



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

E. prot. DVA - 2012 - 0011421 del 14/05/2012

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali
Divisione II - Sistemi di Valutazione Ambientale
Via Cristoforo Colombo 44
00147 Roma

Ministero per i Beni e le Attività Culturali
Direzione Generale per il Paesaggio, le Belle arti,
l'Architettura e l'Arte contemporanea
Servizio IV - Tutela e Qualità del Paesaggio
Via San Michele 22
00153 Roma

Regione del Veneto
Segreteria Regionale per l'Ambiente
U.C. Valutazione di Impatto Ambientale
Palazzo Linetti - Calle Priuli
Cannaregio, 99 - 30121 Venezia

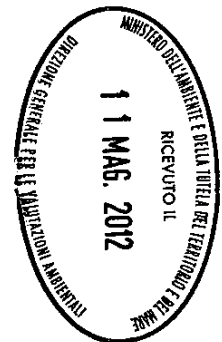
Provincia di Treviso
Via Cal di Breda 116
31100 Treviso

Comune di Treviso
Via del Municipio 16
31100 Treviso

Comune di Quinto di Treviso
Piazza Roma 2
31055 Quinto di Treviso

Ente Parco Naturale Regionale del Fiume Sile
Via Tandura 40
31100 Treviso

ARPAV
Direzione Generale
Area Tecnico - Scientifica
Piazzale della Stazione 1
35131 Padova



ARPAV
Dipartimento Provinciale di Treviso
Via S. Barbara 5/a
31100 Treviso

ENAC
Direzione Centrale Regolazione Aeroporti
Via di Villa Ricotti 42
00161 Roma

ENAC
Direzione Operazioni Venezia
c/o Aeroporto Marco Polo
30173 Tessera Venezia

I sottoscritti:

Giuliano Mansutti, nato a Tavagnacco (UD) il 18/05/1947/ e residente a Majano (UD) via Tiveriaccio 72,

Giovanni De Luca, nato a Milano il 10/07/1957 e residente a Treviso, via Nogarè 4,

Antonella Vazzoler, nata a Povegliano (TV) il 05/12/1959 e residente a Treviso via Nogarè 4,

Giulio Corradetti, nato a Montottone il 14/12/1946 e residente a Quinto di Treviso via A. Meucci 5,

Alessandro Sottana, nato a Treviso il 24/03/1971 e residente a Treviso via Passo Buole 10/a,

Dante Nicola Faraoni, nato il 14/09/1956 a La Plata, Repubblica Argentina e residente a Quinto di Treviso, via Nogarè 15, quale presidente e rappresentante dell'Associazione **“Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'Aeroporto di Treviso”**, in nome e per conto dei 530 soci iscritti, oltre che nella loro qualità di residenti nei pressi dell'aeroporto A. Canova di Treviso, formulano le seguenti osservazioni ai sensi dell'art. 24, D. Lgs. n. 152/2006 e s.m.i.

“Aeroporto di Treviso “Antonio Canova”
Piano di sviluppo aeroportuale (2011-2030)

Proponente: ENAC Ente Nazionale Aviazione Civile

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

OGGETTO: Osservazioni allo S.I.A. della V.I.A. del Master Plan dell'Aeroporto "Antonio Canova" di Treviso.

INDICE

Premessa	pag. 3
Analisi	pag. 3
- Aeromobile di riferimento e turnpad (Boeing 737 - 800, Airbus 320 - serie, Boeing 767 - 300)	pag. 9
- Riduzione dei tempi di occupazione della pista di volo Runway Occupancy Time (ROT) (adozione e configurazione del Raccordo B)	pag. 11
- Installazione ILS Categoria II/III pista 07	pag. 13
- Installazione apparato PAPI pista 25	pag. 14
- Nuova pavimentazione e dimensionamento pista/piazzali/raccordi	pag. 15
- Piano di Rischio aeroportuale per incidente aeronautico	pag. 18
- Rete di monitoraggio emissioni sonore ed emissioni gassose	pag. 19
Conclusioni	pag. 22

PREMESSA

Per procedere in via sintetica alle valutazioni

1 - Portanza delle infrastrutture di volo (cioè resistenza delle pavimentazioni);

2 - Gestione dei movimenti aeromobili (geometria infrastrutture di volo e Air Traffic Control);

al fine di determinare se gli interventi e le opere predisposte dal MasterePlan possano materialmente costituire/realizzare un sistema infrastrutturale in grado di sostenere da un lato un incremento sostanziale nel numero dei movimenti/orari quanto una flessibilità nella tipologia della flotta dei velivoli interessati.

Ovvero di stimare uno scenario e flussi di traffico significativo, perciò compatibile con l'apertura di una Procedura di Impatto Ambientale, una operazione necessaria ed indispensabile per verificare sia la sostenibilità e compatibilità ambientale quanto l'adozione degli standard procedurali prescritti da ENAC ed ICAO.

ANALISI

Nel corso dei primi cinque mesi del 2011 il Canova aveva raggiunto dati di traffico significativi, con un incremento del 15.5% raggiungendo 8.828 voli (940.475 passeggeri e + 28,5% sullo stesso periodo del 2010). Un aumento che senza l'apertura dei lavori di "potenziamento" dello scalo avrebbe proiettato il traffico ben oltre 21.000 voli/anno.

Perciò un livello di traffico superiore al limite imposto dalla Valutazione di Impatto Ambientale con "Parere Interlocutorio negativo" del 2007.

Il documento di V.I.A. redatto dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, aveva comunque autorizzato l'operatività dello scalo, pur in assenza della Procedura di V.I.A., purché i voli non superassero il limite raggiunto nel corso del 2004: 16.300 movimenti/anno.

Il volume di traffico rilevato dal database Assaeroporti del 2004.

SI ESPRIME

PARERE INTERLOCUTORIO NEGATIVO

circa la compatibilità ambientale del progetto "Incremento fruitivo dell'Aeroporto Civile di Treviso: piano di controllo e riduzione degli impatti" presentato dalla Società AER/TRE Aeroporto di Treviso S.p.A. con sede in via Noalese 63/E, 31100 Treviso (TV).

DISPONE

- che la procedura di approvazione del progetto ed i conseguenti atti da emanarsi da parte delle amministrazioni competenti restino subordinati alla presentazione di un'aggiornata istanza ed alla successiva pronuncia di compatibilità ambientale relativamente al Master Plan dell'aeroporto di Treviso da parte del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di concerto con il Ministro per i Beni e le Attività Culturali, acquisito il "sentito" della Regione Veneto;
- che la nuova domanda di pronuncia di VIA sia corredata da:
 - ✓ la documentazione di progetto e dello studio di impatto ambientale che dimostrino e garantiscano il superamento di tutte le criticità e delle lacune evidenziate nelle premesse, che sono parte integrante del presente provvedimento, e che garantiscano una lettura coordinata e coerente con la documentazione finora prodotta;
 - ✓ la documentazione attestante l'avvenuta nuova pubblicazione ai sensi dell'art. 5 comma 1, del D.P.C.M. n. 377/88, secondo le modalità previste dalla circolare del Ministero dell'ambiente dell'11 agosto 1989;
 - ✓ la dichiarazione giurata ai sensi dell'art. 2 comma 3, del D.P.C.M. 27 dicembre 1989 relativa alle allegazioni prodotte;
 - ✓ la sintesi non tecnica complessiva rielaborata tenendo conto delle modifiche ed integrazioni intervenute;
 - ✓ che gli atti siano presentati nel numero di copie indicato nel primo comma del citato art. 2 del D.P.C.M. 27 dicembre 1988 e siano altresì depositati per la consultazione del pubblico negli appositi uffici regionali della Regione Veneto;
- che il presente provvedimento sia comunicato alla Società AER/TRE Aeroporto di Treviso S.p.A., al Ministero per i Beni e le Attività Culturali, al Ministero dei trasporti, al Ministero delle infrastrutture, all'ENAC ed alla Regione Veneto, la quale provvederà a depositarlo presso l'Ufficio istituito ai sensi dell'art. 5, comma terzo, del D.P.C.M. 377 del 10 agosto 1988 ed a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni locali e degli organismi interessati;
- **in relazione all'urgenza di definire il numero complessivo di movimenti aerei che dovrà consolidarsi allo scenario temporale previsto per il 2010, la nuova istanza di VIA del Master Plan dovrà essere presentata inderogabilmente entro tre mesi dalla notifica del presente provvedimento; resta fermo che fino alla conclusione della nuova procedura di VIA l'Aeroporto di Treviso non potrà effettuare un numero totale annuo di movimenti superiore a circa 16.300 (dato riferito al 2004), anno in cui dovevano essere individuate le**

aree critiche derivanti dalla approvazione della zonizzazione acustica secondo quanto previsto dal D.M. 29 novembre 2000;

- in caso di inadempimento nei termini indicati lo scrivente Ministero attiverà con la collaborazione della Regione Veneto e dell'ARPA Veneto tutte le iniziative di tutela che si dovessero rendere necessarie;
- per quanto riguarda, inoltre, i voli notturni si ricorda che l'art. 5 del DPR 11 dicembre 1997 n. 496, così come modificato dall'art. 1 del DPR 9 novembre 1999 n. 476, stabilisce che possono essere autorizzati voli notturni diversi da quelli di Stato, sanitari e di emergenza ove venga accertato dagli organi di controllo competenti il non superamento della zona di rispetto A dell'intorno aeroportuale del valore di 60dB(A)L_{van}.

Roma li 14 maggio 2007

IL DIRETTORE GENERALE

Il documento di VIA in caso di superamento della soglia indicata, comunque, sosteneva:

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

Negli anni successivi, tuttavia e sistematicamente, il traffico è comunque aumentato progressivamente:

2005 - 17.587 movimenti + 8,1%

2006 - 17.150 movimenti -2,5 %

2007 - 19.320 movimenti + 12,7 %

2008 - 19.120 movimenti -1,0 %

2009 - 18.377 movimenti -3,9 %

2010 - 20.588 movimenti + 12,0 %.

L'esigenza di disporre di una autorizzazione di VIA appariva in questi quattro anni una urgenza imprescindibile per i cittadini, così come per l'ambiente ed il territorio circostante al sedime aeroportuale.

L'apertura di una rinnovata Procedura VIA avrebbe, pertanto, dovuto inderogabilmente inquadrare anche le opere di cantiere attivate dal 1 giugno 2011.

Incomprensibilmente invece, nonostante nella stessa premessa si sottolinei come il presente Progetto Esecutivo fosse relativo ad **Interventi di potenziamento e sviluppo delle infrastrutture di volo** dell'Aeroporto "A.Canova" di Treviso la Procedura di VIA non è stata avviata.

Come se il "potenziamento" citato non configuri un ulteriore, quanto progressivo incremento delle attività di volo. Nelle prime note introduttive al Piano Generale degli interventi è inoltre, sottolineato nello stesso testo, come:

 AEROPORTO DI TREVISO CANOVA - AER. TRE S.p.A. Via Noalese, 63/E - 31100 Treviso (TV) Tel. (+39) 0422.315111 - Fax (+39) 0422.315129 - P.IVA 0189930268						
 SOCIETÀ CONCESSIONARIA DEL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI ENTE NAZIONALE AVIAZIONE CIVILE						
						
TITOLO INTERVENTI DI POTENZIAMENTO E SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE DI VOLO						
DOCUMENTO					PROGETTO ESECUTIVO	
ELENCO ELABORATI					DOC. N°	01
					DATA	25/10/2010
					CODICE DOCUMENTO	
					EE	
REV.	DESCRIZIONE	DATA	SCETTIV.	REDAZIONE	VERIFICA	APPROVAZIONE
01	PROGETTO ESECUTIVO	10/2010	ENAC	ENAC	ENAC	ENAC
02	PROGETTO ESECUTIVO	11/2010	ENAC	ENAC	ENAC	ENAC
03	PROGETTO ESECUTIVO	12/2010	ENAC	ENAC	ENAC	ENAC
PROGETTISTI  SAVE ENGINEERING S.p.A. Sede Legale Via G. Cesare 201 - 30173 Montebelluna (TV) 31045 Via A. De Gasperi 127 - 31112 Treviso (TV) telefono +39 0422 387111 telefax +39 0422 387111 e-mail: www.saveengineering.it						
COORDINATORE DEL PROGETTO			CONSULENTE			
Ing. Vito Di Lorenzo			 WING ENGINEERING S.p.A. Sede Legale Via G. Cesare 201 - 30173 Montebelluna (TV) 31045 Via A. De Gasperi 127 - 31112 Treviso (TV) telefono +39 0422 387111 telefax +39 0422 387111 e-mail: www.wingengineering.it		INGENIERE TECNICO Ing. Carlo Di Lorenzo	
POST HOLDER/ACCOUNTABLE MANAGER						
ACCOUNTABLE MANAGER Ing. Vito Di Lorenzo		RESPONSABILE UNICO PROGETTO Ing. Carlo Di Lorenzo			POST HOLDER PROGETTO Ing. Carlo Di Lorenzo	
POST HOLDER MANUTENZIONE Dott. Paolo Paoletti		POST HOLDER AREA MOVIMENTO AEREA Ing. Giovanni Esposito			SAFETY MANAGER Ing. Andrea Ambrosini	

Aeroporto Treviso - Frontespizio "Interventi di potenziamento e sviluppo infrastrutture di volo"

"Un aspetto fondamentale che ha condotto alle considerazioni qui effettuate, quindi agli interventi progettati, è che lo scalo di Treviso deve essere in grado di poter operare, anche se per un numero limitato di ore, come vero e proprio alternato dell'Aeroporto "Marco Polo" di Venezia - Tessera". E' così esplicitato nella stessa premessa del Progetto Esecutivo.

Ovvero l'esigenza di accogliere volumi di traffico medio rilevanti. Occorre segnalare come lo scalo della Laguna abbia movimentato, nel periodo giugno - ottobre 2011, oltre 9.000 voli e circa 1 milione di passeggeri/mese.

Cifre davvero consistenti che, qualora lo scalo di Tessera risultasse inoperativo, dovrebbe essere assorbito in parte o in toto, in aggiunta al traffico regolare, dalla pista tra la Noalese ed il Sile.

Un traguardo "fondamentale", probabilmente insostenibile, soprattutto in mancanza di una V.I.A., perché configura un target operativo rilevante per un sedime aeroportuale di soli 140 ettari nel Parco delle Risorgive del Sile.

Prospettive peraltro del tutto trasparenti quanto evidenziate in premessa nel Progetto Esecutivo del potenziamento del Canova. Volumi di traffico che sarebbero risultati impraticabili nella fase precantiere 2010. Una conferma di uno scenario di traffico che abbisogna della VIA viene esplicitata dallo stesso gestore aeroportuale, nella fase di ottenimento della concessione quarantennale ENAC. Una circostanza nella quale è stato stimato uno scenario di traffico¹ cospicuo.

¹ Comunicato Stampa SAVE - 15 dicembre 2009

Aeroporto Treviso: ottenuta Concessione Quarantennale
 SAVE: ottenuta da Enac la concessione quarantennale per la gestione dell'aeroporto Antonio Canova di Treviso
 Previsti nuovi investimenti per 165 milioni di Euro. Il Complesso del Scalo di Treviso, Gian Paolo Gobbo.
 L'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (Enac) ha deliberato in data odierna il rilascio della Concessione Quarantennale e l'affidamento alla società Aertre S.p.A., del Gruppo SAVE della gestione totale dell'aeroporto Antonio Canova di Treviso per il periodo 2010 - 2049.

L'ottenimento della Concessione si basa su una previsione di traffico da qui al 2049 pari a 5.125.000 passeggeri per anno, con un investimento complessivo nel 40 anni di concessione pari a 165 milioni di euro.

Il Piano di Investimenti di Aertre è finalizzato a garantire all'asfalto i collegamenti necessari a garantire il bacino di clienti, consentendo la massima sinergia del Sistema Aeroportuale di Venezia e Treviso.

Lo sviluppo infrastrutturale programmato per i prossimi 40 anni poggia su criteri di gradualità di realizzazione e di coerenza con la crescita dei flussi di traffico.

Gli interventi principali previsti nel Piano degli investimenti sono:

- Infrastrutture di volo: aumento della capacità operativa dagli attuali 4 movimenti/ora a 12 movimenti/ora, con un investimento di 25 milioni di Euro;

- Piazze aeronautiche: ampliamento e la riorganizzazione consentirà la disponibilità di 15 piazzole di sosta, con un investimento pari a 5,1 milioni di Euro;

Ma è ancora lo stesso testo documento autorizzato da ENAC a sostenere:

"La presente Relazione Generale di Progetto recepisce tutte le osservazioni, di natura tecnica e relative al Progetto Esecutivo emesso in REV.1, avanzate da ENAC e contenute nelle note 0009460/IPP del 25/01/2011 e 0034946/IPP del 21/03/2011.

Per maggiore chiarezza si riportano, sinteticamente, le suddette osservazioni:

a. Integrare la normativa di riferimento (nota del 25/01/2011).

b. Giustificare ulteriormente le scelte (verifiche di velocità, aeromobile di riferimento, riduzione dei tempi di occupazione della pista di volo) che hanno condotto all'adozione del Raccordo B, in luogo dell'attuale raccordo R2, nella sua nuova configurazione (nota del 25/01/2011).

c. Prevedere la demolizione delle taxiway militari in tutta la Strip e non solo nelle aree di CGA (nota del 25/01/2011).

d. Prevedere il raccordo della pavimentazione del piazzale militare ricadente nella Strip (nota del 25/01/2011).

e. Prevedere la demolizione delle strade di accesso ricadenti all'interno della Strip o, in alternativa, adeguata segnaletica orizzontale per le stesse (nota del 25/01/2011).

f. Chiarire se il sistema di monitoraggio è dotato del controllo della singola lampada indispensabile per la CAT II/III (nota del 25/01/2011).

g. Integrare le specifiche delle vernici utilizzate per la segnaletica orizzontale (nota del 25/01/2011).

h. Verificare ulteriormente la rispondenza degli interventi previsti per la Strip con la lettera Circolare ENAC 8375/DIRGEN/CAP del 07/02/2008 "Linee guida per l'adeguamento delle Strip aeroportuali" (nota del 25/01/2011).

i. Esplicitare meglio le verifiche dimensionali e di portanza per gli interventi previsti sulle RESA (nota del 25/01/2011).

j. Fornire un nuovo elaborato grafico al fine di valutare gli aspetti connessi con la movimentazione dei velivoli sulla Back-Track (nota del 25/01/2011).

k. Raccordo B, studiare una configurazione geometrica che contempli un angolo di incidenza con la pista di volo superiore a 32° (nota del 21/03/2011).

l. Conferma dei valori di CBR riscontrati sulla Strip esistente mediante l'esecuzione di nuove prove (nota del 21/03/2011).

m. Esplicitare gli interventi di riprotezione dell'apparato bliss-back (nota del 21/03/2011)".

Nessun dubbio, queste premesse identificano il target: il Canova non potrà che aspettarsi un incremento nel numero dei voli e dei passeggeri movimentati sulla pista di Treviso.

Dopo anni nei quali lo scalo, pur cresciuto con percentuali vertiginose, nonostante vincoli e criticità associate alla storica pista/layout ed un sistema di radioassistenze monopista e di ILS di I Categoria, le prospettive dello scalo si dischiudono.

L'affrancamento da un sistema infrastrutturale - operativo con un livello impiantistico e strumentale, con sistemi AVL (luminosi) e radioassistenze entro e fuori campo tali da consentire avvicinamenti strumentali di precisione (CAT I) per RWY07;

I movimenti da e per lo scalo trevigiano risultano oggi distribuiti tra le due piste come di seguito riportato:

- atterraggi per pista RWY 07 pari al 95 % del totale;
- decolli per pista RWY 07 pari al 5 % del totale;
- atterraggi per pista RWY 25 pari al 5 % del totale;
- decolli per pista RWY 25 pari al 95 % del totale.

- Aerostruzione Passeggeri: ampliamento e adeguamento dell'aerostruzione passeggeri previsto in fasi successive organizzate in 3 lotti principali, per un investimento totale di 23 milioni di Euro. Tali impianti consentiranno di aumentare la capacità dell'aerostruzione in sintonia con le attese di traffico previste per lo scalo, garantendo l'erogazione di elevati standard di servizio ai passeggeri;

- Edifici vari, per un importo di 14 milioni di Euro;

- Visibilità di accesso ed intorno al sedime, parcheggi autoveicoli ed opere ambientali, per un importo pari a 48 milioni di Euro.

Il Sindaco di Treviso, Gian Paolo Gobbo, si è complimentato con ADR TRE e SAVE per il brillante risultato raggiunto ed ha espresso il suo apprezzamento per la qualità del lavoro portato avanti dal Gruppo SAVE nella gestione delle infrastrutture e nello sviluppo dello scalo di Treviso, esprimendo conferma della bontà delle strategie scelte nella creazione del Sistema Aeroportuale Venezia - Treviso.

"Accogliamo con grande soddisfazione la decisione di concessione - afferma il Presidente di SAVE Enrico Marchi - poiché non solo rappresenta il più importante dei risanamenti del buon lavoro svolto in questi anni per lo scalo trevigiano e per assicurare lo sviluppo e l'arricchimento del territorio, ma soprattutto perché permette di pianificare, con un respiro di lungo periodo, un adeguato percorso di crescita e di sviluppo dell'Antonio Canova in un'ottica di sistema con il Marco Polo di Venezia e, perché no, anche con lo Charles de Gaulle, la cui acquisizione è stata perfezionata solo alcuni giorni fa".

"Il Sistema aeroportuale Venezia - Treviso si conferma così come operatore di primaria importanza a livello nazionale ed internazionale" conclude Marchi.

Aeroporto di Venezia Marco Polo-Save S.p.a., società quotata alla Borsa Italiana, è a capo di un Gruppo che opera nel settore degli aeroporti, in quello dell'infrastruttura di mobilità (stazioni ferroviarie, autostrade e porti) e nei servizi per i viaggiatori.

Il completamento delle opere e degli interventi, in contrasto con quanto sostenuto, assicurano un netto incremento dei voli. La stessa società di gestione aeroportuale del Canova, la TRE, in uno dei documenti dell'Atlante Aeroportuale Italiano, uno studio elaborato a seguito dell'accordo siglato nel 2006 tra il Ministero delle Infrastrutture e l'Enac, che ha finanziato il voluminoso dossier sullo "Sviluppo futuro della rete aeroportuale nazionale quale componente strategica dell'organizzazione infrastrutturale del territorio", ha sintetizzato le prospettive della capacità oraria delle pista e del piazzale nel seguente riquadro:

CAPACITA'
Capacità Operativa Pista: 16Mov/h Capacità Operativa Piazzale: 16Mov/h
Fonte: AERTRE SpA

Piano Nazionale Aeroporti - Aeroporto Treviso - Capacità pista e Piazzali by AERTRE

L'imponente dossier riguardante il Piano Strategico Aeroportuale (PSA), una pianificazione al 2030 redatta per l'ENAC da OneWorks, Kpmg e Nomisma, identifica la capacità oraria del Canova e lo raffronta con il Progetto Esecutivo e con il target raggiungibile con il fine lavori nello scalo.

Il parametro corrispondente (fonte AERTRE) di 16 movimenti/ora, tuttavia, dilata la capacità operativa che il comunicato stampa precedente di AERTRE - SAVE.

Rappresenta anche la capacità operativa del Piazzale di stazionamento dei velivoli in sosta.

E aggiorna, incrementando il parametro diramato in occasione dell'ottenimento della Concessione Quarantennale del 2006.

In quella circostanza, infatti, era stato sottolineato l'aumento, dai 4 movimenti/ora precedenti all'inizio lavori a 12 movimenti/ora, con un investimento di 25 milioni di euro.

L'incremento ipotizzato nella capacità oraria dello scalo rimanda a un numero di movimenti orari considerevole e, forse, stravagante. Almeno rispetto a alla media oraria di 14/16 movimenti/ora.

Le stime della potenzialità operativa del Canova - Treviso si dilata a flussi e volumi di traffico, probabilmente insostenibile per una infrastruttura affossata nel territorio comunale di Treviso, che registra un'altissima densità abitativa 1.481 ab/km². Un'area caratterizzata da edificazione mista residenziale, commerciale, direzionale e produttiva artigianale. Una zona altamente antropizzata.

Il quadro dei voli corrispondente a 14/16 movimenti proietta nelle 17 ore giornaliere di operatività dello scalo a 238/272 voli/giorno.

Che nell'arco dei dodici mesi potrebbe, pertanto, essere caratterizzato da uno scenario - di massima efficienza operativa - intorno tra 86.000 - 99.000 voli/anno.

Volumi di traffico comparabile ai flussi operativi registrati a Milano - Linate: terzo scalo del Paese.

Un quadro operativo che non può non rappresentare un "significativo potenziamento" dello scalo.

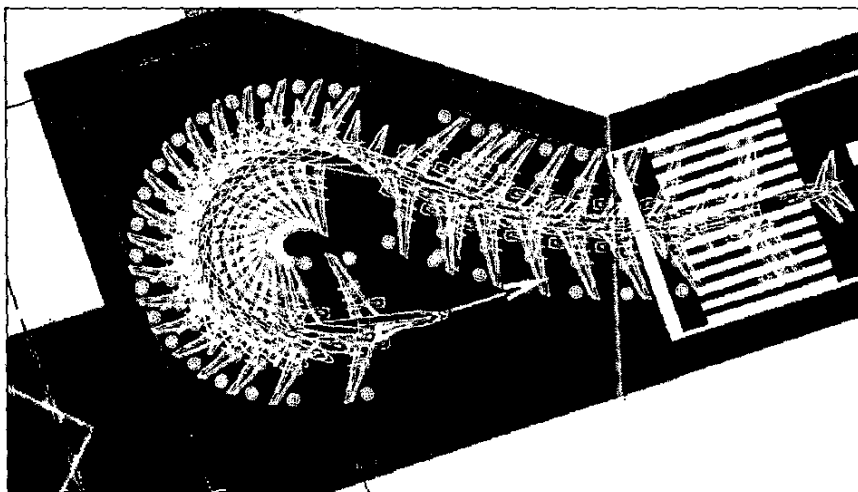
E' con una breve analisi di una parte degli interventi realizzati dal cosiddetto piano di "potenziamento" che è possibile illustrare e documentare, rendendole del tutto trasparenti anche a non esperti, le nuove potenzialità, e prospettive, dello scalo del trevisano.

Le annotazioni riguardano le varianti e modifiche direttamente correlate all'incremento del numero dei voli medi/orari, e precisamente:

- 1 - aeromobile di riferimento (Boeing 737, Airbus 320, Boeing 767) e Back track pad pista 07;
- 2 - riduzione dei tempi di occupazione della pista di volo Runway Occupancy Time (adozione e configurazione del Raccordo B);
- 3 - installazione Categoria II/III pista 07;
- 4 - installazione PAPI pista 25;
- 5 - Nuova pavimentazione e dimensionamento pista/piazzali/raccordi;
- 6 - Piano di Rischio aeroportuale per incidente aeronautico;
- 7 - Rete di monitoraggio emissioni sonore ed emissioni gassose.

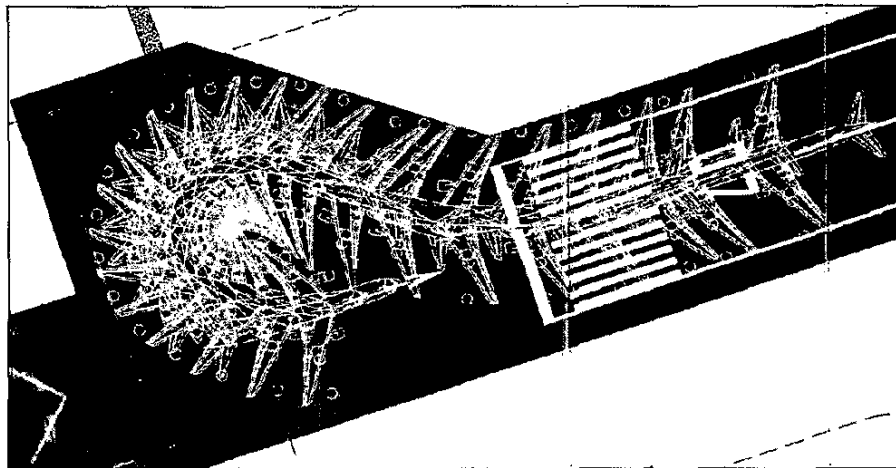
Aeromobile di riferimento e turnpad (Boeing 737 - 800, Airbus 320 - serie, Boeing 767 - 300)

La pavimentazioni di pista e dei piazzali, determinata dalla partire dalla serie storica dei movimenti e della flotta aerea operate sullo scalo nell'arco temporale 1996-2008, è configurata in prevalenza su velivoli di aviazione commerciale e di aviazione generale. Una media annuale di circa il 30% dei voli è di aviazione generale. La flotta restante ha movimentato in prevalenza esemplari Boeing 737 e Airbus della serie 320. Nel volume di traffico atteso, sulla base delle stime ed articolazione della tipologia dei voli degli Outlook Airbus - Boeing al 2025 - 2030) è stata previsto l'avvento di flotte Boeing 767 e equivalenti Airbus 330 al punto che, pur prefigurando ancora come aereo di riferimento Boeing 737 - tipo Ryanair o Airbus 320 EasyJet), le opere realizzate in questi sei mesi di cantiere hanno materializzato un'area di backtrack - inversione di manovra - per la pista 07 sia per Boeing 737 - 800.



Progetto Esecutivo Aeroporto Treviso - Studio manovra di inversione Boeing 737 - 800

ma anche per la flotta Boeing 767 - 300:



Progetto Esecutivo Aeroporto Treviso - Studio manovra di inversione Boeing 737 - 800

L'innovativa versatilità operativa al fine di permettere l'inversione del senso del moto in testata 07 con la realizzazione di turn pad pavimentata con sovrastruttura rigida a lastre di calcestruzzo. La nuova configurazione e dimensionamento della pista e del turnpad pertanto supporterà pesi al decollo per aeromobili della flotta di lungo raggio Boeing 767 - 300.

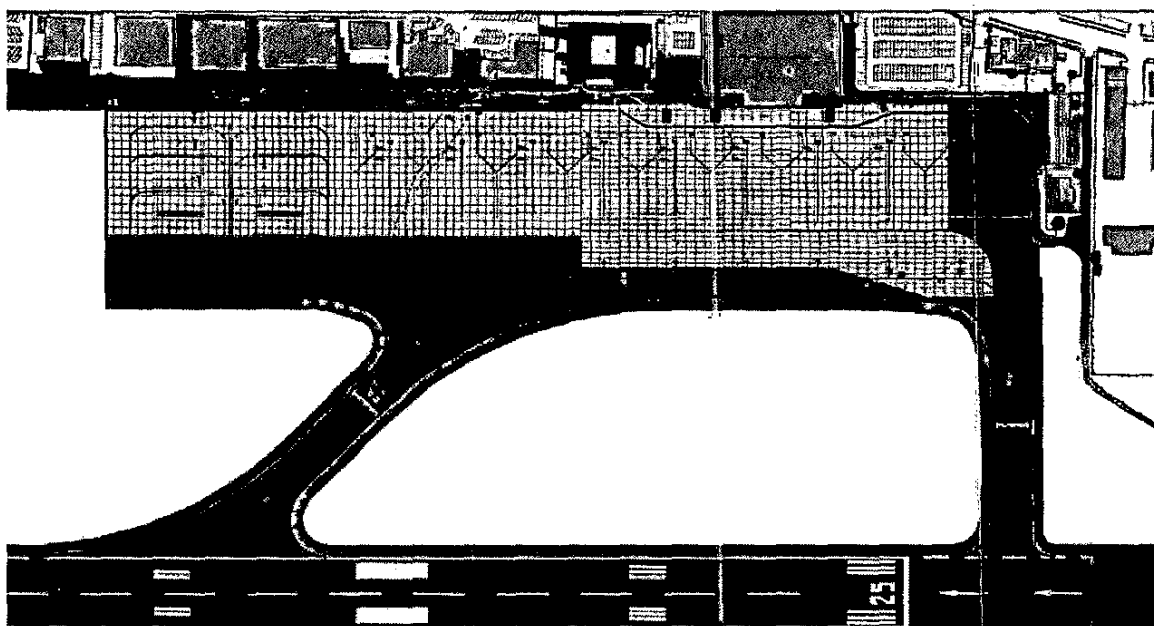
Un modello che registra pesi al decollo intorno a 160 tonnellate. Valori raddoppiati rispetto al traffico delle flotte Boeing 737 - 800 e serie Airbus 320 del peso al decollo di circa 80 tonnellate.

Gli esemplari Boeing 767 - 300 assicurano anche collegamenti aerei con destinazioni long range prefigurando voli oceanici e per il Far East indiano e asiatico. Probabilmente, la rinnovata configurazione del turnpad, potrà assicurare una pianificazione che offre opportunità di collegamenti aerei non solo diretti dal Canova ma, soprattutto e come segnalato in premessa, come scalo alternato a Venezia - Tessera.

Una opzione operativa in grado di incrementare il numero dei voli e, quindi, innegabili ripercussioni sulle ricadute concernenti:

- l'impatto acustico,
- l'impatto atmosferico,
- Piano di Rischio per incidente aereo,
- curve di isolivello del rischio,
- Safety management System.

Questioni e istanze che trovano spazio per adeguate analisi, verifiche, congruità e validazione nel contesto della Procedura di Valutazione Ambientale e, per gli ambiti di competenza di ENAC, nell'Accordo di Programma e nell'aggiornamento del Certificato di Aeroporto.

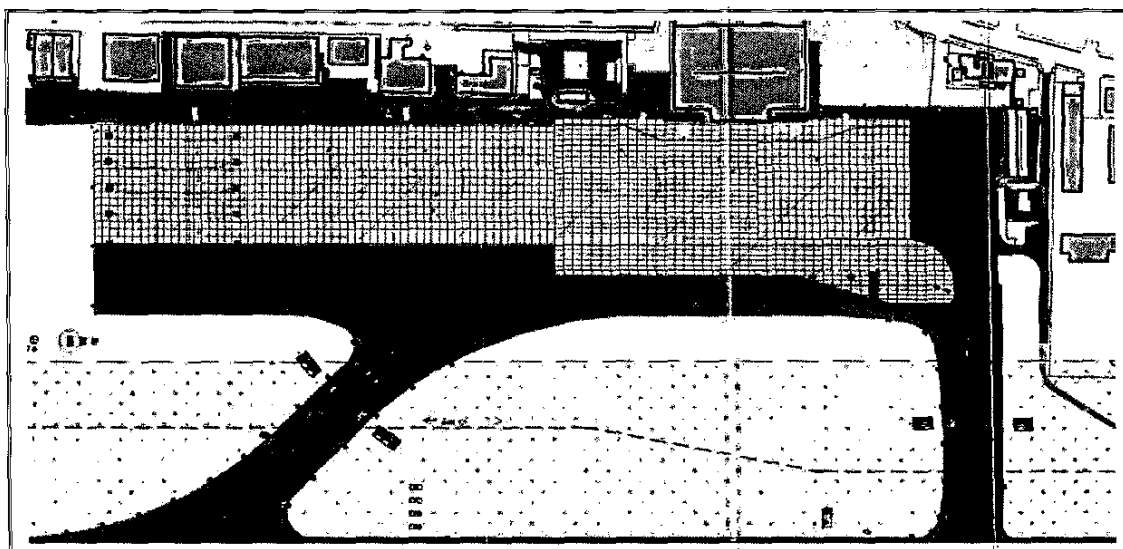


Progetto Esecutivo Aeroporto Treviso - Riconfigurazione ed aumento numero dei parcheggi

Riduzione dei tempi di occupazione della pista di volo Runway Occupancy Time (ROT) - (adozione e configurazione del Raccordo B)

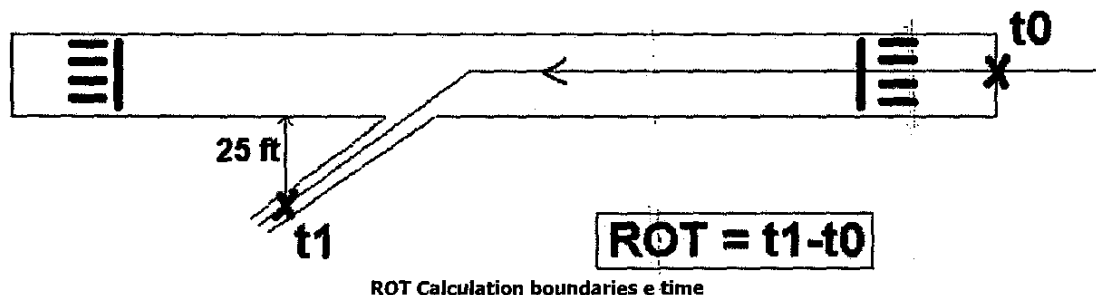
La demolizione del raccordo R2 e realizzazione del nuovo raccordo "B", posto all'ingresso del piazzale di sosta degli aeromobili costituisce una essenziale modifica nel layout aeroportuale.

Il Progetto Esecutivo in sostituzione del raccordo R2 esistente, ortogonale alla pista 07/25 ha realizzato un nuovo raccordo (denominato "B") con una geometria del tutto differente, denominata high speed taxiway. Il raccordo B, presentando una angolo di incidenza rispetto all'asse della pista di volo di 45°.



Progetto Esecutivo - Raccordo B e area Parcheggio: High speed runway exit

La nuova conformazione geometrica, sostiene il testo del Progetto Esecutivo, migliora l'efficienza operativa riducendo il tempi di occupazione pista nella fase dopo l'atterraggio e agevola, riducendo i tempi di ingresso e occupazione della pista per la fase di ingresso per la procedura di backtrack per l'allineamento in pista e successivo decollo. Determina riduzioni dei tempi di occupazione in pista dei velivoli. (vedi calcolo)



Risponde efficacemente alle mutate esigenze delle flotte commerciali e di aviazione generale ed alle stime di incremento di traffico attese:

- i. il traffico atteso;
- ii. la mix di traffico degli aeromobili assunta;
- iii. i tempi di separazione dei velivoli in fase di avvicinamento.

Airplane Name (4)	Gross Taxi Weight (tns)	Annual Departures	% Annual Growth
B737-800	79.243	4 800	3.00
A320-200 Twin opt	78.400	2 050	3.00
Dual Whi-75	34.019	1 200	3.00
Sngl Whi-60	27.216	1 200	3.00

Progetto Esecutivo Aeroporto Treviso - Mix di traffico adottato in sede di anali e progetto

La configurazione high speed runway exit realizzata determina tuttavia considerazioni aggiuntive relative all'ingresso ad una velocità superiore a quella media di rullaggio nella zona apron dei parcheggi degli aeromobili in stazionamento e/o in transito per sbarco/imbarco merci e passeggeri.

Uno scenario oggetto di specifiche valutazione dei rischi, curve di isolivello del rischio. Analizzato e ponderato da Goran Svensson - aerodrome safety inspector ICAO e Aviation Safety Authority Svedese - in un Report su Linate relativo al "main apron position with regard to collision risk with parked aircraft".

La versatilità operativa generata dall'High Speed Exit è in grado di incrementare il numero dei voli e, quindi, in grado di determinare innegabili ripercussioni sulle ricadute concernenti:

- l'impatto acustico,
- l'impatto atmosferico,
- Piano di Rischio per incidente aereo,

- curve di isolivello del rischio,
- Safety management System.

Questioni e istanze che trovano spazio per adeguate analisi, verifiche, congruità e validazione nel contesto della Procedura di Valutazione Ambientale e, per gli ambiti di competenza di ENAC, nell'Accordo di Programma e nell'aggiornamento del Certificato di Aeroporto

Installazione ILS Categoria II/III pista 07

E' ancora il Progetto Esecutivo a segnalare l'installazione di un sistema di avvicinamento strumentale alla pista 07 CAT II/III con una equivalente riconfigurazione dell'impianto AVL (sistema luminoso accessorio CALVERT, EFAS, ecc.).

In particolare con l'adeguamento di un apparato per operatività in bassa e bassissima visibilità e voli notturni, consistente in:

- Avvicinamento di precisione di ILS CAT II/III per pista RWY 07.
- Avvicinamento semplificato per pista RWY 25.
- Soglia pista RWY 07.
- Bordo pista RWY 07/25, fine pista RWY 07/25.
- Asse pista RWY 07/25.
- Zona di toccata TDZ per pista RWY 07.
Stop bar e relative taxi-line sulle tre bretelle.
- Unità guard-light.
- Segnaletica verticale.

La disponibilità della nuova strumentazione potrà consentire anche atterraggi con visibilità di 100 metri orizzontali e, con le opportune calibrazioni, anche con visibilità zero.

L'avvicinamento e l'atterraggio in Categoria II/III per la pista 07 garantisce operatività inferiore a 500 metri orizzontali consentiti dalla classica e storica strumentazione in Categoria I disponibile al Canova fino al maggio 2011.

Installazioni e limiti operativi che, quando la visibilità orizzontale a Treviso risultava inferiore a 500 metri (nebbia, precipitazioni e altro), costringeva i voli a dirottare su uno scalo alternato (Venezia Tessera e Ronchi dei Legionari, Bologna e altro).

Questa evidente quanto ulteriore flessibilità operativa permetterà anche avvicinamenti con ILS 07 e susseguente inserimento in procedure di circuit e circling per l'atterraggio su pista 25, in grado perciò di incrementare il numero dei voli e, quindi, determinare innegabili ripercussioni sulle ricadute concernenti:

- l'impatto acustico,
- l'impatto atmosferico,
- Piano di Rischio per incidente aereo,
- curve di isolivello del rischio,
- Safety management System.

Questioni e istanze che trovano spazio per adeguate analisi, verifiche, congruità e validazione nel contesto della Procedura di Valutazione Ambientale e, per gli ambiti di competenza di ENAC, nell'Accordo di Programma e nell'aggiornamento del Certificato di Aeroporto

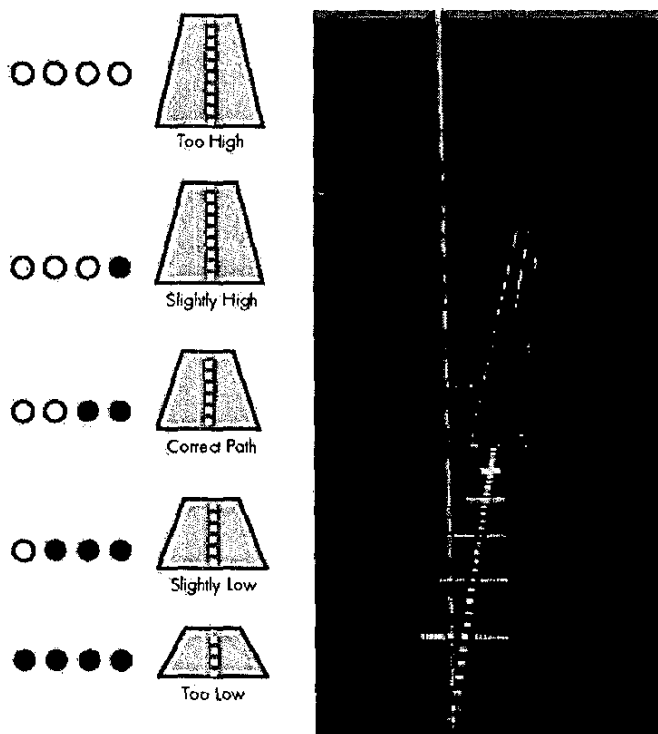
Installazione apparato PAPI pista 25

L'apparato PAPI (Precision Approach Path Indicator) che può essere utilizzato come APAPI (Abbreviated Precision Approach Path Indicator) è un sistema luminoso che assicura al pilota un sentiero visivo di planata per l'atterraggio. Può trovare applicazione un modello semplificato di PAPI con solo due luci.

- Tutte e due le luci sono rosse: si è troppo bassi.
- Una luce è rossa e una è bianca: si è alla quota corretta per l'avvicinamento.
- Tutte e due le luci sono bianche: si è decisamente troppo alti.
- Il colore delle luci cambia in base all'inclinazione con cui le si osserva

Il sistema ottico è costituito da complessi catadiottrici comprendenti lenti frontali "piano convesse sferiche" e riflettori parabolici in lamiera di alluminio purissimo.

Tra le lenti e le parabole sono collocati dei filtri rossi (vedi figura).



PAPI System Visual indications A-PAPI e CALVERT

La nuova installazione consente atterraggi sulla pista 25. La testata storicamente meno utilizzata a causa dei venti prevalenti e perché non assistita strumentalmente. L'atterraggio sulla pista 25 può prevedere l'avvicinamento con sorvolo della città di Treviso e/o comportare un avvicinamento sulla pista strumentale ILS 07 con interruzione della procedura ed entrata in circling e/o circuito.

Versatilità operativa in grado di incrementare il numero dei voli e, quindi, determinare innegabili ripercussioni sulle ricadute concernenti:

- l'impatto acustico,
- l'impatto atmosferico,
- Piano di Rischio per incidente aereo,
- curve di isolivello del rischio,
- Safety management System.

Questioni e istanze che trovano spazio per adeguate analisi, verifiche, congruità e validazione nel contesto della Procedura di Valutazione Ambientale e, per gli ambiti di competenza di ENAC, nell'Accordo di Programma e nell'aggiornamento del Certificato di Aeroporto

Nuova pavimentazione e dimensionamento pista/piazzali/raccordi

Il dimensionamento delle nuove pavimentazioni aeroportuali viene trattato in due elaborati progettuali: Doc. n° 16 (cod. RDP) avente titolo "Relazione di dimensionamento delle pavimentazioni" e Doc. n° 3 (cod. RGG) avente titolo "Relazione geologica e geotecnica", oltre che sinteticamente nella Relazione generale (Doc. n° 2).

Per quanto riguarda la pista di volo (RWY 07/25), dalla lettura di tali elaborati si apprende che l'attuale struttura non ha una costituzione omogenea, ma presenta stratigrafie diverse, diffuse sia in senso longitudinale che trasversale, dovute probabilmente ad interventi succedutisi nel tempo.

Il progettista ne ha indagato la distribuzione e perviene alla definizione di valori medi che, in ragione della capacità portante minima uniforme da assicurare su tutta la pavimentazione, ritiene di sintetizzare in uno strato superficiale in conglomerato bituminoso (più o meno vecchio) dello spessore indifferenziato di 30 cm ed in un sottostante strato di fondazione dello spessore di 27 cm che nel primo documento citato viene definito come misto granulare stabilizzato e nel secondo qualificato invece come ghiaia di riporto.

In tale secondo documento, corredato da numerose fotografie, si rileva che lo strato di conglomerato bituminoso esistente è in verità costituito da tre strati ben distinti e che lo spessore medio di essi è quasi sempre inferiore a 30 cm.

Il progettista propone la radicale demolizione dell'esistente pavimentazione (ad esclusione di una limitata zona della sua fondazione, che viene ad aggiungersi alla nuova struttura) per realizzare una pavimentazione nuova costituita dai seguenti strati (descritti dall'alto, in cm e confrontati con quelli esistenti):

pista attuale		progetto	
strati in congl. bituminoso : 30	- usura		4
	- binder		6
	- base		10
Fondazione misto gran.: 27	- fondazione congl. bitum.		20
	- fondazione stabilizz.		35

La nuova pavimentazione presenta rispetto all'attuale un insieme di strati legati a bitume dello spessore complessivo di 40 cm anziché 30 (di cui uno strato definito appartenente alla fondazione in conglomerato bituminoso di 20 cm) ed uno strato di fondazione in misto granulare stabilizzato granulometricamente superiore od uguale a 35 cm.

Per un confronto tra le pavimentazioni, supponendo che quella esistente sia sana, o risanata mantenendone le prestazioni originarie, con riferimento alla relazione geotecnica ed ai fattori di equivalenza per fondazioni proposte dalla F.A.A. (presa a riferimento dal progettista) si applicano alla pavimentazione nuova i coefficienti di correzione dello spessore dello strato di fondazione non legato. Avremo pertanto:

pista attuale		progetto	
strati in congl. bituminoso : 30	- usura		4
	- binder		6
	- base		10
Fondazione misto gran.: 27	- fondazione congl. bitum.		20
	- fondazione stabilizz.		35 x 1,7 = 60
Totale: 57		Totale:	100

Dal quadro sopra esposto si evince che la nuova pavimentazione, ai fini prestazionali, ha un notevole spessore aggiuntivo dei conglomerati bituminosi (+ 10 cm) ed una fondazione in misto non legato (resa omogenea) molto più spessa (+ 33 cm).

Si tratta quindi di una struttura completamente diversa, con prestazioni notevolmente superiori. Quanto sopra non tiene conto del fatto che lo spessore degli strati in conglomerato bituminoso della pavimentazione esistente è stato uniformato dal progettista al valore di 30 cm (secondo calcoli statistici) quando la frequenza (soprattutto nella parte destra della pista) di valori intorno a 27 - 28 cm è molto alta, frequenza che avrebbe forse consigliato di assumere un valore di spessore più contenuto (tale cioè da garantire la prestazione minima in ogni punto).

Ciò avrebbe reso il paragone tra le due strutture ancora più sbilanciato.

Vediamo ora il confronto tra le due pavimentazioni in termini di capacità portante in riferimento all'aereo critico citato in progetto, quale del tipo B 737/800 od equivalenti; si considerano quindi i seguenti dati del progetto:

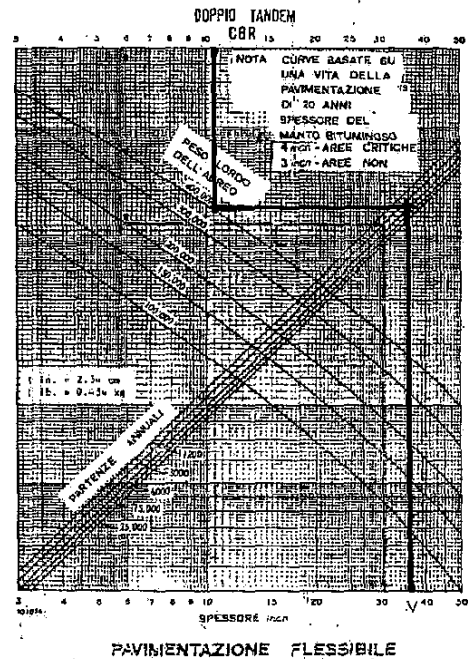
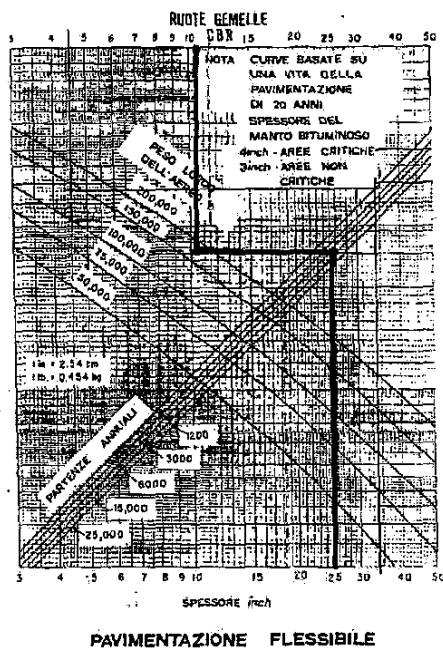
- aereo critico tipo B 737/800;
- peso MTOW intorno ad 80 ton;
- carrello principale a ruota gemellata;
- valore di CBR del sottofondo pari a 10,6%;

numero decolli/anno pari a circa 7000, per 20 anni di durata della pavimentazione.

Si osserva che il progetto definisce il B 737/800 come aereo critico anche se dimensiona ad es. la piazzola di back-tracking in testata 07 per movimenti di aerei superiori, quale il B767 - 300.

In via sintetica adottiamo il metodo empirico proposto dalla F.A.A. (Federal Aviation Administration - USA) per pavimentazioni flessibili nella circolare menzionata dal progettista:

Si utilizzano per brevità ed in prima approssimazione l'abaco relativo a carrello a ruote gemelle:



Vediamo che per i dati sopra riportati viene individuata una pavimentazione di spessore totale pari a circa 66 cm, di cui 10,16 in conglomerato bituminoso, quindi sensibilmente meno prestante di quella proposta in progetto (spessore 100 cm), che sarebbe quindi largamente sovradimensionata.

Dall'abaco si ricava inoltre che l'attuale pavimentazione (spessore totale cm 57) sarebbe dimensionata correttamente, a parità di tutte le altre condizioni (CBR, n° movimenti ecc..) per aeromobili del peso di circa 50 tonnellate, cioè del tipo DC9/41 ecc..., il che conferma la destinazione finora data allo scalo in questione.

Se si considera invece l'abaco per aeromobili con carrello a doppio tandem e del peso di 180 tonnellate, come il B767/300 ER dell'Alitalia (MTOW 185.000 kg), si vede invece che, a parità delle altre condizioni (CBR, n° movimenti ecc..) lo spessore totale risulta pari a circa 90 cm, congruente quindi con la pavimentazione di progetto.

Quest'ultima risulterebbe perfettamente dimensionata per un numero di movimenti dell'aereo critico superiore a 15000 .

Stesse considerazioni estese alle altre pavimentazioni contemplate in progetto, portano a risultati analoghi.

Conclusioni

Tutto quanto sopra considerato, questa analisi consente di affermare che il progetto in parola individua veri e propri interventi di potenziamento e sviluppo dello scalo aeroportuale (come del resto evidenzia il suo titolo) in grado di gestire un traffico sensibilmente più rilevante (aerei molto più capienti e pesanti, incremento movimenti orari ecc..) che quindi produce sull'ambiente effetti negativi e significativi.

Ne consegue ad avviso dello scrivente che tale progetto ha i requisiti previsti dalla norma attuale per dovere essere sottoposto alla procedura di valutazione di impatto ambientale (VIA: art. 23 d. leg.vo 152/2006 come modificato dall'art. 20 d. leg.vo 128/2010).

Piano di Rischio aeroportuale per incidente aeronautico

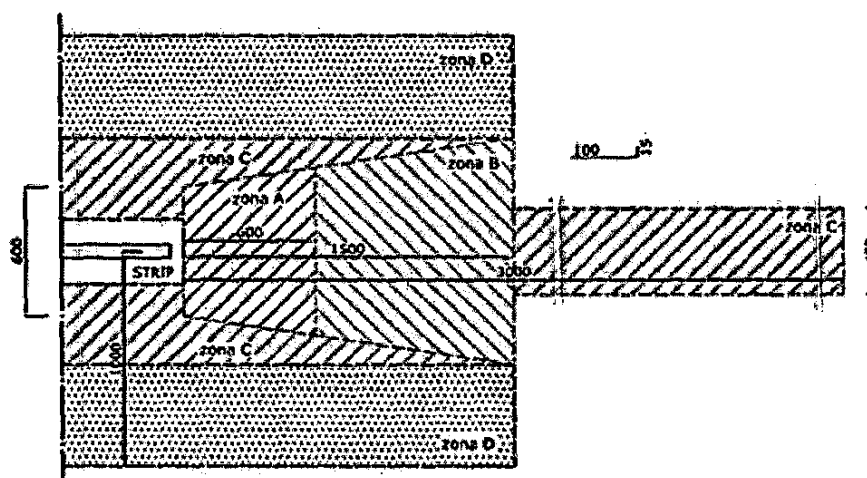
Con la modifica agli art. 707 e 715 del Codice della Navigazione del 2006 è stato varato il Piano di Rischio aeronautico per incidente aereo.

E' stato in seguito incorporato nel Regolamento ENAC per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti.

Il territorio attiguo alla pista del Canova, nello specifico i due Comuni di Quinto e di Treviso, rispettivamente per le testate 07 e 25 della pista di Treviso, non ha ancora adottato le prescrizioni ENAC.

Com'è previsto e noto l'articolo 707 del Codice della Navigazione si applica a tutti gli aeroporti aperti al traffico civile, sia commerciale che di aviazione generale.

Specifiche circolari ENAC definiscono ed illustrano le linee guida finalizzate a fornire criteri ed indicazioni ai Comuni il cui territorio è soggetto ai vincoli derivanti dai piani di rischio, nelle direzioni di decollo ed atterraggio.



Piano di Rischio aeronautico: Zona A, Zona B, Zona C e Zona D (laterale)

E precisano, ad esempio:

"Il cui territorio circostante è soggetto ai vincoli derivanti dai piani di rischio, nelle direzioni di decollo ed atterraggio, la massima attenzione va posta sulle attività sensibili quali:

- insediamenti ad elevato affollamento (centri commerciali, alberghi, stadi, ...);
- nuove edificazioni che se coinvolte in un eventuale incidente possono creare pericolo di incendio o comunque di amplificazione del danno sia all'ambiente che all'aeromobile stesso, quali ad esempio

distributori di carburante, depositi di liquidi infiammabili, industrie chimiche e consistenti insediamenti ubicati lungo le direzioni di atterraggio e decollo ed in prossimità dell'aeroporto in aree ancora sostanzialmente libere.

ENAC elabora una propria istruttoria sulla base di valutazioni di tipo aeronautico finalizzate alla verifica della correttezza dei dati e dei parametri caratterizzanti l'aeroporto considerato e del relativo utilizzo; inoltre valuta la struttura del documento evidenziando eventuali zone di carenza di analisi del territorio e chiedendo approfondimenti al Comune/i."

"Per gli aeroporti dotati di piano di sviluppo approvato (piano regolatore aeroportuale), il piano di rischio è redatto tenendo conto della configurazione dell'aeroporto all'orizzonte temporale del piano. Nei casi in cui il piano di sviluppo è in corso di elaborazione da parte del gestore aeroportuale nell'ambito del percorso di concertazione con ENAC, l'Ente interessa i Comuni per la valutazione delle ricadute delle previsioni di tale piano sulla configurazione e sui contenuti del piano di rischio".

Il Progetto Esecutivo in esame non ha inquadrato le misure di policy disposte dall'art 707 e 715.

Non vengono segnalati gli interventi e/o un eventuale programma di azioni atti a tutelare, inoltre nelle aree esterne agli aeroporti, la relazione e compatibilità con le curve di iso-rischio.

Le curve isolivello, con valori di rischio individuale tra 1×10^{-4} a 1×10^{-6} ; quale probabilità ha un individuo, residente, in transito, utente e passeggero di passaggio nel terminal e nei dintorni di un aeroporto, ha di rimanere coinvolto dalle conseguenze di un incidente.

Il Progetto Esecutivo non ha, al momento, incorporato operazioni attinenti il Piano di Rischio aeronautico e si ritiene debba essere urgentemente sviluppato in relazione, non solo in relazione ai volumi di traffico raggiunti nel corso di questo arco temporale, susseguente al superamento dei vincoli operativi posti dal Ministero dell'Ambiente (ovvero il numero dei 16.300 movimenti del 2004), ma soprattutto in funzione delle stimate attese del traffico e della tipologia di flotte aeree compatibili con il rinnovato layout e nuove strumentazioni di volo al Canova.

Appare quindi fondamentale che tale Piano di Rischio aeronautico sia calato nell'analisi della prossima Procedura di Impatto Ambientale.

Rete di monitoraggio emissioni sonore ed emissioni gassose

La Società AER/TRE SPA nel 2005 aveva commissionato la redazione di progetto preliminare del sistema di monitoraggio del rumore aeroportuale.

Probabilmente la necessità di monitorare da un lato

- le singole operazioni di decollo ed atterraggio al fine del rispetto delle procedure antirumore definite dalle commissioni di cui all'art. 5 del decreto 31 ottobre 1997, secondo i criteri stabiliti dalla commissione di cui all'art. 4, comma 1, lettera a), del decreto 31 ottobre 1997;

- registrare in continuo i dati di ogni singolo evento;

- essere predisposti per recepire e gestire le eventuali lamentele da parte dei cittadini;

- verificare il rispetto della zonizzazione acustica aeroportuale.

Il sistema avrebbe dovuto essere costituito da centraline di rilevamento dislocate sul territorio interessato alle operazioni di volo in sorvolo nel contesto operativo di 16.300 voli/anno delineati, probabilmente, dalla Valutazione di Impatto Ambientale.

Quale stato dell'arte ha validato il riscontro acustico del Canova?

Quali dati acustici aeroportuali sono stati forniti alla popolazione?

Con quale correlazione tra i movimenti aerei e tracciato radar?

A fronte dell'incremento dei voli, della diversificata flotta operativa avvicinata in questi anni, di una modalità di avvicinamento ed atterraggio strumentale ILS di Categoria I, di procedure di decollo che non sembrerebbe aver ancora designato e comparato eventuali vantaggi acustici della tecnica di pilotaggio. L'opzione procedurale idonea tra il decollo ICAO A, ICAO B e/o delle formulazioni più aggiornate, sembrerebbe indispensabile evidenziare anche le urgenze di valutare l'impronta acustica e impatto complessivo stimato delle emissioni sonore delle flotte Boeing 767 - 300 ed equivalenti.

Le fasi che devono essere sottoposte a verifica, nella ricerca delle idonee misure per il contenimento dell'impatto acustico, nelle fasi di volo e involo, ma specialmente nelle fasi di frenata e decelerazione susseguente all'atterraggio dei velivoli wide body. Come previsto dagli specifici Decreti "aeroportuali".

Una puntuale verifica dell'impatto generato dalle emissioni sonore on ground potrebbero rappresentare un limite, e vincolo, decisivo per il superamento del livello di 75 Lva entro il limitato sedime aeroportuale di circa 140 ettari.

L'annotazione del documento relativo ai vincoli e prescrizioni del Decreto di VIA del 2007 illustra limiti e urgenze per quanto riguarda l'analisi e la mitigazione acustica:

per quanto riguarda il quadro di riferimento ambientale:

componente rumore:

- nel corso dell'istruttoria tecnica è stato richiesto al proponente di rielaborare le simulazioni del rumore nei vari scenari al 2005 e 2010, sommando i contributi del rumore degli aeromobili in volo con il rumore a terra degli stessi e delle altre sorgenti aeroportuali. In particolare oltre al rumore derivante dalle fasi di decollo e atterraggio è stato considerato:

- ✓ rumore prodotto dalle prove motori;
- ✓ rumore prodotto dalla movimentazione di velivoli a terra (taxing).

Gli Scenari di riferimento per simulazioni sono:

1. situazione attuale al 2002, calibrata su dati fonometrici e di traffico aereo rilevato per tre settimane;
 2. situazione futura al 2005;
 3. situazione futura al 2010;
- dall'esame di queste figure si evince come per le simulazioni che prevedono anche la presenza della rumorosità a terra (prove motori e taxing), per tutti e tre gli scenari studiati, la rumorosità simulata risulterebbe compatibile con la classificazione acustica aeroportuale che è stata approvata in data 08 luglio 2003 e notificata ai due comuni interessati, Treviso e Quinto di Treviso, con lettera prot n. 2934/2.32 Enac Venezia;
 - i comuni interessati non hanno ancora espresso un parere di merito, né adeguato la propria zonizzazione acustica a quella indicata nella classificazione acustica aeroportuale;
 - si rileva, comunque, che vi è almeno un ricettore in zona acustica B, la cui presenza è incompatibile ai sensi del DM 31/10/1997 art. 7 comma 1, per il quale non è stata presentata alcuna ipotesi di delocalizzazione/mitigazione; si rileva, inoltre, la presenza di alcuni ricettori sensibili nella zona acustica A che erano già presenti prima dell'incremento dei voli dell'aeroporto per i quali non è prevista alcuna ipotesi di mitigazione;

Lo stesso testo esprime il parere negativo e dispone una serie di prescrizioni che ancora oggi devono essere realizzate.

PARERE INTERLOCUTORIO NEGATIVO

circa la compatibilità ambientale del progetto "Incremento fruitivo dell'Aeroporto Civile di Treviso: piano di controllo e riduzione degli impatti" presentato dalla Società AER/TRE Aeroporto di Treviso S.p.A. con sede in via Noalese 63/E, 31100 Treviso (TV).

DISPONE

- che la procedura di approvazione del progetto ed i conseguenti atti da emanarsi da parte delle amministrazioni competenti restino subordinati alla presentazione di un'aggiornata istanza ed alla successiva pronuncia di compatibilità ambientale relativamente al Master Plan dell'aeroporto di Treviso da parte del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di concerto con il Ministro per i Beni e le Attività Culturali, acquisito il "sentito" della Regione Veneto;
- che la nuova domanda di pronuncia di VIA sia corredata da:
 - ✓ la documentazione di progetto e dello studio di impatto ambientale che dimostrino e garantiscano il superamento di tutte le criticità e delle lacune evidenziate nelle premesse, che sono parte integrante del presente provvedimento, e che garantiscano una lettura coordinata e coerente con la documentazione finora prodotta;
 - ✓ la documentazione attestante l'avvenuta nuova pubblicazione ai sensi dell'art. 5 comma 1, del D.P.C.M. n. 377/88, secondo le modalità previste dalla circolare del Ministero dell'ambiente dell'11 agosto 1989;
 - ✓ la dichiarazione giurata ai sensi dell'art. 2 comma 3, del D.P.C.M. 27 dicembre 1989 relativa alle allegazioni prodotte;
 - ✓ la sintesi non tecnica complessiva rielaborata tenendo conto delle modifiche ed integrazioni intervenute;
 - ✓ che gli atti siano presentati nel numero di copie indicato nel primo comma del citato art. 2 del D.P.C.M. 27 dicembre 1988 e siano altresì depositati per la consultazione del pubblico negli appositi uffici regionali della Regione Veneto;

La versatilità operativa scaturita dal Progetto Esecutivo in analisi incrementa sostanzialmente il numero dei voli e, quindi, determinare innegabili ripercussioni sulle ricadute concernenti:

- l'impatto acustico,
- l'impatto atmosferico,
- Piano di Rischio per incidente aereo,
- curve di isolivello del rischio,
- Safety management System.

Questioni e istanze che trovano spazio per adeguate analisi, verifiche, congruità e validazione nel contesto della Procedura di Valutazione Ambientale e, per gli ambiti di competenza di ENAC, nell'Accordo di Programma e nell'aggiornamento del Certificato di Aeroporto

Conclusioni

Gli interventi principali previsti dal Progetto Esecutivo determinano inevitabilmente un marcato incremento della capacità oraria dei voli. Con prospettive di mix dei flussi e nei volumi di traffico incomparabilmente superiori ai vincoli posti dal Decreto di VIA "Parere interlocutorio negativo".

Il potenziamento dei voli avviene principalmente come effetto dei seguenti interventi:

- 1 - Rifacimento della pista e rullaggi;**
- 2 - Configurazione del Raccordo B verso il piazzale aeromobili come high speed runway exit;**
- 3 - Configurazione back track pad pista 07 per aeromobili flotte Boeing 767 -300;**
- 4 - Riduzione dei tempi di occupazione della pista di volo Runway Occupancy Time;**
- 5 - Installazione ILS Categoria II/III pista 07;**
- 6 - Installazione PAPI pista 25;**
- 7 - Nuova pavimentazione e dimensionamento pista/piazzali/raccordi.**

Il "potenziamento" dei voli e le prospettive di volumi di traffico consistenti appare evidente anche dagli indici di utilizzo del Terminal, della Pista e del Piazzale - Apron elaborato dall'Atlante Aeroporti proposto dallo studio OneWork - Nomisma - KPMG.

AEROPORTO	CAPACITA' ORARIA			Grado di utilizzo delle piste	
	Terminal	Piazzale	Piste	medio	ora di picco
	mov/h	mov/h	mov/h		
TREVISO	7	13	16	20%	40%

AEROPORTO	CAPACITA' PASSEGGERI						TRAFFICO 2008
	Terminal		Piazzale		Piste		
	Pax/anno	Grado di utilizzo	Pax/anno	Grado di utilizzo	Pax/anno	Grado di utilizzo	n. pax
TREVISO	1.800.000	80%	3.400.000	50%	6.205.000	27%	1.706.345

Il riscontro sul grado di utilizzo del Terminal, del Piazzale e delle Piste riguardano il 2008, ma lo stesso P.S.A. Piano Strategico Aeroportuale delineando target di efficienza inquadra e stima, implicitamente, le potenzialità di incremento dei voli sullo scalo della Marca Trevisana.

La residua disponibilità percentuale del livello di utilizzo dell'Aerostazione del Canova, non deve preoccupare. Abbisogna, infatti, di interventi minori, di riassetto degli spazi interni dedicati all'accoglienza dei passeggeri in arrivo e partenza. Una selettiva riconfigurazione degli spazi land e airside.

E' possibile sopportare flussi di utenza, imbarchi e sbarchi, in coerenza con il raddoppio dei movimenti di pista stimato dalla stessa Società di gestione dell'aeroporto di Treviso AERTRE, con una diversificata layout. Perciò funzionale con l'ottimizzazione della modalità operativa nel mix dei flussi nelle procedure check in,

spazi commerciali, e di flusso nell'organizzazione delle aree di partenze ed arrivi.

In conclusione il "potenziamento" infrastrutturale dello scalo di Treviso appare un risultato del tutto conforme all'elencazione delle opere e degli interventi realizzati dal Progetto Esecutivo autorizzato da ENAC e analizzato in queste pagine.

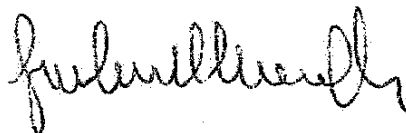
L'incremento atteso dei volumi di traffico, l'apertura di nuovi collegamenti, nuove destinazioni ed una intensificazione delle frequenze dei voli storici rappresenta esclusivamente l'inevitabile risultato delle policy imprenditoriali propugnate dai manager dello scalo trevisano.

Inevitabile appare comunque come le potenzialità e sostenibilità dello scalo, le prospettive degli esercenti aeroportuali siano sottoposti alle verifiche di compatibilità e sostenibilità ambientali connesse alla Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale così come degli standard di security del Programma nazionale di Sicurezza ed infine della safety associata al Piano di Rischio per incidente aeronautico entro ed all'esterno del sedime aeroportuale.

Treviso, 07.05.2012

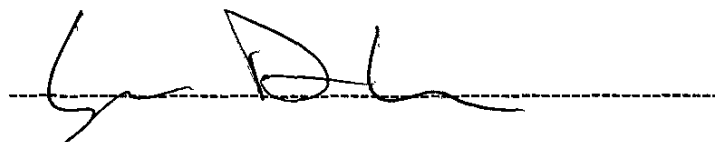
Firma

Giuliano Mansutti



Firme:

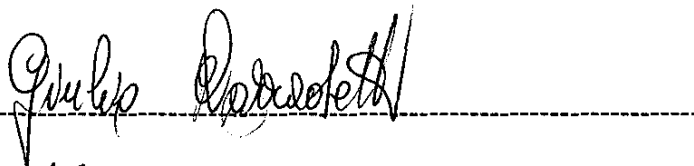
1. Giovanni De Luca



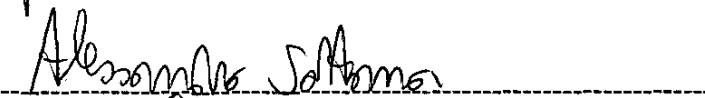
2. Antonella Vazzoler



3. Giulio Corradetti



4. Alessandro Sottana



5. Dante Nicola Faraoni

