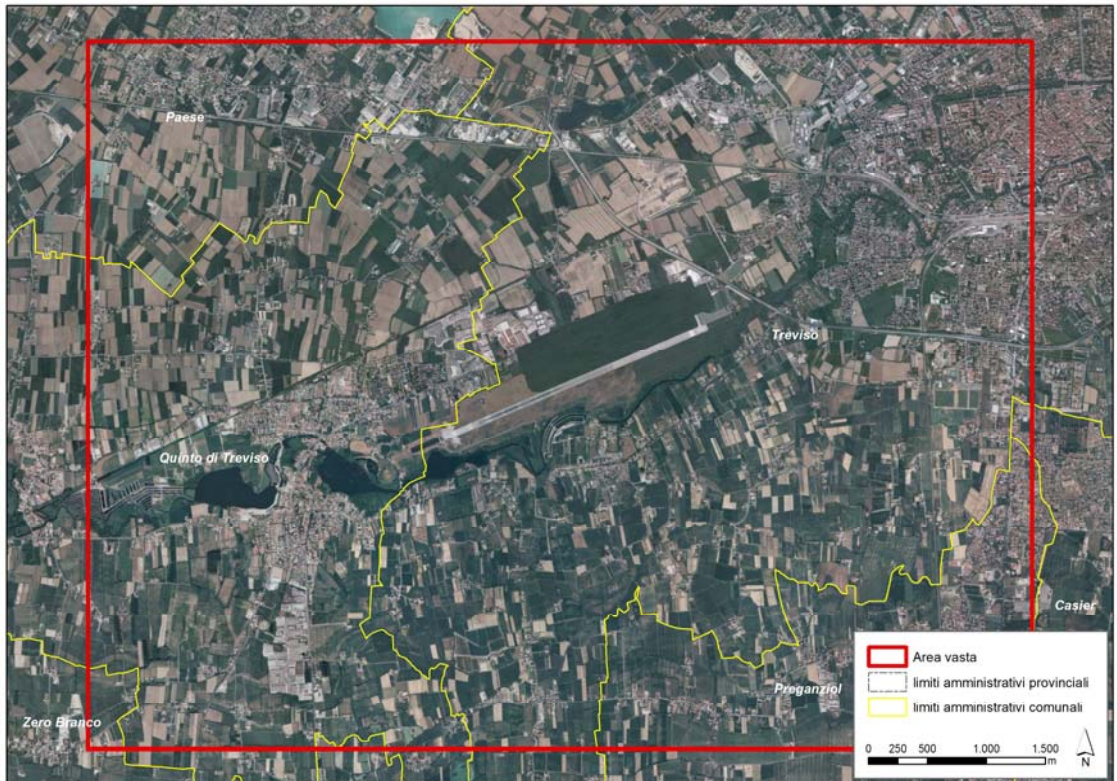


Figura A1-1 Area vasta di interesse del quadro programmatico.



A2 Inquadramento del Piano di Sviluppo Aeroportuale

L'aeroporto "A. Canova" fa parte del sistema aeroportuale Venezia-Treviso, individuato dal DM n. 473-T del 26 giugno 1996. I due aeroporti distano tra loro circa 29 Km e grazie alle diverse caratteristiche, per tipo di struttura e traffico, rappresentano un polo aeroportuale versatile. L'aeroporto di Treviso, per caratteristiche geografiche, infrastrutturali e operative, è dedicato a voli di tipo regionale, low-cost e charter. I due aeroporti sono pertanto complementari e costituiscono un Sistema Aeroportuale orientato a svilupparsi armonicamente, nell'ottica della specializzazione del traffico. Nell'ambito del sistema, la crescita dell'aeroporto di Treviso è da un lato limitata dalle condizioni territoriali al contorno, dall'altro coordinata con quella dello scalo di Venezia che potrà disporre in futuro di più rilevanti potenziamenti sia delle infrastrutture aeroportuali che dell'accessibilità e dell'intermodalità con l'introduzione del collegamento ferroviario. In tale contesto, l'obiettivo che si è inteso perseguire con il PSA è *in primis* verificare quali condizioni di potenziamento potrebbero soddisfare la domanda potenziale di futuri flussi di traffico, considerando la ristrettezza degli spazi disponibili, e successivamente valutare la compatibilità e la sostenibilità di tali condizioni nel territorio, individuandone criteri e scelte progettuali.

Con il nuovo PSA si vuole completare la trasformazione dello scalo trevigiano, con il passaggio definitivo di status da militare a civile, tenendo conto delle limitazioni all'espansione del sedime aeroportuale dovute ai vincoli territoriali (fiume Sile, autostrada Noalese, etc.), dell'opportunità di una riorganizzazione funzionale delle aree land side e dell'impatto ambientale dell'aeroporto, soprattutto per quanto riguarda il Comune di Quinto di Treviso adiacente allo scalo.

Il documento relativo al PSA è stato redatto sulla base dei contenuti dei documenti allegati all'Istanza per l'ottenimento della Gestione totale quarantennale presentata ad ENAC nel 2007, integrata ed aggiornata nel 2009.

All'interno del documento vengono sviluppati gli scenari di sviluppo al 2030 sia per quanto riguarda le strutture air-side (pista di decollo, taxi way, raccordi, e piazzale aeromobili) sia per quanto riguarda quelle land-side (terminal passeggeri, viabilità di accesso e parcheggi).

Inoltre il Master Plan stima sempre attraverso proiezioni ventennali l'incremento previsto di traffico aereo sullo scalo trevigiano, sia in termini di numero passeggeri, sia di numero voli.

Per le informazioni di dettaglio relative ai contenuti del Master Plan si rimanda alla Relazione del Master Plan e ad una sintesi degli aspetti principali riportata nella Sezione B "Quadro di riferimento progettuale" dello Studio di Impatto Ambientale.



A3 Quadro normativo

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

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

- redazione dei Piani di Sviluppo Aeroportuale;
- aeroportuale;
- urbanistica e programmazione territoriale;
- naturalistico ambientale.

Per quanto riguarda le principali normative e regolamenti di riferimento per la redazione dei Piani di Sviluppo Aeroportuale (PSA) si citano:

- Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti_2003; 4 Emendamento 30 gennaio 2008;
- Nota ENAC 02.05.2008 _ Procedure di compatibilità ambientale ed urbanistica attinenti ai Piani di Sviluppo Aeroportuali;
- Circolare ENAC APT 21 del 30.01.2006;
- DL 251/95, convertito in L 351/95;
- Circolare del Ministero Infrastrutture e Trasporti e del Ministero dei Lavori Pubblici n. 1408 del 23.02.1996;
- Linee Guida Enac per la redazione dei Piani di Sviluppo Aeroportuali 01.10.2001;
- Doc. 9157 Airport Design Manual;
- ICAO Annesso 17;
- Doc. ICAO 9184, Airport Planning Manual;
- FAA AC 150/5360-13, Planning And Design Guidelines For Airport Terminal Facilities;
- IATA Airport Development Reference Manual.

Inoltre si evidenzia che, in conformità alle disposizioni legislative e regolamentari suddette, le convenzioni di gestione totale, redatte secondo lo schema tipo, stabiliscono la competenza dell'ENAC a "regolamentare e valutare i programmi di intervento, i piani regolatori aeroportuali e i piani d'investimento aeroportuali" e la competenza del gestore a presentare, entro un anno dall'affidamento, o comunque entro i termini stabiliti da norme speciali, il Piano regolatore generale di aeroporto, coerente con il programma generale degli interventi, per la conseguente approvazione dell' ENAC.



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

- Regolamento (CE) 474/2006 della Commissione del 22 marzo 2006 che istituisce un elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità ai sensi del Capo II del regolamento (CE) 2111/2005 del Parlamento europeo e del Consiglio. Tale Regolamento ha avuto diverse modifiche l'ultima delle quali con il Regolamento di esecuzione (UE) n. 390/2011;
- Regolamento (UE) 285/2010 della Commissione del 6 aprile 2010 che modifica il regolamento (CE) n. 785/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai requisiti assicurativi applicabili ai vettori aerei e agli esercenti di aeromobili;
- Regolamento (UE) 185/2010 della Commissione del 4 marzo 2010 che stabilisce disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni sulla sicurezza dell'aviazione civile;
- Regolamento (CE) 1108/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 ottobre 2009 che modifica il regolamento (CE) n. 216/2008 per quanto riguarda gli aeroporti, la gestione del traffico aereo e i servizi di navigazione aerea e abroga la direttiva 2006/23/CE;
- Regolamento (CE) 272/2009 della Commissione, del 2 aprile 2009, che integra le norme fondamentali comuni in materia di sicurezza dell'aviazione civile stabilite nell'allegato del regolamento (CE) n. 300/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio;
- Direttiva 2008/101/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 19 novembre 2008 che modifica la direttiva 2003/87/CE al fine di includere le attività di trasporto aereo nel sistema comunitario di scambio delle quote di emissioni dei gas a effetto serra;
- Direttiva 2004/36/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 aprile 2004 sulla sicurezza degli aeromobili di paesi terzi che utilizzano aeroporti comunitari;
- Direttiva 2003/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 13 giugno 2003 relativa alla segnalazione di taluni eventi nel settore dell'aviazione civile;
- Direttiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 25 giugno 2002 relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale;
- Direttiva 2002/30/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 26 marzo 2002 che istituisce norme e procedure per l'introduzione di restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti della Comunità.

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

- gestioni Aeroportuali: articolo 705;
- handling: articolo 706;
- licenza di Trasporto Aereo: articoli 778 e 779;
- licenza di Lavoro Aereo: articoli 789 e 790.



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

Per quanto riguarda la normativa ambientale, meritano attenzione per il contesto progettuale in esame soprattutto le norme attinenti la qualità dell'aria, il rumore e gli aspetti naturalistici. Per questa riguarda quest'ultimo aspetto infatti va ricordato che la zona aeroportuale confina con diverse aree SIC (Siti di Importanza Comunitaria) e ZPS (Zone a Protezione Speciale).

Relativamente alla qualità dell'aria è opportuno citare i seguenti provvedimenti:

- il Decreto Ministeriale 2 aprile 2002, n. 60, "Recepimento della Direttiva 1999/30/CE del Consiglio del 22 Aprile 1999 concernente i Valori Limite di Qualità dell'Aria Ambiente per il Biossido di Zolfo, il Biossido di Azoto, gli Ossidi di Azoto, le Particelle e il Piombo e della Direttiva 2000/69/CE relativa ai Valori Limite di Qualità dell'Aria Ambiente per il Benzene ed Monossido di Carbonio" ha recepito le due Direttive 1999/30/CE e 2000/69/CE che costituiscono integrazione ed attuazione della Direttiva 96/62/CE in materia di valutazione e di gestione della qualità dell'aria;
- il D.Lvo 21 maggio 2004 n. 183, (che recepisce la Direttiva 2002/3/CE) relativo all'ozono, prevede, oltre ai valori di riferimento, che sia effettuata una zonizzazione del territorio e, a seconda del livello di criticità di ciascuna delle aree individuate, siano attuate delle misure finalizzate al rispetto dei limiti previsti. Tale testo è oggi abrogato dal D.Lvo 155/2010, ma è rimasto vigente fino al 30.09.2010.
- il D.Lvo 155/2010 "Attuazione della direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa", che oltre ad aggiornare il DM 60/2002 introduce i valori limite per il PM_{2,5}.

Per quanto concerne il tema del rumore si ricorda sia la normativa che si occupa della gestione del rumore del territorio in funzione della destinazione d'uso delle aree sia quella più specificatamente attinente i temi del rumore aeroportuale. Nel primo caso vanno citati:

- DPCM 1 marzo 1991 "Limiti Massimi di Esposizione al Rumore negli Ambienti Abitativi e nell'Ambiente Esterno";
- Legge n. 447 del 26 ottobre 1995 "Legge Quadro sul Rumore";
- DPCM 14 novembre 1997 "Determinazione dei Valori Limite delle Sorgenti Sonore".

Si evidenzia inoltre che molte regioni, anche se non tutte, hanno emanato circolari, leggi e delibere sia prima che dopo la pubblicazione del DPCM 01.03.1991 e della legge quadro sull'inquinamento acustico n. 447/95. Per quanto riguarda la Regione del Veneto si segnala la Legge regionale n. 21 del 10.05.1999 (B.U.R. n.42/1999) "Norme in materia di Inquinamento Acustico".



Nel caso invece del rumore di tipo aeroportuale la legislazione si è concentrata sia sulla regolamentazione del rumore alla sorgente (emissioni degli aeromobili), sia sulla identificazione delle aree di rispetto dell'intorno aeroportuale.

Le norme più significative sono elencate nel seguito:

- D.Lvo 17 gennaio 2005, n.13, Attuazione della direttiva 2002/30/CE relativa all'introduzione di restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti comunitari, G.U. 17 febbraio 2005, serie g. n. 39;
- D.Lvo 19 agosto 2005 n. 194 "Attuazione della direttiva 2002/49/CE relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale.", G.U. 23 settembre 2005, serie g. n. 222;
- DM 29 novembre 2000 "Criteri per la predisposizione, da parte delle società e degli enti gestori dei servizi pubblici di trasporto o delle relative infrastrutture, dei piani degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore", G.U. 6 dicembre 2000, serie g. n. 285;
- DM 3 dicembre 1999 "Procedure antirumore e zone di rispetto negli aeroporti", G.U. 10 dicembre 1999, serie g. n. 289;
- DPR 9 novembre 1999, n. 476 "Regolamento recante modificazioni al decreto del Presidente della Repubblica 11 dicembre 1997, n. 496, concernente il divieto di voli notturni", G.U. 17 dicembre 1999 n. 295;
- DM 20 maggio 1999 "Criteri per la progettazione dei sistemi di monitoraggio per il controllo dei livelli di inquinamento acustico in prossimità degli aeroporti nonché criteri per la classificazione degli aeroporti in relazione al livello di inquinamento acustico", G.U. 24 settembre 1999, serie g. n. 225;
- DPR 11 dicembre 1997, n. 496 "Regolamento recante norme per la riduzione dell'inquinamento acustico prodotto dagli aeromobili civili", G.U. 26 gennaio 1998, serie g. n. 20;
- DM 31 ottobre 1997 "Metodologia di misura del rumore aeroportuale", G.U. 15 novembre 1997, serie g. n. 267.

Relativamente agli aspetti naturalistici, vanno citate le seguenti normative che riguardano il recepimento italiano delle Direttive europee "Habitat" (Direttiva 92/43/CEE e 97/62/CEE) ovvero:

- DM del 17 ottobre 2007 e s.m.i (Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare) - Criteri minimi uniformi per la definizione di misure di conservazione relative a Zone speciali di conservazione (ZSC) e Zone di protezione speciale (ZPS), G.U. n. 258 del 06.11.2007;
- DM 19 giugno 2009 (Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare) - Elenco delle zone di protezione speciale (ZPS) classificate ai sensi della direttiva 79/409/CEE., G.U. n. 157 del 09.07.2009.

Su questo tema è opportuno menzionare anche la principale normativa regionale veneta in materia, infatti con le DGR n. 448 del 21.02.2003, DGR n. 449 del 21.02.2003, DPGR n. 241 del 18.05.2005, DGR n. 4572 del 28.12.2007, DGR 4003 del 30.12.2008, DGR n. 740 del 14.03.2006 e, specialmente, con la DGR n. 1180 del 18 aprile 2006 e la DGR n. 441 del 27.02.07 vengono riprogettati alcuni siti della Rete Natura 2000.



Con la DGR n. 2371 del 27 luglio 2006 vengono promulgate misure di conservazione per ciascuna ZPS presente nel Veneto.

La DGR n. 3173 del 10 ottobre 2006, "Nuove disposizioni relative all'attuazione della direttiva comunitaria 92/43/CEE e DPR 357/1997", presenta in dettaglio le modalità ed i campi per l'applicazione della Relazione di Incidenza, oltre a fornire le relative guide metodologiche.

Di poco più recenti sono la DGR n. 4240 del 30.12.2008 "Rete ecologica europea Natura 2000. Approvazione della cartografia degli habitat e degli habitat di specie di alcuni siti della rete Natura 2000 del Veneto" e la DGR 4240 del 30 dicembre 2008 "Rete ecologica europea Natura 2000. Approvazione della cartografia degli habitat e degli habitat di specie di alcuni siti della rete Natura 2000 del Veneto".

Infine è opportuno citare la Legge regionale 16 agosto 1984, n. 40 "Nuove norme per la istituzione di parchi e riserve naturali regionali" e, di conseguenza, la Legge Regionale n. 8/91 del 28 gennaio 1991 "Parco Naturale Regionale del fiume Sile" che istituisce l'omonimo parco.



A4 Analisi degli obiettivi, delle previsioni dello stato di attuazione dei piani e della programmazione territoriale e settoriale

Di seguito vengono analizzati gli strumenti di programmazione e pianificazione vigenti nell'area interessata dal PSA o diversamente connessi ai settori di intervento del PSA, individuandone gli aspetti rilevanti e verificando la coerenza dello stesso con tali strumenti.

I principali documenti programmatici e settoriali attinenti all'area di interesse risultano essere:

a livello nazionale

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

a livello regionale:

- Programma Regionale di Sviluppo (PRS);
- Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC);
- Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera (PRTRA);
- Piano Regionale dei Trasporti del Veneto (PRT);
- Piano Faunistico Venatorio Regionale 2003-2008 (PFVR);

a livello provinciale:

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

a livello comunale:

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



A4.1 Strumenti di pianificazione e programmazione nazionale

A4.1.1 Piano Generale dei Trasporti e della Logistica

Con la delibera CIPE del 2 novembre 2000, è stato approvato il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGT), elaborato dal Ministero dei Trasporti e della Navigazione, in collaborazione con i Ministeri dei Lavori Pubblici e dell'Ambiente.

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

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

Inoltre, il Piano evidenzia che "recenti sviluppi del traffico hanno fatto crescere in maniera consistente i volumi trattati negli aeroporti regionali, un fenomeno nuovo che non mette certo in discussione la centralità degli hub, ma apre interessanti prospettive. Le azioni necessarie sono diversificate e riguardano la completa liberalizzazione dei servizi, una maggiore incisività nell'azione di regolazione, la pianificazione dello sviluppo degli aeroporti in una logica di rete e lo snellimento delle procedure amministrative. In particolare lato "aria" dovrà essere valutata la possibilità di estendere ad altri paesi extra-europei l'accordo open sky sottoscritto con gli Stati Uniti¹ e, nell'ambito di politiche di incentivazione dei servizi, andranno in particolare considerati gli oneri di servizio pubblico, compatibili con la normativa comunitaria, per i collegamenti aerei delle Regioni meridionali al fine di superare condizioni di isolamento e di marginalizzazione. Per quanto concerne i servizi aeroportuali dovrà essere accelerata l'attuazione del processo di liberalizzazione dell'handling ed attuata la riforma dei diritti e dei canoni aeroportuali. Per quanto riguarda, infine, il sistema aeroportuale, dovranno essere individuate le vocazioni prioritarie dei singoli aeroporti, dovrà essere sviluppato il sistema del trasporto aereo meridionale e, una volta a regime la capacità programmata dei due hub italiani,² dovrà essere favorito il decentramento verso gli aeroporti dove ha origine una consistente domanda di traffico attivando, ove possibile, anche collegamenti di lungo raggio e potenziando la loro valenza turistica".

Nell'ambito dello sviluppo di sistemi intermodali, lo sviluppo dei sistemi intermodali deve rispondere all'esigenza di ottimizzare l'impiego di più mezzi, minimizzando gli effetti negativi delle "rotture di carico" sui viaggiatori e stimolando i principali elementi di concorrenza e di complementarità fra sistemi modali diversi. Si fa riferimento, in particolare, alle tratte iniziali e/o finali di un viaggio - quali i percorsi fra centri urbani ed aeroporti o porti - dove è più frequente

¹ Nel marzo del 2008 è stato siglato tra Stati Uniti e Unione Europea un accordo che definisce nuove norme di circolazione aerea; in sintesi è stata definita la possibilità di libera circolazione di qualunque vettore europeo o statunitense da e per qualunque aeroporto europeo o USA. Ciò mette su un piano di assoluta parità tutti i voli di ciascun paese della comunità europea.

² Le stime IATA (International Air Transport Association), prevedevano per il traffico di linea a Malpensa un tasso di crescita del 5.3% nel periodo 2002 - 2011. Le previsioni della SEA (gruppo che gestisce gli aeroporti milanesi) si attestano su una crescita del traffico passeggeri fino a raggiungere i 70 milioni; tuttavia la flessione subita dal 2007 al 2009 (da 24 milioni di passeggeri a 18) fa supporre che non sarà raggiunta la cifra stimata.

l'impiego del mezzo privato su gomma e dove è invece possibile favorire l'uso di sistemi di trasporto collettivi, a quelle aree di sovrapposizione su percorsi medio-lunghi in cui treno, aereo ed automobile tendono a competere fra loro ed infine a forme di complementarità fra diverse tipologie di servizi, anche all'interno dello stesso sistema modale, come ad esempio il caso di percorsi che prevedano l'uso integrato di treni locali e/o regionali e nazionali o internazionali.

Infine, di interesse per il presente studio, il fatto che per analizzare le principali caratteristiche del sistema di infrastrutture di trasporto di rilevanza nazionale e per individuarne le criticità, il documento ha definito in primo luogo un Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT) attuale, ossia l'insieme delle infrastrutture esistenti sulle quali attualmente si svolgono servizi di interesse nazionale ed internazionale (dove nell'ambito degli aeroporti è indicato fra i vari scali anche quello di Tessera-Venezia). Nell'ambito del SNIT, per le infrastrutture aeroportuali, gli obiettivi da perseguire sono la creazione di nuovo traffico garantendo il soddisfacimento della crescente domanda nazionale e sviluppando le opportunità di attrazione del traffico turistico internazionale, nonché la cattura del traffico esistente sia passeggeri che merci, specialmente di lungo raggio, oggi incanalato verso hub comunitari.



Figura A4-1 Insieme minimo degli aeroporti inseriti nello SNIT (Fonte: PGT, gennaio 2001).



A4.1.2 Il Piano per la logistica

Con delibera CIPE n. 44/06 pubblicata sulla G.U. n. 140 del 19 giugno 2006, il Piano per la Logistica, emesso dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, è diventato documento ufficiale di programmazione strategica.

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

Per ottimizzare la gestione risulta necessario promuovere infine azioni ed interventi concertati fra tutti i diversi soggetti pubblici presenti in aeroporto.

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

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

Il trasporto aereo rappresenta in termini di quantità il 2-3% delle merci movimentate, ma rappresenta anche il 35% in termini di valore. Per questo il Piano mette a punto progetti strategici che partendo dalle valutazioni su aspetti territoriali-urbanistici e posizionamento delle strutture aeroportuali anche in termini di accessibilità, siano in grado di raggiungere per capacità livelli di massa critica per l'organizzazione di servizi impostati nella logica di H24, organizzazione della documentazione amministrativa di accompagnamento alle merci. L'obiettivo deve essere anche quello di rendere egualmente performanti sia l'organizzazione dei servizi per i soggetti che operano all'interno dell'aeroporto che per quelli che operano all'esterno dell'aeroporto.

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

- riduzione delle barriere all'entrata nel mercato dei servizi di assistenza a terra;
- maggior trasparenza nell'accesso alle infrastrutture centralizzate;
- eliminazione, per la certificazione di idoneità dei prestatori, di quei requisiti non strettamente necessari che possano avere l'effetto di creare forme di barriere all'ingresso;
- sostegno al monitoraggio degli standard di sicurezza e qualità indicati, prevedendo la possibilità di sanzioni nei casi in cui gli handler risultino inadempienti;
- creazione degli slot solo per i vettori cargo, che esulano dai contingenti bilaterali attualmente esistenti per i passeggeri;



- sistemi tariffari applicati dalle Società di gestione aeroportuale più specificamente rivolte al segmento cargo ed in grado di migliorare la competitività del trasporto merci via aerea.

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

A4.2 Strumenti di pianificazione regionale e provinciale

A4.2.1 Programma Regionale di Sviluppo (PRS)

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

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

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

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

Riguardo la domanda di trasporto delle persone si evidenzia ai fini del presente studio che in un contesto nazionale di crescita molto sostenuta del trasporto aereo, nel quadriennio 1998-2001 il traffico di passeggeri negli aeroporti veneti è cresciuto ad un ritmo decisamente superiore alla media nazionale (la variazione è stata pari al 27% contro il 16.8%).



A4.2.2 Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC)

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

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

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

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

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

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

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



Si riporta opportunamente la Tavola A4-1 estratto della Tavola 9 "Sistema del territorio rurale e della rete ecologica, n. 21 Alta pianura tra Brenta e Piave, n. 22 Fascia delle risorgive tra Brenta e Piave" della cartografia di Piano dove si evidenzia che l'area aeroportuale confina a nord verso Treviso con un'area indicata come "agricoltura periurbana" (art. 8), a sud con il Comune di Quinto di Treviso indicato come "centro storico" e caratterizzato dalla presenza di "ville venete", lungo il margine est con un corso d'acqua "di interesse regionale" (il Sile, Parco Naturale Regionale) e da un'area intesa come "corridoio ecologico" (articoli 24 – 25). Tutto il sedime aeroportuale infine è interno alla "fascia delle risorgive". In questo ultimo caso l'art. 16 "Risorse idriche" al comma 5 afferma che la Regione "promuove il recupero ambientale delle risorgive attraverso interventi diretti di ricomposizione ambientale e/o interventi indiretti volti alla ricostituzione delle riserve idriche sotterranee che alimentano la fascia delle risorgive".

Nella Tavola A4-2 si riporta l'estratto della Tavola 4 "Mobilità" del PTRC dove si desume che l'aeroporto Canova costituisce nella provincia di Treviso elemento di livello territoriale caratterizzante il sistema infrastrutturale e, in particolare, quello logistico.

A4.2.3 Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera

Con l'adozione del seguente Piano, attraverso la Deliberazione del Consiglio Regionale n. 57 dell'11 novembre 2004, la Regione del Veneto ha l'obiettivo di mettere a disposizione delle Province, dei Comuni, di tutti gli altri enti pubblici e privati, un quadro aggiornato e completo della situazione attuale e di presentare una stima sull'evoluzione dell'inquinamento dell'aria nei prossimi anni. Inoltre, la Regione del Veneto con questo strumento fissa le linee guida che intende percorrere per raggiungere elevati livelli di protezione ambientale nelle zone critiche e di risanamento.

Il Piano ha previsto inoltre una provvisoria suddivisione del territorio (zonizzazione) basata sulla valutazione dei livelli degli inquinanti ed in particolare degli ossidi di zolfo (SO₂), di azoto (NO₂) e di carbonio (CO), nonché dell'ozono (O₃), del particolato (PM₁₀), del benzene e degli idrocarburi policiclici aromatici (IPA). Tale suddivisione è stata effettuata sulla base dei dati resi disponibili dalla Rete di Rilevamento della Qualità dell'Aria relativamente al periodo 1996-2001, come indicato dal DM 02.04.2002 n. 60 ai sensi del D.Lvo n. 351/99.

Pertanto risultavano (fino al 2006, come più avanti specificato) in:

"zone A" i Comuni:

1. ove i livelli di uno o più inquinanti eccedono determinati valori limite aumentati del margine di tolleranza;
2. capoluogo di Provincia;
3. con più di 20.000 abitanti;
4. con densità abitativa maggiore di 1000 ab/km², contermini ai Comuni individuati ai precedenti punti 2 e 3;

"zone B" i Comuni:

5. ove i livelli di uno o più inquinanti risultano compresi tra il valore limite aumentato del margine di tolleranza;
6. capoluogo di Provincia;
7. con più di 20.000 abitanti;



8. con densità abitativa maggiore di 1000 ab/km² contermini ai Comuni individuati ai precedenti punti 2 e 3;

“zone C” i Comuni:

9. ove i livelli degli inquinanti sono inferiori ai valori limite e tali da non comportare il rischio di superamento degli stessi e quindi tutti quelli non ricompresi nei casi precedenti.

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

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

La nuova classificazione del territorio regionale, basata sulla densità emissiva di ciascun Comune, indica come “A1 Agglomerato”, i Comuni con densità emissiva³ superiore a 20 t/a km², come “A1 Provincia” quelli con densità emissiva compresa tra 7 t/a km² e 20 t/a km² e infine come “A2 Provincia” i Comuni con densità emissiva inferiore a 7 t/a km². Vengono invece classificati come C (senza problematiche dal punto di vista della qualità dell'aria) i Comuni situati ad un'altitudine superiore ai 200 m s.l.m., quota al di sopra della quale il fenomeno dell'inversione termica permette un inferiore accumulo di sostanze inquinanti.

I Comuni di Quinto di Treviso e di Treviso sono indicati come “A1 Agglomerato”.

A4.2.4 Piano Regionale dei Trasporti del Veneto (PRT)

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

Il Piano è finalizzato alla previsione, indirizzo, coordinamento e monitoraggio della mobilità di persone e merci.

Riguardo specificatamente il sistema aeroportuale, nel documento si afferma che nel Veneto sono presenti 9 strutture aeroportuali ad uso civile o turistico dei quali solo 3 aeroporti appartenenti alla classe “A” secondo la classificazione ICAO⁴ si tratta degli aeroporti di Treviso, Venezia Tesserà e Verona Villafranca. Queste strutture assorbono la quasi totalità del traffico commerciale riguardante la regione.

³ Densità emissiva PM₁₀ tot = (100% Emissione PM10 primario + 50% Emissione NO_x + 50% Emissione NH₃ + 50% Emissione SO_x + 20% Emissione N₂O + 20% Emissione COV) / superficie.

⁴ Lo spazio aereo sopra ogni nazione è suddiviso in spazi aerei più piccoli, che hanno dei limiti sia territoriali sia di quota. Tale classificazione in Italia segue gli standard dell'International Civil Aviation Organization (ICAO). Lo spazio aereo di classe A ha le seguenti caratteristiche:

- spazio aereo controllato;
- consentito volo secondo le Regole del volo strumentale (IFR - Instrumental Flight Rules);
- non consentito volo secondo le Regole del volo a vista (VFR - Visual Flight Rules);
- separazione applicata tra tutti gli aeromobili;
- servizi di controllo del traffico aereo, informazioni volo e di allarme;
- condizioni minime di visibilità e distanza dalle nubi applicate in accordo alla classe di spazio aereo.
- contatto radio obbligatorio;
- autorizzazione all'ingresso necessaria;
- transponder obbligatorio, attivo in modalità A e C.



Il Piano evidenzia che il Veneto assorbe il 7.4% del traffico commerciale nazionale e internazionale che riguarda l'Italia. Nel contesto Veneto l'aeroporto di Venezia-Tessera assorbe il 61% dei passeggeri in partenza e arrivo. Per quanto riguarda i transiti, ovvero i passeggeri che utilizzano l'aeroporto per un cambio di volo, il Veneto assorbe il 5.1% del totale nazionale. La regione dunque svolge un ruolo principale di attrattore-generatore di flussi passeggeri: in altri termini, secondo il modello di organizzazione del trasporto aereo "hub and spokes"⁵ gli aeroporti veneti assolvono una funzione di "hub" meno rilevante.

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

Da segnalare che l'incremento del traffico aereo nel Veneto, tra il 1995 e il 2000, pari al 79%, è significativamente superiore all'incremento medio nazionale (56.2%).

Da evidenziare che il Piano afferma che tra gli aeroporti veneti quello di Treviso è caratterizzato dal tasso di sviluppo più elevato. Infatti, il traffico che interessa questa struttura presenta un incremento dal 1995 al 2000 pari al 352%.

Riguardo specificatamente la crescita del trasporto merci, essa è stata in tutto il periodo considerato estremamente consistente, portando gli aeroporti del Veneto a movimentare, nel 2000, quasi 23'000 tonnellate di merci, con un incremento superiore a cinque volte rispetto a quanto registrato nel 1985 (4500 tonnellate). Questo risultato, afferma il Piano, è stato accompagnato da una ristrutturazione del sistema aeroportuale veneto. Lo sviluppo del settore è dovuto alla crescita degli aeroporti medio-piccoli regionali (Verona e Treviso).

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

I due poli hanno caratteristiche di complementarità e non producono alcuna forma di concorrenza reciproca, sia per le rispettive specializzazioni, sia per i bacini serviti. Il polo veneziano, peraltro, si integra con l'aeroporto di Treviso grazie ad una complementarità funzionale che opera su segmenti di mercato diversi.

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

⁵ Con il termine "hub and spoke" si intende un modello di sviluppo della rete delle compagnie aeree costituito da uno scalo dove si concentrano la maggior parte dei voli. Solitamente questo scalo è anche la base (o una delle basi) di armamento della linea aerea.



A4.2.5 Piano Faunistico Venatorio Regionale (PFVR)

Con Legge Regionale n. 1 del 05.01.2007, modificata dall'ultima DGR n. 2463 del 04.08.2009, è stato approvato il nuovo Piano Faunistico Venatorio Regionale 2007/2012, avente validità quinquennale (dal 1° febbraio 2007 al 31 gennaio 2012).

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

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

A4.2.6 Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) di Treviso

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

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

La Relazione stessa evidenzia la presenza nel territorio provinciale, fra le varie riserve regionali, quella del Parco Regionale del Sile istituito nel 1991 e gestito dall'Ente Parco Naturale Regionale del Fiume Sile. Il parco si sviluppa sul territorio delle province di Treviso, Padova e Venezia e interessa i comuni di Casale sul Sile, Casier, Istrana, Morgano, Quinto di Treviso, Resana, Roncade, Silea, Vedelago, Piombino Dese e Quarto d'Altino. Il fiume da Treviso piega verso sud-est e presenta numerosi meandri lambendo in parte in questo tratto il sedime aeroportuale oggetto del presente studio. Inoltre vengono segnalate, nell'ottica della difesa ambientale e della biodiversità, le aree della Rete Natura 2000 e, in merito, si segnala che il sedime aeroportuale confina con un Sito di Importanza Comunitaria (SIC) "IT3240031 Fiume Sile da Treviso est a San Michele Vecchio" nonché con una Zona di Protezione Speciale (ZPS) "IT3240019 Fiume Sile: Sile morto e ansa a San Michele Vecchio".

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



fermarsi nella stazione presso Treviso –Servizi, in questo caso i viaggiatori potrebbero fare il ceck-in in questa area e quindi raggiungere l'aeroporto in bus dedicati.

Per quanto riguarda la normativa di attuazione del PTCP, si evidenzia che l'art. 27 "Sistema Ferroviario Metropolitan Regionale" prevede la "realizzazione di nuove stazioni SFMR a Treviso: S.Artemio, Aeroporto, Ospedale, Scalo Motta ed inoltre in corrispondenza dei parcheggi scambiatori, con l'intento di favorire l'interscambio e l'accesso collettivo ecologicamente sostenibili, specificamente alle persone anziane o deboli, tra questi caposaldi, città abitata ed hinterland". All'art. 28 "Progetti di interesse provinciale" il PTCP individua specifici progetti che assumono un rilievo sovracomunale o comunque una valenza strategica per l'adeguato e sostenibile sviluppo del territorio provinciale. Fra questi, a fini del nostro studio, si segnala fra i progetti naturalistici "le risorgive in Provincia di Treviso" e lo "studio per la definizione di opere di compensazione ambientale da utilizzare nel territorio provinciale". Fra i "progetti per logistica e mobilità" il "centro intermodale di Treviso-Servizi", la "metropolitana cittadina da Treviso Servizi (aeroporto) a Ca' Forcello", lo studio per la definizione di un "Centro di gestione unitaria, di livello provinciale, per la logistica ed i trasporti".

Inoltre, il medesimo articolo al punto 3 afferma che al fine di valorizzare il ruolo metropolitano dell'area di influenza della città di Treviso, il PTCP individua un ambito definito "La grande Treviso", costituito dal comune del capoluogo e dai comuni contermini che contribuiscono alla sua funzione di tipo metropolitano. All'interno del quaderno progetti sono indicati una serie di interventi che risultano importanti per il futuro sviluppo della Grande Treviso, in particolare evidenziamo: "l'estensione della metropolitana Aeroporto – Ospedale", "il centro intermodale di Treviso Servizi", "la tutela e valorizzazione delle risorgive".

Si ritiene opportuno riportare nella Tavola A4-3 l'estratto della Tavola 4.7 "La Grande Treviso – Il sistema dei Parchi" del PTCP dove vengono riportate le proposte sopra evidenziate compresa quella riferita alla metropolitana di superficie.

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

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

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

Nelle Tavola A4-4 si riporta estratto della Tavola 1.3b "Aree naturalistiche protette" del PTCP e nella Tavola A4-5 estratto della Tavola 1.4B "Vincoli militari e infrastrutturali".



A4.2.7 Piano Faunistico Venatorio della Provincia di Treviso (2003-2008)

Il Piano Faunistico Venatorio della Provincia di Treviso (2003-2008) è stato adottato dal Consiglio Provinciale di Treviso con deliberazione n. 9/28249/2003 del 31 marzo 2003.

Successivamente il Piano è stato recepito dal Piano Faunistico Venatorio Regionale in vigore dal gennaio 2007 e al quale si fa riferimento riguardo le diverse indicazioni e localizzazione degli istituti faunistici. Si rimanda pertanto a quanto riportato nel par. A4.2.5.

A4.3 Strumenti di pianificazione comunale e intercomunale

A4.3.1 Piano Regolatore Generale del Comune di Treviso

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

Per quanto riguarda l'area oggetto dell'intervento, il PRG indica l'area come F6/1 zona per attrezzature ed impianti pubblici. In particolare l'area è normata dall'art. 73 – Sottozona F.6 - Attrezzature specialistiche della normativa di attuazione del Piano. La sottozona F.6 come riportato al punto 1.1 dell'articolo sopracitato "comprende le aree interessate da speciali attrezzature che possono essere oggetto d'intervento da parte di soggetti pubblici, o privati con finalità pubbliche, o aziende erogatrici di servizi pubblici (enti statali, nazionali e territoriali), anche con le procedure di cui all'art. 81 del DPR 616/77⁶". Fra le destinazioni d'uso viene indicata alla lettera "b) attrezzature aeroportuali: area impianti, opere ed edifici correlati all'attività dell'aeroporto di S. Giuseppe (Canova, ndr.)". Riguardo le modalità di intervento, al punto 3.1 si prevede che le "volumetrie, le altezze massime degli edifici sono consentite secondo le esigenze funzionali di ciascuna struttura. Il progetto, concernente nuove strutture, sarà esteso all'intera sottozona, mediante la redazione di uno studio generale che dimostri l'inserimento urbanistico ed ambientale dei nuovi volumi". Mentre al punto 3.2 si afferma che per le "aree ed i fabbricati esistenti, si interviene tramite intervento edilizio diretto e sono ammessi i seguenti interventi: manutenzione ordinaria, manutenzione straordinaria, restauro e risanamento conservativo e ristrutturazione edilizia compatibilmente con il relativo grado di protezione".

Nella zona F6.1 sono comprese anche aree private non facenti parti del sedime aeroportuale, ed escluse zone interne al sedime che invece vengono classificate come facenti parte del parco del Sile, oltre ad un'area edificata lungo la Noalese, attualmente utilizzata da attività connesse con l'aeroporto. Quest'ultima viene classificata come zona "D2.1 Insediamenti misti di completamento", e sono ammessi interventi di nuova realizzazione per attività produttiva, in-

⁶ Sono di competenza dello Stato le funzioni amministrative concernenti:

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



dustriale e artigianale, di deposito e di spedizione, commerciale all'ingrosso e al dettaglio oltre alle attività direzionali.

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

Il tutto è normato dall'art. 23 "Fasce di rispetto, vincoli di inedificabilità o di edificabilità condizionata", punto 6, della normativa tecnica di attuazione del PRG. In merito si afferma al punto 6.1 che "fatto salvo quanto prescritto dall'art. 27 della LR n. 61/85 è prescritta una fascia di ml 20⁷ per le zone D, E e F e ml 10 per le zone A, B e C" in corrispondenza del Fiume Sile e di altri corsi d'acqua locali individuati dalla Provincia di Treviso in "Atlante dei vincoli territoriali – Vol. III". Inoltre al punto 6.2 si indica che "per gli edifici esistenti sono ammessi, salvo diverso 'grado di protezione', gli interventi di manutenzione ordinaria, manutenzione straordinaria, restauro e risanamento conservativo, ristrutturazione edilizia ed in ogni caso finalizzati al riordino ambientale ed idraulico di tali aree. Le distanze di cui sopra sono da computarsi a partire dal piede degli argini e loro accessori (Regio Decreto n. 523/1904)". In particolare riguardo la nostra area di interesse "per il Fiume Sile prevalgono comunque le norme del Piano Ambientale del Parco Naturale Regionale del Fiume Sile".

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

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

L'art. 36 comprende gli insediamenti esistenti di formazione moderna e "relativamente alle zone B e C prossime al corso del fiume Sile, in sintonia con il disposto degli artt. 17 comma 3, 18 ultimo comma, 19 ultimo comma, 41, 42 e 43, nonché artt. 19 e 20 delle NdA del P.A. (Piano

⁷ ml= metri lineari



Ambientale del Parco, ndr), ovvero nella fascia compresa tra i 20 m inedificabili ed i 50 m, qualunque sia la sottozona di riferimento l'altezza massima non potrà superare i 6.00 m. Le aree libere dovranno essere mantenute a giardino secondo le indicazioni del "Prontuario Tipologico e del Verde", ed in assenza secondo le norme del P.A.. La fascia dei 20 m inedificabili dal limite demaniale del fiume va mantenuta libera da qualsiasi costruzione accessoria o deposito. All'interno dei 10 m dal limite demaniale non è concesso il mantenimento di costruzioni precarie o accessorie ancorché condonate".

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

L'area aeroportuale è indicata pure come "terreno impermeabile" e risulta normata dall'art. 23 "Fasce di rispetto, vincoli di inedificabilità o di edificabilità condizionata" punto 10 bis "Aree e terreni classificati a basso, medio e moderato rischio idraulico" della normativa tecnica di attuazione. In merito si afferma che "le prescrizioni contenute nel Regolamento Edilizio Comunale al "Titolo IV – Norme di compatibilità idraulica" si applicano sull'intero territorio comunale ad eccezione della porzione di centro storico delimitata a nord, est, ovest dalla cinta muraria, e a sud dal corso del fiume Sile, per la quale valgono le norme del regolamento edilizio imposte su strade e piazzali riguardanti le acque di prima pioggia". Tali prescrizioni con relative definizioni e norme sono riportate in dettaglio dall'art. 106 all'art. 120 del sopracitato Regolamento edilizio.

Infine il sedime aeroportuale risulta in parte a sud classificato come "Terreno pessimo" dalla cartografia ufficiale di Piano e normato dal citato all'art. 23 della normativa di attuazione dello stesso. In particolare al punto 10 dell'articolo "Aree e terreni classificati scadenti, pessimi o a rischio idraulico" si afferma al comma 10.1 che "negli elaborati di piano (tavole 13.3.n) sono individuate le aree e i terreni classificati scadenti, pessimi o a rischio idraulico. In questi terreni, considerata la fragilità di dette aree, la costruzione di nuovi fabbricati entro e fuori terra è condizionata ad una serie di verifiche ed accertamenti delle risposte geotecniche, della determinazione dei parametri della falda freatica e della definitiva sistemazione idraulica sia della zona di intervento, ma soprattutto delle aree contermini. Al punto 26 dell'art.19 del Regolamento Edilizio sono specificate le indagini preliminari, da allegare alle richieste di intervento, che dovranno essere approfondite ed estese in proporzione all'entità dell'opera. Nelle aree soggette a rischio idraulico e/o caratterizzate da terreni scadenti, la progettazione dei singoli interventi edificatori (residenziali, produttivi, infrastrutturali, etc.) dovrà essere preceduta da una puntuale e dettagliata indagine geotecnica e idrogeologica finalizzata ad individuare le caratteristiche meccaniche e di permeabilità del terreno, oltre che a fornire precise indicazioni



sulle conseguenti soluzioni costruttive da adottare. In ogni parte del territorio nella realizzazione di nuove aree scoperte da destinarsi a parcheggio, e comunque di aree pertinenti a nuovi complessi produttivi e/o commerciali, si dovranno utilizzare materiali permeabili allo scopo di non ridurre i tempi di corrivazione delle acque meteoriche e non sovraccaricare quindi i corpi ricettori, siano essi fognature o corsi d'acqua". Al comma 10.3 inoltre si afferma che nelle aree caratterizzate da terreni pessimi e a maggior ragione se soggette anche a rischio idraulico, è vietata la nuova edificazione, fra l'altro, "su aree libere prossime ai corsi d'acqua principali comunque classificate". Inoltre "sugli edifici esistenti, sono possibili i soli interventi di MO (Manutenzione Ordinaria), MS (Manutenzione Straordinaria), RS (Restauro e risanamento conservativo) e RTE (Ristrutturazione Edilizia) di cui all'art. 14 NTA, a condizione che venga dimostrato, attraverso l'analisi geologica, di cui al punto 10.1, l'idoneità degli interventi ed un generale miglioramento delle condizioni di sicurezza degli edifici e delle persone".

Si riporta nella Tavola A4-6 l'estratto delle Tavole ufficiali di Piano 13.3.27, 13.3.28, 13.3.29, 13.3.33, 13.3.34 con le zonizzazioni relative all'area di oggetto progettuale e zone limitrofe.

Si segnala che una limitata area aeroportuale, come si deduce dalla suddetta Tavola, rientra all'interno del perimetro del Parco Regionale del Sile.

L'area in questione è classificata, come riportato nella Tavola A4-7 estratto della Tavola 23.3 "Azzonamento" del Piano Ambientale dell'Ente Parco Naturale Regionale del Fiume Sile, come zona di "urbanizzazione controllata" e normata dall'art. 17 della normativa di attuazione del Piano ambientale. In merito, all'art. 17 si afferma le zone ad urbanizzazione controllata, come individuate nella tavola di progetto n. 23, «Azzonamento», ubicate nel territorio del Parco, comprendono ambiti edificati, solo urbanizzati o urbanizzabili. In queste aree, se non diversamente specificato dal Piano, valgono le indicazioni contenute in ogni singolo strumento urbanistico. E' altresì opportuno evidenziare che la Tavola 28.3 "Vulnerabilità delle acque sotterranee" del Piano Ambientale indica per tutta l'area aeroportuale un livello di vulnerabilità di grado A – alto.

A4.3.2 Piano di Azione Comunale per il Risanamento dell'Atmosfera del Comune di Treviso

Il citato Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera pone in capo ai comuni l'obbligo di redigere di Piani di Azione, Risanamento e Mantenimento dell'atmosfera e il Comune di Treviso si è adeguato in merito approvando con deliberazione n. 413 del 27 ottobre 2010, il Piano d'Azione ai fini del contenimento e della prevenzione dell'inquinamento atmosferico per il periodo autunno-inverno 2010/2011.

In particolare il Piano pone misure di limitazione al macrosettore dei trasporti (limitazione alla circolazione dei veicoli, blocco totale del traffico) e al macrosettore edifici (provvedimenti per la limitazione del consumo di combustibili fossili per il riscaldamento, provvedimenti per la combustione all'aperto, provvedimenti per l'uso dei soffiatori all'aperto, altre azioni).

Nel piano non viene fatto alcun riferimento al sistema aeroportuale.



A4.3.3 Piani di Classificazione Acustica dei Comuni di Treviso e di Quinto di Treviso

Il Piano di classificazione acustica del Comune di Treviso, approvato con Delibera di Consiglio Comunale il 19 giugno 2001, prevede una classificazione acustica, operata nel rispetto di quanto previsto dal DPCM 14.11.97, basata sulla suddivisione del territorio comunale in zone omogenee corrispondenti alle sei classi acustiche individuate dallo stesso decreto.

L'area aeroportuale ricade nella classe "III – Aree di tipo misto" oppure "Aree art. 2 LR 21/99" ovvero aree secondo il DPCM del 1997 "urbane interessate dal traffico veicolare locale o con strade di attraversamento, con media densità di popolazione, con presenza di attività commerciali, uffici, con limitata presenza di attività artigianali e con assenza di attività industriali; aree rurali interessate da attività che impiegano macchine operatrici" (cfr. Figura A4-2).

Per quanto riguarda i limiti acustici, in applicazione del DPCM 14.11.97, per ciascuna classe acustica in cui è suddiviso il territorio, sono definiti i valori limite di emissione, i valori limite di immissione, i valori di attenzione ed i valori di qualità, distinti per i periodi diurno (ore 06:00-22:00) e notturno (ore 22:00-06:00).

Le definizioni di tali valori sono stabilite dall'art. 2 della Legge 447/95:

- **valori limite di emissione:** il valore massimo di rumore che può essere emesso da una sorgente sonora, misurato in prossimità della sorgente stessa;
- **valori limite di immissione:** il valore massimo di rumore che può essere immesso da una o più sorgenti sonore nell'ambiente abitativo o nell'ambiente esterno, misurato in prossimità dei ricettori; i valori limite di immissione sono distinti in:
 - a) valori limite assoluti, determinati con riferimento al livello equivalente di rumore ambientale;
 - b) valori limite differenziali, determinati con riferimento alla differenza tra il livello equivalente di rumore ambientale ed il rumore residuo;
- **valori di attenzione:** il valore di rumore che segnala la presenza di un potenziale rischio per la salute umana o per l'ambiente;
- **valori di qualità:** i valori di rumore da conseguire nel breve, nel medio e nel lungo periodo con le tecnologie e le metodiche di risanamento disponibili, per realizzare gli obiettivi di tutela previsti dalla presente legge.

Pertanto l'area oggetto dello Studio ha i seguenti limiti acustici:

Valore limite di emissione – Leq in dB(A)		
	Periodo diurno (06-22)	Periodo notturno (22-06)
Classe III – Aree di tipo misto	55	45
Valori limite assoluti di immissione - Leq in dB(A)		
	Periodo diurno (06-22)	Periodo notturno (22-06)
Classe III – Aree di tipo misto	60	50
Valori di qualità - Leq in dB(A)		
	Periodo diurno (06-22)	Periodo notturno (22-06)
Classe III – Aree di tipo misto	57	47

La Relazione Tecnica del Piano afferma che “per quanto riguarda le aree residenziali presenti nell'area dell'aeroporto di S. Giuseppe/Giannino Ancillotto (S. Angelo e Canizzano) (“Canova ndr.), considerato che il volume del traffico nell’impianto stesso al momento è limitato al settore civile e che giornalmente (nel periodo dei rilievi fonometrici) circolano una decina di aeromobili (in genere Boeing 727 e 737) si stima che il contributo al rumore complessivo sia limitato e tale da non modificare sostanzialmente il livello del rumore di zona (sia sul versante della Strada Noalese che della Strada di Canizzano). Si fa presente comunque che i limiti del rumore aeroportuale e la sua valutazione sono stabiliti con apposito DM Ambiente del 31 ottobre 1997”.

Si evidenzia altresì che il Piano non ha ancora recepito allo stato attuale la zonizzazione aeroportuale approvata con ordinanza ENAC n. 16 nel 2003.

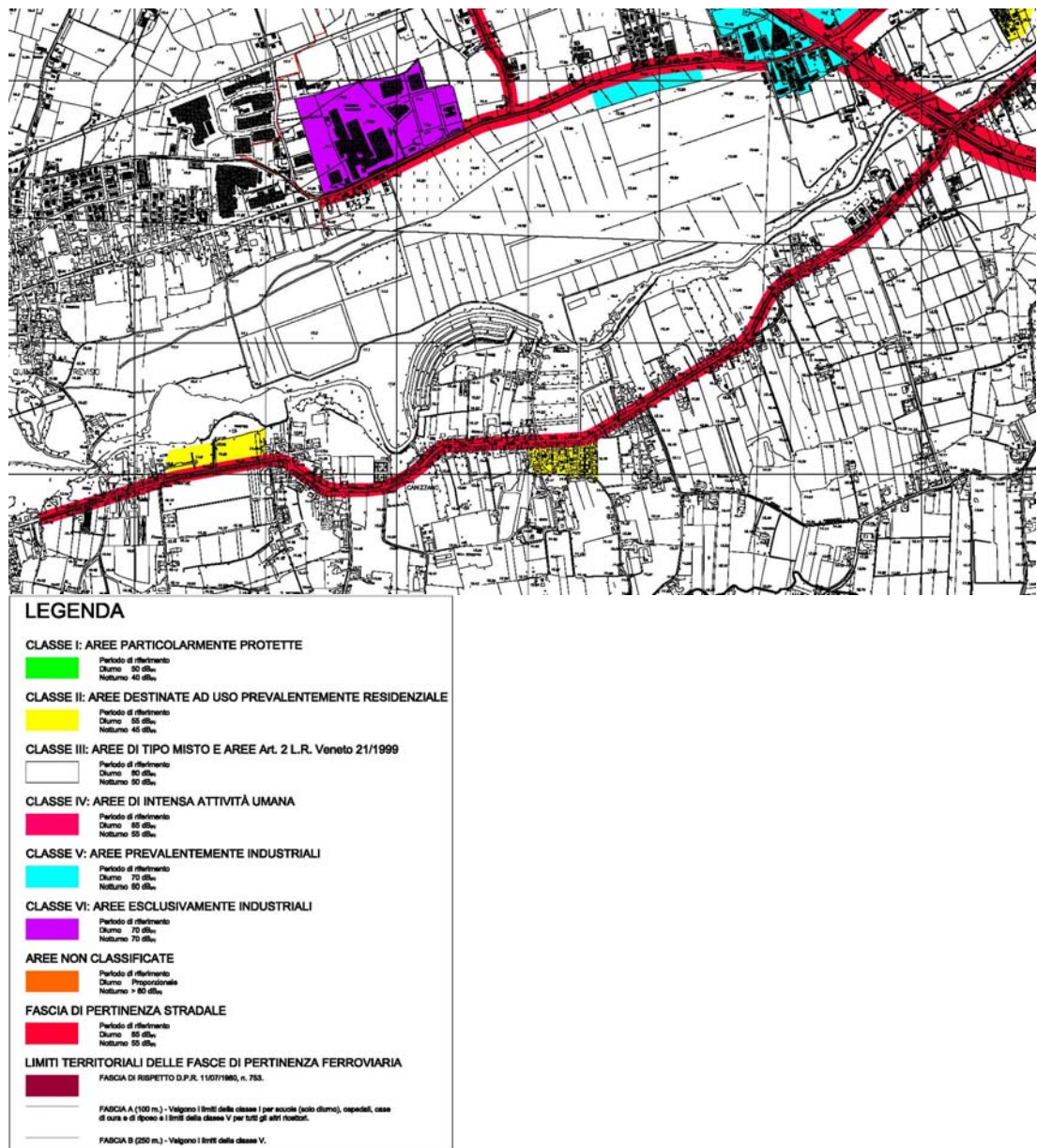
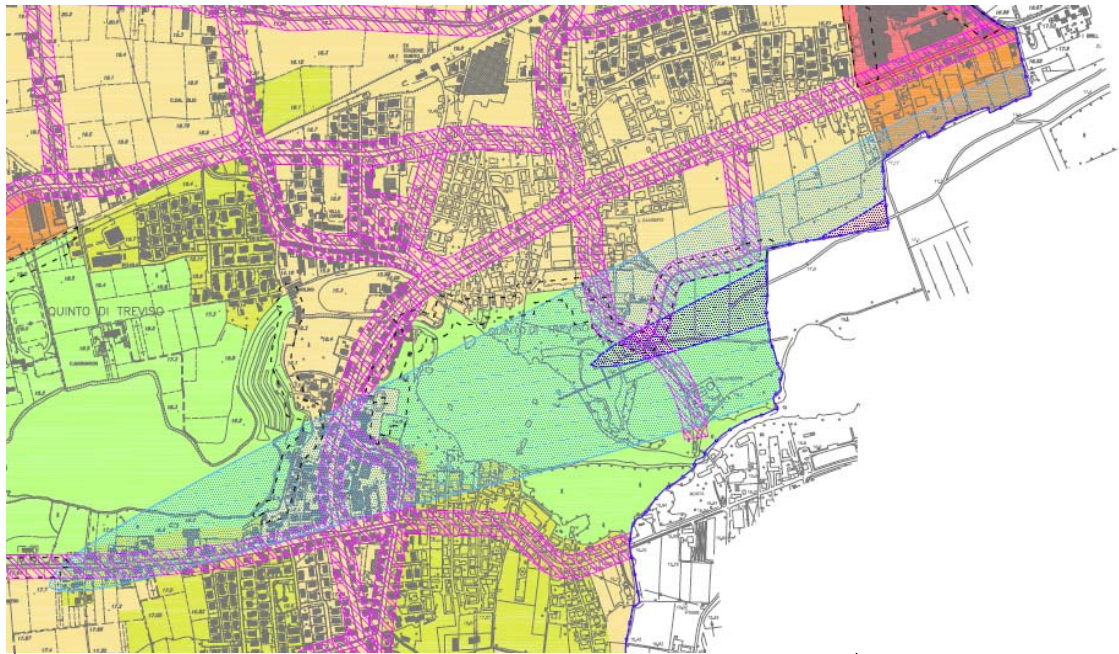


Figura A4-2 Classificazione acustica dell'area secondo il Piano di classificazione acustica del Comune di Treviso (Fonte: Piano di classificazione acustica del Comune di Treviso, 2001).

Il Comune di Quinto di Treviso ha approvato con Delibera di Consiglio Comunale n. 4 del 23 aprile 2010, il proprio Piano di classificazione acustica. Tale piano ha recepito nelle aree circostanti la struttura aeroportuale, la relativa zonizzazione acustica. Come è possibile notare in Figura A4-3 sono presenti due fasce, la prima, di colore azzurro, più piccola, individua la Zona B dell'intorno aeroportuale, la seconda, di colore viola, più ampia, individua la zona A.



LEGENDA

Classi di destinazione d'uso del territorio (DPCM 14/11/97)	Immissione [dBA]		Emissione [dBA]		Qualità [dBA]		Differenziali [dBA]	
	Diurno (06.00-19.00)	Notturno (19.00-06.00)	Diurno (06.00-19.00)	Notturno (19.00-06.00)	Diurno (06.00-19.00)	Notturno (19.00-06.00)	Diurno (06.00-19.00)	Notturno (19.00-06.00)
CLASSE I <i>Aree particolarmente protette</i>	50	40	45	35	47	37	5	3
CLASSE II <i>Aree prevalentemente residenziali</i>	55	45	50	40	52	42	5	3
CLASSE III <i>Aree di tipo misto</i>	60	50	55	45	57	47	5	3
CLASSE IV <i>Aree di intensa attività umana</i>	65	55	60	50	62	52	5	3
CLASSE V <i>Aree prevalentemente industriali</i>	70	60	65	55	67	57	5	3
CLASSE VI <i>Aree esclusivamente industriali</i>	70	70	65	65	70	70	-	-
Fascia pertinenza stradale <i>(ai sensi del D.P.R. 30/3/2004 n. 142)</i>	Fascia di 30 m per strade di tipo E ed F							
Fascia A pertinenza stradale <i>(ai sensi del D.P.R. 30/3/2004 n. 142)</i>	Fascia di 100 m per strade di tipo Cb con valori limite di Immissione di 70 dB(A) diurno e 60 dB(A) notturno (esclusi i siti sensibili)							
Fascia B pertinenza stradale <i>(ai sensi del D.P.R. 30/3/2004 n. 142)</i>	Fascia di 50 m per strade di tipo Cb con valori limite di Immissione di 65 dB(A) diurno e 55 dB(A) notturno (esclusi i siti sensibili)							
Fascia A pertinenza ferrovia <i>(ai sensi del D.P.R. 18/11/98 n. 459)</i>	Fascia di 100 m per Infrastrutture esistenti con valori limite di Immissione di 70 dB(A) diurno e 60 dB(A) notturno							
Fascia B pertinenza ferrovia <i>(ai sensi del D.P.R. 18/11/98 n. 459)</i>	Fascia di 150 m per Infrastrutture esistenti con valori limite di Immissione di 65 dB(A) diurno e 55 dB(A) notturno							
Zona A intorno aeroportuale <i>(ai sensi del D.M. 31/10/97)</i>	L'Indice L _{VA} (Livello di Valutazione del rumore Aeroportuale) non può superare il valore di 65 dB(A)							
Zona B intorno aeroportuale <i>(ai sensi del D.M. 31/10/97)</i>	L'Indice L _{VA} (Livello di Valutazione del rumore Aeroportuale) non può superare il valore di 75 dB(A)							
Fasce di transizione <i>(D.G.R. del 21/9/93 n. 4313)</i>	Consentono il graduale (lineare) passaggio del disturbo dalla classe superiore a quella inferiore							
Confine comunale	Limite amministrativo Quinto di Treviso							

Figura A4-3 Classificazione acustica dell'area secondo il Piano di classificazione acustica del Comune di Quinto di Treviso (Fonte: Piano di classificazione acustica del Comune di Quinto di Treviso, 2010).



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

Le due zone prevedono, come da normativa specifica (DM 31 ottobre 1997), i seguenti limiti:

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

A4.3.4 Piano Regolatore Generale del Comune di Quinto di Treviso e relative Varianti

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

Il Comune è interessato parzialmente dal sedime aeroportuale.

Nella Tavola A4-8, estratto della Tavola 13.1.bis "Vincoli e Servitù" in adeguamento al punto 1.6.2 del parere della Commissione Tecnica Regionale n. 195 del 18 settembre 2002 della Variante al PRG del 2004, vengono riportate le limitazioni alle costruzioni nelle zone circostanti l'aeroporto in base alla legge n. 58 del 4 febbraio.1963 e DM 10.07.1967.

Inoltre, come da Tavola 13.1, il cui estratto si riporta in Tavola A4-9, della recente Variante parziale al PRG del febbraio 2005 per annessi rustici non più funzionali alle esigenze del fondo art. 4 della LR n. 24/85, l'area di nostro interesse è classificata come Sottozona agricola "E2.1" ovvero in base all'art. 43 della normativa di attuazione del Piano come "di buon valore produttivo e scarsa dispersione insediativa". In tali zone agricole possono insediarsi in generale edifici e attività legate all'agricoltura, allevamenti o attività agrituristiche ed inoltre, l'articolo segnala anche la possibilità di insediare infrastrutture tecniche e di difesa del suolo, quali strade poderali, canali, opere di difesa idraulica e simili, impianti tecnici di modesta entità, quali cabine elettriche, cabine di decompressione per il gas, acquedotti e simili.

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

Il Comune di Quinto di Treviso ha inoltre, sulla base della nuova normativa urbanistica regionale, adottato il Documento preliminare al Piano di Assetto del Territorio (PAT) con deliberazione della giunta comunale n. 160 del 13.11.2008 e con deliberazione della giunta comunale n. 73 del 20.05.2009.

Il Documento preliminare e in particolare la tavola 1.4.B allegata al documento evidenzia le differenti fasce di rispetto dal perimetro dell'aeroporto "Canova" estratte dal citato PTCP (par. 2.4.2.4):

- nelle direzioni di atterraggio e di decollo (m 300 e m 3000);
- nelle restanti direzioni (m 300 e m 3000).



In generale l'aeroporto "Canova" viene sostanzialmente visto dal documento preliminare come un punto di forza per il territorio comunale.

Il capitolo "Sistema produttivo" evidenzia la tendenza di sviluppare la ricettività turistica alberghiera lungo l'asse della strada regionale n. 515 "Noalese" grazie alle potenzialità offerte dall'aeroporto "Canova". Quindi come punti di forza del territorio, il documento individua "la vicinanza con il capoluogo di provincia e quindi con le strutture logistiche (area "Treviso Servizi") ed infrastrutturale (aeroporto "Canova") a servizio della stessa".

Nel capitolo "Sistema infrastrutturale" il PAT riconosce come punto di forza territoriale "la posizione strategica del comune rispetto alla rete infrastrutturale di livello sovracomunale: la vicinanza con la città di Treviso, la vicinanza al casello autostradale di Treviso Sud, la prossimità con l'aeroporto "Canova".

Si riporta nella Tavola A4-10 l'estratto della Tavola 1.03 del Piano di Assetto del Territorio "Zonizzazione PRG vigente e vincoli ambientali" e riguardo l'area di interesse si evidenzia che una parte del sedime aeroportuale ricadente nel comune di Quinto viene confermata come zona "agricola" mentre l'area prossima al perimetro del parco regionale del Sile, risulta vincolata dal punto di vista paesaggistico in base al D.Lvo n. 42/2004.

A4.3.5 Piano di Azione Comunale per il Risanamento dell'Atmosfera del Comune di Quinto di Treviso

Il Piano comunale di azione e di risanamento dell'atmosfera del Comune di Quinto di Treviso è stato approvato con Delibera di giunta comunale n. 15 del 31.01.2008 e oggi risulta in fase di aggiornamento. Il Piano prevede una serie di interventi organizzativi (impianti termici, domeniche a piedi, campagne di sensibilizzazione dei cittadini, incentivi, bollino blu, certificazione energetica degli edifici ecc.) e strutturali (rotonde, piste ciclabili, illuminazione pubblica ecc.).

Nel piano non viene fatto alcun riferimento al sistema aeroportuale.



A5 Analisi dei vincoli ambientali e paesaggistici

Oltre alle prescrizioni che sono state illustrate in dettaglio nei paragrafi precedenti e relative ai Piani Regolatori e alle varianti dei Comuni di Treviso e di Quinto di Treviso e ai Piani di classificazione acustica, per quanto riguarda i vincoli paesaggistici (art. 134 ed art. 143, comma 1, lett. b), i) e comma 5 lett. a) e b) D.Lvo n. 42/04) oltre al Parco Regionale del Fiume Sile vincolato ai sensi dell'art. 142 comma "F" del D.Lvo 42/2004 e alle Ville Venete di Quinto di Treviso e di Treviso vincolate ai sensi dell'art. 136 del D.Lvo 42/2004, è opportuno evidenziare che una parte del sedime aeroportuale ricadente nel Comune di Quinto di Treviso e prossima al Parco Regionale del fiume Sile risulta vincolata dal punto di vista paesaggistico come evidenziato nella citata in precedenza Tavola A4-10.

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

Per quanto riguarda i vincoli ambientali, si segnala che il sedime aeroportuale confina con il perimetro del Parco Regionale del fiume Sile e, riguardo le aree della Rete Natura 2000, confina con il Sito di Importanza Comunitaria (SIC) "IT3240031 Fiume Sile da Treviso est a San Michele Vecchio" nonché la Zona di Protezione Speciale (ZPS) "IT3240019 Fiume Sile: Sile morto e ansa a San Michele Vecchio ". In merito si rimanda alla citata in precedenza Tavola A4-4.

Riguardo ai vincoli relativi ad avio superfici ed elisuperfici (fasce di rispetto dal perimetro dell'aeroporto) si rimanda a quanto riportato nella precedente Tavola A4-5.



A6 La coerenza del Piano di Sviluppo Aeroportuale con gli strumenti di pianificazione e programmazione territoriale e settoriale

A6.1 Strumenti di pianificazione e programmazione nazionale

L'analisi condotta con riferimento alla pianificazione e programmazione nazionale 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, nonché la cattura del traffico esistente sia passeggeri che merci.

Riguardo il Piano della logistica e le linee politiche d'attuazione del nuovo Piano Nazionale della Logistica approvate da poco dalla Consulta per l'autotrasporto e per la logistica, gli interventi previsti vanno coerentemente nella direzione di rendere egualmente performanti sia l'organizzazione dei servizi per i soggetti che operano all'interno dell'aeroporto che per quelli che operano all'esterno dell'aeroporto.

A6.2 Strumenti di pianificazione e programmazione regionale e provinciale

L'analisi condotta con riferimento alla pianificazione e programmazione regionale e provinciale porta ad evidenziare che il PSA risulta coerente con il Programma Regionale di Sviluppo (PRS) che sottolinea come il traffico di passeggeri negli aeroporti veneti sia cresciuto ad un ritmo decisamente superiore alla media nazionale.

Anche i successivi documenti urbanistici regionali si soffermano sull'incremento del traffico aereo nella regione.

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

Il PSA rispetta quanto previsto e riportato dal Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera e riguardo il Piano Regionale dei Trasporti (PRT), risponde in modo coerente dal punto di vista infrastrutturale alla segnalazione del PRT che evidenzia l'incremento del traffico aereo negli aeroporti veneti.



Nessuna interferenza si registra fra il PSA e le previsioni faunistiche dei Piani faunistici Regionali e Provinciali.

L'aeroporto e i collegamenti da e per Treviso assumono, secondo il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP), una valenza strategica nell'ottica della valorizzazione del ruolo metropolitano dell'area di influenza della città di Treviso. Non si prefigurano quindi incoerenze fra il PSA e il PTCP. Si fa presente che il Piano evidenzia le aree naturalistiche che confinano con il sedime aeroportuale (Parco regionale e aree Natura 2000) delle quali il progetto di adeguamento infrastrutturale dell'aeroporto dovrà tenere conto.

A6.3 Strumenti di pianificazione e programmazione comunale

L'analisi condotta con riferimento alla pianificazione comunale porta ad evidenziare che il progetto di adeguamento infrastrutturale dell'aeroporto non prefigura interferenze con le previsioni del Piano Regolatore Generale del Comune di Treviso che individua l'area aeroportuale come zona F6/1 "zona per attrezzature ed impianti pubblici". In merito vengono date indicazioni sulle metodologie di intervento e volumetrie. Si evidenzia, per cui il PSA dovrà tenerne conto, che il sedime aeroportuale è parzialmente interessato da fasce di rispetto dei corsi d'acqua, di corsi d'acqua di origine risorgiva e di fasce di tutela del fiume Sile. In merito sono indicati alcuni vincoli e prescrizioni. Inoltre il terreno è indicato come "impermeabile" e parzialmente l'area sud è classificata come terreno "pessimo": in questi casi il Piano riporta alcune indicazioni riguardo la progettazioni degli interventi in generale edificatori o infrastrutturali a cui bisogna attenersi. Per la parte del sedime che rientra all'interno del Parco regionale del fiume Sile, si fa riferimento al Piano ambientale dell'Ente Parco Naturale Regionale del fiume Sile che individua la zona come "urbanizzazione controllata" ove valgono le indicazioni contenute in ogni singolo strumento urbanistico. Anche in questo caso quindi non si prevedono particolari interferenze nel momento in cui verranno rispettate le indicazioni dello strumento urbanistico comunale di Treviso.

Nessuna incoerenza nemmeno con il Piano Regolatore del Comune di Quinto di Treviso che classifica come aree "agricole" le zone interne al sedime aeroportuale mentre il documento preliminare al Piano di Assetto Territoriale adottato sempre dal Comune di Quinto, evidenzia in opportuna cartografia estratta dal PTCP sia le fasce di rispetto dal perimetro dell'aeroporto sia, nella Relazione, le opportunità in termini economici ed infrastrutturali offerte dalla vicinanza dell'aeroporto.

Il PSA dovrà tenere in considerazione le indicazioni dei Piani di Classificazione acustica dei Comuni di Quinto e di Treviso, sebbene si evidenzi che quest'ultimo non abbia allo stato attuale ancora recepito la zonizzazione aeroportuale approvata da ENAC con ordinanza n.16 del 2003.

Riguardo ai Piani di Azione Comunale per il Risanamento dell'Atmosfera di entrambi i comuni, non sono valutabili possibili interferenze in quanto gli stessi Piani non prendono in considerazione, allo stato attuale, il sistema aeroportuale.



A7 Conclusioni

In seguito viene sintetizzata la coerenza (alta, media, bassa) riscontrata fra il Piano di Sviluppo Aeroportuale e i documenti programmatori, territoriali e settoriali.

In particolare la coerenza è definita:

- **Alta:** se gli obiettivi del PSA sono conformi alle direttive e prescrizioni degli strumenti urbanistici e dei documenti programmatori e settoriali. In particolare, il PSA risulta conforme alle norme generali per la conservazione dell'ambiente e la tutela del territorio e risponde alle previsioni di sviluppo del sistema aeroportuale veneto e all'incremento del traffico aereo come delineato dalla documentazione di settore;
- **Media:** se gli obiettivi del PSA sono in generale conformi alle direttive degli strumenti urbanistici e dei documenti programmatori e settoriali. In particolare, il PSA risulta conforme alle previsioni di sviluppo del sistema aeroportuale veneto e alle previsioni di incremento del traffico aereo, ma deve tenere conto delle indicazioni relative alle norme per la conservazione dell'ambiente e la tutela del territorio;
- **Bassa:** se gli obiettivi del PSA interferiscono sia con le direttive degli strumenti urbanistici che con le prescrizioni dei documenti programmatori e settoriali esaminati;
- **Non valutabile:** se lo strumento urbanistico o settoriale non prende in considerazione gli interventi previsti dal PSA.

Piani e documenti settoriali	Coerenza
Piano Generale dei Trasporti e della Logistica	Alta
Piano per la logistica	Alta
Programma Regionale di Sviluppo (PRS)	Alta
Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC)	Alta
Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera	Alta
Piano Regionale dei Trasporti del Veneto (PRT)	Alta
Piano Faunistico Venatorio Regionale (PFVR)	Alta
Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) di Treviso	Alta
Piano Faunistico Venatorio della Provincia di Treviso (2003-2008)	Alta
Piano Regolatore Generale del Comune di Treviso	Media
Piano di Azione Comunale per il Risanamento dell'Atmosfera del Comune di Treviso	Non valutabile
Piano di Classificazione Acustica del Comune di Quinto di Treviso	Media
Piano di Classificazione Acustica del Comune di Treviso	Media
Piano Regolatore Generale del Comune di Quinto di Treviso	Alta
Piano di Azione Comunale per il Risanamento dell'Atmosfera del Comune di Quinto di Treviso	Non valutabile
Vincoli ambientali e paesaggistici	Alta



Sulla base di quanto appena esposto, il PSA dell'aeroporto di Treviso non prefigura particolari incoerenze con l'assetto territoriale in quanto:

- è coerente a livello nazionale con il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica e con il Piano per la logistica;
- è coerente a livello regionale con il Programma Regionale di Sviluppo, il Piano Territoriale di Coordinamento Regionale, il Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera; Piano Regionale dei Trasporti del Veneto, Piano Faunistico Venatorio Regionale;
- è coerente con la pianificazione provinciale in relazione al Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale;
- è mediamente coerente con il Piano Regolatore Generale del Comune di Treviso, in quanto gli interventi previsti dal PSA dovranno valutare alcune criticità di natura ambientale identificate nel piano stesso;
- è coerente con il Piano Regolatore Generale del Comune di Quinto di Treviso e con il documento preliminare al Piano di Assetto Territoriale emesso dallo stesso Comune;
- è mediamente coerente con i Piani di classificazione acustica dei Comuni di Treviso e Quinto di Treviso in quanto si prefigurano delle possibili interferenze con i suddetti Piani; per quanto riguarda specificatamente il Comune di Treviso peraltro non risulta allo stato attuale ancora recepita la zonizzazione aeroportuale approvata da Enac con ordinanza n. 16 del 2003;
- non sono possibili valutazioni con i Piani di Azione Comunale per il risanamento dell'Atmosfera dei suddetti comuni in quanto gli stessi Piani non prendono in considerazione, allo stato attuale, il sistema aeroportuale;
- è coerente con le aree vincolate ai sensi del Decreto Legislativo n. 42/2004 "Codice Urbani".



A8 Bibliografia

- Comune di Quinto di Treviso, Piano di Azione Comunale per il Risanamento dell'Atmosfera, 2008;
- Comune di Quinto di Treviso, Piano di Classificazione Acustica, 2010;
- Comune di Quinto di Treviso, Piano Regolatore Generale e relative Varianti, 2003;
- Comune di Treviso, Piano di Azione Comunale per il Risanamento dell'Atmosfera, 2010;
- Comune di Treviso, Piano di Classificazione Acustica, 2001;
- Comune di Treviso, Piano Regolatore Generale e relative Varianti, 2004;
- Ministero dei Trasporti e della Navigazione, Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, 2000;
- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Piano per la Logistica, 2006;
- Provincia di Treviso, Piano Faunistico Venatorio della Provincia di Treviso, 2003;
- Provincia di Treviso, Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, 2010;
- Regione del Veneto, Piano Faunistico Venatorio Regionale 2003-2008, 2009;
- Regione del Veneto, Piano Regionale dei Trasporti del Veneto, 2005;
- Regione del Veneto, Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera, 2004;
- Regione del Veneto, Piano Territoriale Regionale di Coordinamento, 2009;
- Regione del Veneto, Programma Regionale di Sviluppo, 2007.



A9 Gruppo di lavoro

Progetto Master Plan

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

Estensore Studio di Impatto Ambientale

Thetis S.p.A.

ing. Pierluigi Rossetto

Coordinatori Studio di Impatto Ambientale

Alessandra Regazzi Thetis

Elisa Andreoli Thetis

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

Giannandrea Mencini Thetis Responsabile Quadro di riferimento programmatico

Ombrelli Matteo Thetis Cartografia e GIS

Cinzia Tibolla Thetis Editing



Tavole

- Tavola A4-1 PTRC, estratto della Tavola 9 "Sistema del territorio rurale e della rete ecologica, n. 21 Alta pianura tra Brenta e Piave, n. 22 Fascia delle risorgive tra Brenta e Piave"
- Tavola A4-2 PTRC, estratto della Tavola 4 "Mobilità"
- Tavola A4-3 PTCP, estratto della Tavola 4.7 "La Grande Treviso – Il sistema dei Parchi"
- Tavola A4-4 PTCP, estratto della Tavola 1.3b "Aree naturalistiche protette"
- Tavola A4-5 PTCP, estratto della Tavola 1.4B "Vincoli militari e infrastrutturali"
- Tavola A4-6 PRG Comune di Treviso, estratto delle Tavole 13.3.27, 13.3.28, 13.3.29, 13.3.33, 13.3.34 "Zonizzazione"
- Tavola A4-7 Piano Ambientale dell'Ente Parco Naturale Regionale del fiume Sile, estratto della Tavola 23.3 "Azzonamento"
- Tavola A4-8 PRG del Comune di Quinto di Treviso, estratto della Tavola 13.1.bis "Vincoli e Servitù"
- Tavola A4-9 PRG del Comune di Quinto di Treviso, Variante parziale 2005, estratto della Tavola 13.1 "Zonizzazione"
- Tavola A4-10 PAT del Comune di Quinto di Treviso, estratto della Tavola 1.03 "Zonizzazione PRG vigente e vincoli ambientali"