



# COMUNE DI QUINTO DI TREVISO

PROVINCIA DI TREVISO

Piazza Roma, 2 - 31055 Quinto di Treviso TV - Tel. 0422/472311 Fax 0422/472380

Codice Fiscale 80008290266 P.Iva 01253020265

e-mail [quintoditreviso.tv@cert.ip-veneto.net](mailto:quintoditreviso.tv@cert.ip-veneto.net)

Prot. n° 5915

Quinto di Treviso, li 26/04/2013

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare  
Dir. Gen. per le Valutazioni Ambientali

Divisione II

Sistemi di Valutazione Ambientale

Via Cristoforo Colombo, 44

00147 ROMA

[DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it](mailto:DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it)



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

E. prot DVA - 2013 - 0010630 del 08/05/2013

Ministero per i Beni e le Attività Culturali

Direzione Generale per il Paesaggio, le Belle arti, l'Architettura e l'Arte contemporanee

Servizio IV – Tutela e qualità del Paesaggio

Via San Michele, 22

00154 ROMA

Regione Veneto

Unità Complessa V.I.A. – V.A.S.

Cannaregio, 99

30121 – VENEZIA

[protocollo.generale@pec.regione.veneto.it](mailto:protocollo.generale@pec.regione.veneto.it)

Provincia di Treviso

Sett. Ecologia e Ambiente – VIA- VAS

Via Val di Breda, 116

31100 – TREVISO

[protocollo.provincia.treviso@pecveneto.it](mailto:protocollo.provincia.treviso@pecveneto.it)

p.c.



Parco Naturale Regionale del Fiume Sile

Via Tandura, 40

31100 - TREVISO

[segreteria.parcosile.tv@pecveneto.it](mailto:segreteria.parcosile.tv@pecveneto.it)

p.c.

Comune di Treviso

Via del Municipio, 16

31100 – TREVISO

[postacertificata@cert.comune.treviso.it](mailto:postacertificata@cert.comune.treviso.it)

p.c.

Comune di Zero Branco

Piazza Umberto I, 1

31059 ZERO BRANCO (TV)

[legalmail@pec.comunezerobranco.it](mailto:legalmail@pec.comunezerobranco.it)

**Osservazioni allo Studio di Impatto Ambientale del Piano di Sviluppo Aeroportuale (2011-2030) dell'aeroporto di Treviso "Antonio Canova" (pubblicato il 9 marzo 2012) ed in particolare alle integrazioni volontarie prodotte dal proponente in data 1 marzo 2013**

## **PREMESSA**

### **La procedura di VIA e i precedenti provvedimenti**

Il Masterplan dell'Aeroporto Antonio Canova di Treviso è soggetto alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale – VIA - (ex Parte Seconda D.Lvo n. 152/06 e ss.mm.ii.), in quanto riconducibile alle categorie di cui all'allegato II "Progetti di competenza statale", punto 10 "[...] aeroporti con piste di atterraggio superiori a 1.500 metri di lunghezza".

Oltre al sopra citato allegato II del D.Lvo 152/06 e ss.mm.ii., l'ulteriore riferimento legislativo è rappresentato dal DPCM 27.12.1988, il cui art. 8 stabilisce che "con riferimento agli aeroporti, la procedura di cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, si applica al sistema aeroporto nel suo complesso, nonché ai progetti di massima delle opere qualora comportino la modifica sostanziale del sistema stesso e delle sue pertinenze in relazione ai profili ambientali:

- nel caso di nuovi aeroporti o di aeroporti già esistenti per i quali si prevede la realizzazione di piste di lunghezza superiore ai 2.100 metri od il prolungamento di quelle esistenti oltre i 2.100 metri;
- nel caso di aeroporti già esistenti con piste di lunghezza superiore a 2.100 metri, qualora si prevedano sostanziali modifiche al piano regolatore aeroportuale connesse all'incremento del traffico aereo e che comportino essenziali variazioni spaziali ed implicazioni territoriali dell'infrastruttura stessa.

Al di là di alcuni aspetti regolamentari modificati dalla legislazione successiva, quali il riferimento all'articolo della 6 della legge 349/86, oggi abrogato e sostituito dal D.Lvo n. 152/06 e ss.mm.ii., ai progetti di massima, in luogo dei progetti definitivi, o alla lunghezza pista, 2.100 invece di 1.500 metri, il succitato articolo di fatto afferma che le modifiche dei Piani di sviluppo aeroportuali comportanti incrementi dei volumi di traffico aereo e variazioni spaziali dell'infrastruttura, debbano essere assoggettate a procedura VIA e che questa debba avere ad oggetto l'intero sistema aeroporto.

I contenuti dello Studio di Impatto Ambientale (SIA) sono conformi all'allegato VII della Parte Seconda D.Lvo n. 152/06 e ss.mm.ii. e allo schema introdotto dal DPCM 27.12.1988 (Quadro di riferimento programmatico, progettuale, ambientale), e una Sintesi non tecnica.

Il SIA e la documentazione correlata sono sviluppati tenendo in considerazione il progresso delle procedure di VIA avviate nel passato per lo stesso aeroporto ed in particolare dei seguenti documenti:

- SIA del Masterplan dell'aeroporto Antonio Canova di Treviso (aggiornamenti ed integrazioni dell'agosto 2007): questa procedura si è conclusa con **Parere interlocutorio**

**negativo** circa la compatibilità ambientale del progetto di incremento fruitivo dell'Aeroporto di Treviso;

- istanza del MATTM del 14 maggio 2007 sul SIA Masterplan dell'aeroporto Antonio Canova di Treviso (versione di dicembre 2002);
- il progetto delle opere di rifacimento della pista è stato escluso dall'assoggettamento a VIA, **ma nel parere relativo si fa esplicito riferimento alla condizione di non incremento del traffico aereo;**
- SIA del Masterplan dell'aeroporto Antonio Canova di Treviso (aggiornamenti ed integrazione dell'aprile 2005).

In relazione al caso di specie con particolare riferimento alla pregressa procedura circa la compatibilità ambientale del progetto di incremento fruitivo dell'Aeroporto di Treviso, preme evidenziare quanto segue.

Il D.M. 14 maggio 2007 ha fissato in 16.300 movimenti annui il numero complessivo di voli ammessi nello scalo trevigiano "Antonio Canova". In particolare, con tale decreto il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare:

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

In spregio a tali prescrizioni, si rileva come non solo la nuova istanza di V.I.A. sia stata presentata tardivamente rispetto al termine inderogabile di tre mesi posto dal decreto, ma anche che il limite di 16.300 movimenti annui fissato dal medesimo decreto sia stato di gran lunga superato, ancorché la nuova procedura di V.I.A. non risulti ancora definita. Al riguardo si rappresenta che sulla base dei dati forniti dall'Associazione di categoria Assaeroporti, risulta che lo scalo trevigiano ha registrato ben 17.687 voli nel periodo compreso tra gennaio e ottobre 2012.

Peraltro, si osserva come la circostanza che il parere interlocutorio sopra richiamato sia stato reso in un procedimento oggi formalmente archiviato su istanza della stessa proponente, non significa che il numero di movimenti annui stabilito dal medesimo decreto ministeriale possa essere aumentato a dismisura senza che la nuova procedura di V.I.A., avviata a seguito della richiesta di Verifica di Compatibilità Ambientale presentata in data 9 marzo 2012, sia stata positivamente conclusa.

Invero, a ribadire l'attuale applicabilità del D.M. 14 maggio 2007 recante l'indicazione del limite di 16.300 voli annui consentiti nello scalo trevigiano, si rammenta che con sentenza n. 975/2012, il T.A.R. Veneto, Sezione Terza, ha definito il ricorso allibrato al n. 1528/2011 R.G. promosso da Italia Nostra Onlus per "*l'annullamento del provvedimento della Direzione Generale per le valutazioni ambientali – prot. dva-2011-0010666 del 5/5/2011 –*

*avente ad oggetto l'esclusione della procedura di via del progetto aeroporto "Antonio Canova" di Treviso. Interventi di potenziamento e sviluppo delle infrastrutture di volo, pubblicato sulla gazzetta ufficiale 25/5/2011 parte 1 n. 120".*

Con tale decisione il Collegio ha statuito che *"il progetto e la decisione impugnata di non sottoporlo a VIA rispettano il limite numerico dei voli autorizzato, pari a 16.300, come risulta dal Decreto del Ministro dell'Ambiente in data 14 maggio 2007. È evidente che tale limite massimo di voli annuo deve essere rispettato dalla società di gestione dell'aeroporto, anche considerando che la sussistenza di tale limite annuo è riconosciuto dalla stessa società di gestione dell'aeroporto".*

Ancora, nelle motivazioni della medesima sentenza, i Giudici hanno specificato che *"La decisione del ricorso deve tenere conto delle valutazioni espresse dal Consiglio di Stato con l'ordinanza n. 4460/2011 [...]. In tale ordinanza è stato osservato che il gravato provvedimento contiene la prescrizione secondo cui il numero totale annuo di movimenti dei veicoli dallo scalo non dovrà subire aumenti rispetto al numero attualmente autorizzato".*

È dunque evidente come il T.A.R. Veneto, in applicazione del disposto di cui al D.M. 14 maggio 2007 e conformemente all'autorevole decisione assunta dal Consiglio di Stato, abbia statuito che l'aeroporto di Treviso non può effettuare un numero totale annuo di movimenti superiore a 16.300.

Tale statuizione dovrà essere rispettata almeno fintanto che la procedura di VIA non sarà positivamente conclusa.

Per effetto delle norme per il coordinamento e la semplificazione dei procedimenti (ex art. 10 D.Lvo n. 152/06 e ss.mm.ii.), il Masterplan è stato inoltre sottoposto congiuntamente, nell'ambito della stessa procedura di VIA, a Valutazione di incidenza (ex art. 5 DPR n. 357/1997), per cui è stato elaborato un documento distinto (Relazione di Valutazione di incidenza), coerente nei contenuti al SIA, che contiene gli elementi di cui all'allegato G del DPR n. 357/1997, in cui vengono trattati specificamente gli effetti del Masterplan su habitat e specie presenti nei siti della Rete Natura 2000 limitrofi all'aeroporto.

In data 10.05.2012 il Comune di Quinto di Treviso ha presentato osservazioni allo Studio di Impatto Ambientale, secondo il testo approvato dal Consiglio Comunale nella seduta del 08.05.2012.

Viste le integrazioni volontarie presentate dal proponente in data 1 marzo 2013, si propongono nel seguito le ulteriori osservazioni allo Studio e alle integrazioni stesse, nonché le proposte di compensazioni ambientali.

Si precisa che le osservazioni già presentate sono in tutto e per tutto fatte salve e sottoposte alla valutazione degli organi responsabili insieme alle presenti.

Tutto ciò premesso, si presentano le seguenti

**OSSERVAZIONI INTEGRATIVE ALLE CONTRODEDUZIONI  
VOLONTARIE DEL PROPONENTE, BASATE SUL MANCATO O  
PARZIALE ACCOGLIMENTO DI QUELLE PRECEDENTEMENTE  
PRESENTATE**

**Possibile coinvolgimento di altri comuni nelle aree di interferenza delle nuove rotte di decollo**

Per quanto più oltre argomentato, non si può escludere l'eventualità che altri comuni siano interessati dalle nuove rotte di decollo previste dal Piano di Sviluppo Aeroportuale. Ciò anche alla luce della registrazione dei tracciati radar delle rotte reali che dimostrano una variazione significativa rispetto alle rotte ufficiali, soprattutto in fase di decollo e di virata.

**Si chiede di coinvolgere nella procedura di VIA il Comune di Zero Branco e di adeguare il procedimento partecipativo di conseguenza.**

**Alternative di progetto**

Lo SIA si regge sull'ipotesi che le rotte di decollo siano modificate come da studio ICAO commissionata dalla società gestore dell'Aeroporto di Treviso. Tale soluzione NON risultava approvata alla data di presentazione dello studio, né lo è ad oggi (figura 1).

Lo SIA NON considera nel traffico aereo i movimenti relativi all'Aeroclub.

**Poiché il Ministero dell'Ambiente aveva già espresso parere negativo nel maggio 2007 alla proposta di SIA (iniziata nel 2002) per incremento traffico (richiesta di aumento di voli su Treviso), identificando in "16.300 limite che ambientalmente può sostenere l'aeroporto di Treviso", e poiché il nuovo traffico aereo non risulta autorizzato, si richiede che il Ministero dell'Ambiente valuti il nuovo progetto con riferimento ai 16.000 movimenti previsti più quelli dovuti all'Aeroclub! Si chiede pertanto che tale scenario NON autorizzato sia considerato quale alternativa nella VIA. Si valutino pertanto i diversi scenari (rotte attuali e nuove rotte) quali alternative di progetto e si condizionali l'eventuale giudizio positivo di compatibilità ambientale alla loro valutazione comparativa e alla effettiva autorizzazione degli scenari non autorizzati.**

Il Master Plan riguarda il periodo temporale 2011-2030, ma ad oggi (aprile 2013) la procedura non è conclusa. Esso quindi non può riguardare interventi o previsioni del 2010 o del 2011 e va in questo senso aggiornato. Di conseguenza va aggiornata anche l'opzione zero che contempla opere già di fatto realizzate.

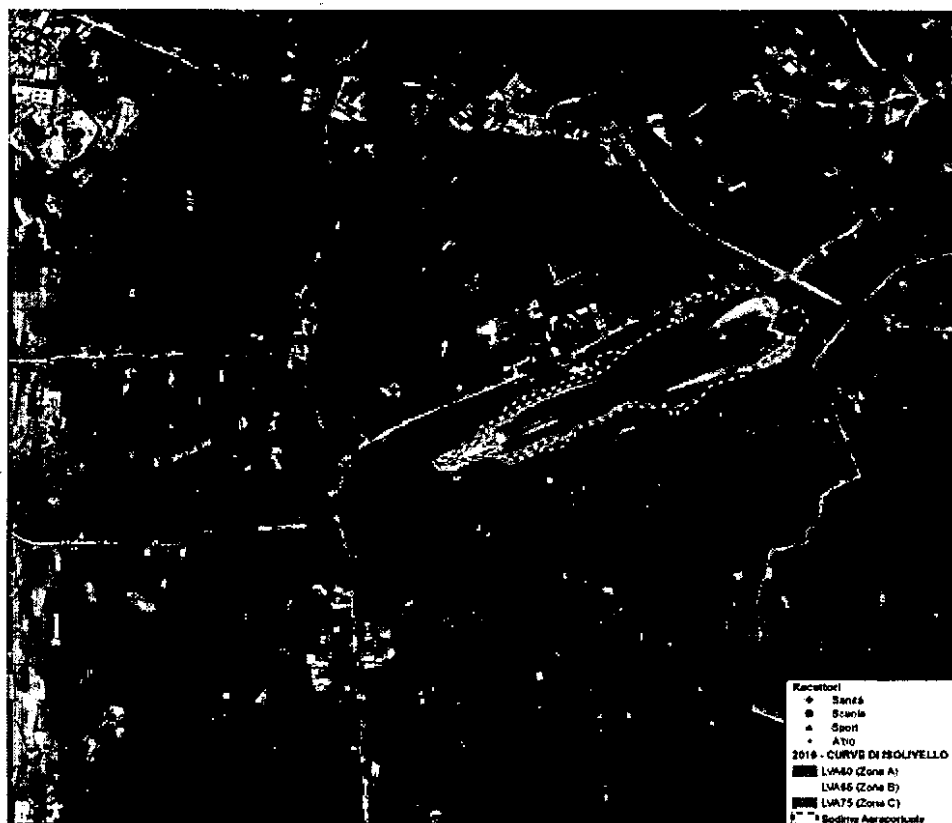


Figura 1 Scenario di classificazione acustica con nuove rotte di decollo (PBA) non ancora autorizzate

## Quadro di Riferimento progettuale

Le opere previste dal Master Plan sono:

Nome	Descrizione
<b>TERMINAL</b>	
Demolizione vecchio deposito carburante	Funzionale all'ampliamento del terminal
<i>Ampliamento Terminal Passeggeri</i>	<i>Intervento funzionale all'ampliamento di circa 600 m<sup>2</sup> della sala imbarchi Schengen, realizzato nel 2010. L'intervento si rendeva necessario data la particolare tipologia dei voli in arrivo, unitamente all'orario di arrivo, che creava picchi di passeggeri in attesa del controllo passaporti</i>
Ampliamento Terminal Passeggeri	In relazione ai previsti sviluppi del traffico aereo, si prevede l'ampliamento della superficie da destinare all'aerostazione, con lo sviluppo longitudinale parallelo al piazzale di una parte del terminal da destinare al raggiungimento dei gate di imbarco. Ampliamento totale 11.400 m <sup>2</sup> suddivisi in 5 step

Nome	Descrizione
<b>EDIFICI VARI</b>	
Nuova caserma Vigili del fuoco (V.V.F.)	L'acquisizione della struttura in semicostruzione ad ovest del piazzale, consente di collocare in una posizione più baricentrica rispetto alla pista del presidio dei V.V.F. La struttura esistente si presta molto bene ad essere trasformata in autorimessa per i mezzi di soccorso e con opportune modifiche sul lato landside ricavare gli spazi per uffici e di servizio del personale.
Nuovo deposito carburante	Ad ovest in prossimità della testa del piazzale, nel suo futuro assetto di completa estensione, si prevede la realizzazione di un nuovo deposito carburante, di uguale capacità (300.000 litri), dotato di proprio accesso diretto dalla SS515 "Noalese". Occuperà una superficie complessiva di circa 5.000 m <sup>2</sup> .
Demolizione attuale presidio V.V.F.	A seguito dello spostamento in altra sede più appropriata, si prevede la demolizione dell'attuale presidio dei Vigili del Fuoco (solo il presidio – non il ricovero mezzi V.V.F.), circa 11.750m <sup>3</sup> , che libera un volume di circa 3.000m <sup>3</sup> .
Sistemazione deposito mezzi di rampa (Riutilizzo edificio esistente V.V. F.)	Sull'area liberata dalla demolizione dell'attuale ricovero mezzi dei Vigili del Fuoco, sulla testata est del piazzale, si prevede il riutilizzo del capannone per il ricovero dei mezzi V.V.F. per il deposito dei mezzi di rampa.
Nuovo Hangar per Aviazione Generale	L'intervento prevede la demolizione dell'attuale hangar De Longhi e la costruzione nella stessa posizione di un nuovo hangar più ampio.
Ridimensionamento edificio Dogana	Intervento di ridimensionamento dell'edificio dogana al fine di rendere disponibile dell'area per l'estensione del Terminal.

Nome	Descrizione
<b>SISTEMA DI ACCESSO - VIABILITA' E PARCHEGGI</b>	
Nuova viabilità di accesso al presidio V.V.F. e al deposito carburante	Si prevede la realizzazione di una nuova viabilità di accesso dalla SR515 "Noalese", tramite incrocio a "T", al previsto nuovo Presidio dei Vigili del Fuoco ed alla nuova area per il deposito carburante
Ampliamento parcheggi a raso esistenti	Progetto di ampliamento di parcheggi a raso esistenti: Ampliamento parcheggio PB per autovetture private e bus. Ampliamento parcheggio PC per autovetture private.
Ampliamento parcheggio a raso esistente	Si prevede un nuovo parcheggio a raso (P4) con una capienza di circa 450 posti auto
Sistemazione e ampliamento parcheggi	L'intervento riguarda la realizzazione della viabilità di accesso al curb del terminal, dalla SR 515 "Noalese", ed all'antistante parcheggio per la sosta a breve termine. I parcheggi PA e P2 vengono adeguati per essere integrati nel nuovo assetto per l'accessibilità.
Viabilità fronte terminal	Il ridisegno della nuova viabilità di accesso al terminal necessita la riorganizzazione dell'area curb per carico/scarico passeggeri.
Demolizione edifici su aree acquisite da privati	Si prevede previa acquisizione la demolizione di circa 6.700m <sup>2</sup> di edifici privati, necessari per liberare un'ampia area tra la SR515 "Noalese" e il sedime aeroportuale, da destinare alla sosta delle auto
Nuova rotatoria SR515 "Noalese"	Si prevede una modifica della viabilità pubblica SR515 "Noalese" da attuarsi attraverso l'inserimento di una rotatoria della dimensione di 20m di raggio, che consenta l'ingresso in sicurezza all'area del terminal ed all'antistante area della Lottizzazione Luigina, dove sono previste funzioni commerciali e terziarie. L'intervento è da concordare con gli enti pubblici competenti: Regione Veneto e Comune di Treviso
Nuovo parcheggio a raso auto e bus (P3)	Parcheggio a raso (P3) per 645 posti auto, posti bus e sistemazione aree verdi.
Parcheggio D	<i>Intervento già realizzato – parcheggio a raso coperto per 143 posti auto.</i>
Nuovo parcheggio addetti	Realizzazione di un nuovo parcheggio addetti adiacente all'edificio dogana.
Ampliamento parcheggio P5	L'intervento prevede l'ampliamento del parcheggio PC (P5 con la nuova denominazione) a seguito del nuovo layout fronte aerostazione.
Parcheggio a raso temporaneo	Parcheggio da realizzare nell'area del nuovo deposito carburante a cavallo fra la terza e la quarta fase dell'ampliamento del terminal, per un totale di 3.100 m <sup>2</sup> .



Nome	Descrizione
<b>INFRASTRUTTURE DI VOLO</b>	
<i>Interventi di riqualifica Pista 1, rifacimento AVL e adeguamento STRIP</i>	<i>Interventi di riqualifica generale della pista di decollo. Questi sono: riqualificazione generale della pavimentazione per pista di volo; ripavimentazione shoulders, antiblast e RESA; riqualificazione back track in testata 25; realizzazione nuova bretella veloce a 45° denominata Raccordo B; rifacimento degli impianti AVL per il passaggio al CATII-III; adeguamento sentiero luminoso.</i>
<i>Interventi su pista di volo, piazzale sosta aeromobili e AVL</i>	<i>Intervento di manutenzione straordinaria riguardante la pista di volo, la cabina aeromobili e l'impianto AVL. Intervento già realizzato.</i>
<i>Attività propedeutiche riqualifica pista ed AVL</i>	<i>Interventi di preparazione per le opere di pavimentazione pista di decollo e upgrade</i>
<i>Rifacimento giunti piazzale aeromobili</i>	<i>Intervento di adeguamento dei giunti per la pavimentazione del piazzale aeromobili.</i>
<i>Ampliamento piazzale aeromobili e spostamento cabina AVL</i>	<i>In previsione dei futuri volumi di traffico ipotizzati emerge la necessità di adeguare la capacità del piazzale di sosta aeromobili, passando da una configurazione di piazzole in self manouvering a piazzole in push back; l'intervento implica lo spostamento della cabina AVL. Si prevede dunque una estensione totale di 35.500 m<sup>2</sup> articolata in tre step.</i>
<i>Nuova viabilità perimetrale</i>	<i>Con il prolungamento del piazzale e la realizzazione della nuova taxiway, si rende necessario adeguare il tratto di viabilità perimetrale a nord-ovest, per una lunghezza di circa 1.500m; la nuova perimetrale viene collocata più a nord, lungo la nuova recinzione del sedime.</i>
<i>Nuova torre di controllo</i>	<i>Realizzazione della nuova torre di controllo per la gestione da parte di Enav del traffico aereo.</i>
<i>Estensione Raccordo "A" – Nuova piazzola de-icing</i>	<i>In concomitanza con la riqualifica del nuovo Raccordo A si realizzerà una piazzola di de-icing dotando il raccordo stesso di 2 taxilane parallele.</i>
<i>Estensione Raccordo "A" – Nuova piazzola holding bay</i>	<i>In concomitanza con la riqualifica del nuovo Raccordo A si realizzerà un'area holding bay dotando il raccordo stesso di 2 taxilane parallele.</i>
<i>Taxiway – Nuovo Raccordo D</i>	<i>Realizzazione della nuova via di rullaggio parallela alla pista di decollo, e raccordo relativo con collegamento alla back track in testata 07. Spostamento della cabina elettrica in area airside che ricadrebbe su area taxiway</i>
<i>Adeguamento recinzione</i>	<i>Spostamento della recinzione successivamente alle acquisizione aree per adeguamento sedime aeroportuale all'area strip.</i>

Nome	Descrizione
<b>RETI E IMPIANTI</b>	
<i>Adeguamenti/manutenzione straordinaria sulle strutture esistenti</i>	<i>Si prevedono interventi di adeguamenti normativi e/o tecnologici e manutenzioni straordinarie sulle strutture e infrastrutture esistenti. Il valore indicato, forfettario per ogni annualità del periodo, è stato determinato valutando la media degli interventi sviluppati nell'aeroporto negli ultimi anni.</i>
<i>Protezione zona A.M. in esito cambio status</i>	<i>Consiste nell'installazione di un sistema elettronico di sensori/allarmi per completare la protezione dell' ambito aeroportuale civile vs. aree militari e viceversa. La localizzazione è in zona immediatamente adiacente alla strip e pertanto non può essere realizzata una recinzione fisica.</i>

Nome	Descrizione
<b>ECOLOGIA</b>	
Monitoraggio rumore aereo	Monitoraggio rumore aereo.
Ampliamento depuratore e trattamento acque prima pioggia	Adeguamento funzionale e normativo del depuratore esistente e del sistema di trattamento delle acque prima pioggia di pista e piazzale.
Ampliamento depuratore	Riqualifica impianto di depurazione, posto sotto l'attuale parcheggio addetti, e relative reti idriche.
Trattamento acque da prima pioggia	Sistemazione idraulica delle opere di raccolta ed allontanamento delle acque meteoriche afferenti alle piste ed al piazzale di volo.
Bonifiche ambientali sugli edifici all'esterno zona A (curva Iso 60Db)	Interventi vari di adeguamento degli edifici esterni al sedime aeroportuale, ai fini del contenimento del rumore prodotto dal traffico aeroportuale nei limiti fissati dalla normativa.
Impianto fotovoltaico – fase 1	Intervento già realizzato su copertura aerostazione
Impianto fotovoltaico – fase 2	Realizzazione ulteriore impianto fotovoltaico entro il 2015.
Software ArcGis per Ambiente ed Ecologia	Acquisto.

Innanzitutto si evidenzia come alcune di queste azioni siano già state realizzate, non dovendo quindi comparire nelle opere previste dallo studio (in particolare il rifacimento della pista).

Altre opere sono di per sé opere di cui si deve per lo meno verificare la assoggettabilità a VIA in funzione della dimensione (l'ampliamento del depuratore) a conferma del fatto che il Master Plan è un Piano e non un'opera, che richiede quindi l'applicazione di procedura di VAS.

Si stigmatizza come la calendarizzazione di alcune opere sia importantissima ai fini della verifica degli impatti, per esempio la realizzazione della taxi way, e ciò andrebbe tenuto in conto nell'espressione del giudizio di compatibilità ambientale.

Da ultimo, ma non per importanza, si evidenzia che il progetto presuppone due passaggi autorizzativi ad oggi non verificatisi (e tantomeno nel momento di presentazione dello SIA):

- il trasferimento del controllo aereo da Aeronautica Militare a ENAV

- l'autorizzazione delle nuove rotte di decollo da parte di ENAV.

#### Gli scenari di sviluppo e le nuove rotte di decollo

Tutta la procedura di VIA si basa sui seguenti scenari derivanti dai risultati dell'analisi degli studi di mercato e di settore [Sintesi non tecnica pag 8]:

Scenario medio: fino al 2015 è stato stimato un incremento annuale pari al 7%, mentre negli anni successivi una crescita percentuale meno significativa, ma costante fino al 2030, e pari al 3%.

Scenario alto: assume le crescite più alte tra quelle relative alle previsioni degli studi di mercato (quella di Airbus) con un CAGR 2010-2030 pari a 3,9%.

Scenario basso: assume le crescite più basse tra quelle relative alle previsioni

N° Passaggeri: da 500.000 (anno 2000) a 2.140.000 (anno 2010) ai previsti 4.300.000 (anno 2030). Tasso di crescita annuo stimato costante del 3,4%  
N° Movimenti aerei: da 16.000 (anno 2010) a 29.000 (anno 2030). Tasso di crescita del 3,2%

Scenari alternativi di distribuzione percentuale dei decolli su Quinto di Treviso (su testata 25) e su Treviso (su testata 07).

- Al 2020 45% dei decolli su testata 07 e 55% su testata 25;
- Al 2030 50% dei decolli su testata 07 e 50% su testata 25.

In sostanza si registrerà il passaggio da 50 movimenti al giorno, a 60 movimenti al giorno, di cui metà in ipotesi di decollo in direzione est (su Treviso), mantenendo tutti gli atterraggi su testata 07 (in Comune di Quinto di Treviso).

Gli interventi sono previsto in 3 fasi [Sintesi non tecnica pag 22]:

“Per la fase di costruzione va evidenziato che gli interventi di adeguamento previsti sono per lo più modulati su un ampio periodo di tempo pluriennale (2010-2030) evitando pertanto di concentrare fasi di cantiere in un intervallo temporale limitato.”

Se ciò “permetterà di organizzare i cantieri preservando l’operatività dell’aeroporto e contribuirà in modo sostanziale ed evitare impatti significativi nella fase di costruzione”, per altro non da certezza al Comune di Quinto di Treviso circa il fasamento dell’incremento dei movimenti con la realizzazione delle infrastrutture più importanti a tal fine.

Il Piano infatti prevede:

- a) 2011-2015  
131 milioni di euro complessivi di investimento di cui 76 milioni di euro nella prima fase.

Sono previsti:

- Adeguamento degli edifici: delocalizzazione degli edifici strategici in posizioni più adeguate (es. spostamento Vigili del fuoco in luogo più adeguato);
- Nuova torre di controllo [intervento 50] a carico dell’ENAV: 35 milioni di euro a suo carico.

- b) 2016-2020:

Previsti 3,3 milioni di passeggeri e 24 milioni di euro di investimenti.

- Interventi di ampliamento del terminal;
- Realizzazione della taxi way [intervento 59] che garantisce diverse modalità di atterraggio e decollo: raccordo per portare gli aeromobili a valle senza occupare la pista) -> MITIGAZIONE per l’impatto del rumore: occorre prevedere parte dei 131 euro per compensazione più mirata per impatti puntuali, non solo rifacimento pista e rotte...: si è deciso di valutare l’entità di tale problema solo a seguito dei lavori per capire cosa effettivamente occorre fare;
- Ulteriori aree di parcheggio per aeromobili;

- In testata pista [intervento 50] [intervento 5.6] estensione del raccordo verso Treviso.
- c) 2021-2030  
31 milioni di euro
- Interventi sulla difesa [intervento 24.3 e 24.4]
  - Miglioramento viabilità di accesso per consentire flussi adeguati (miglioramento accessibilità e inquinamento atmosferico per minori tempi di attesa in coda) -> PREVISTA SOLO UNA ROTATORIA... l'intervento non riguarda la riqualificazione della strada che non rientra nel perimetro e nella competenza dell'ente, ma è stato fatto comunque uno studio sulla viabilità..
  - Acquisizione per accessibilità e disponibilità in zone adiacenti e interne al sedime aeroportuale.

Non v'è quindi certezza se i possibili incrementi di movimenti, una volta autorizzati, siano supportati dalla realizzazione tempestiva degli interventi conseguenti (taxi way, che sola consentirà nei fatti di dirottare parte dei decolli in direzione est; miglioramento della viabilità, ecc.).

Per altro si dovrà verificare la possibilità di imporre il vincolo che si verrà a creare quando sarà realizzata (40,5 mt per lato alla pista di rullaggio). Infatti tale area dovrà essere libera da ostacoli, mentre ne esistono nelle costruzioni esistenti.

Si chiede pertanto che venga prescritta nel giudizio di compatibilità ambientale, qualunque esso sia, la condizione per cui l'incremento dei movimenti sia eventualmente possibile solo a valle della realizzazione delle infrastrutture che consentono l'operatività in decollo anche in direzione est e delle infrastrutture di servizio all'aumentato flusso di passeggeri (viabilità e parcheggi).

Si chiede che gli interventi di mitigazione e compensazione di cui alle presenti osservazioni siano quantificati e prescritti in sede di eventuale giudizio di compatibilità ambientale e si prescriva l'allocatione delle relative risorse economiche.

A tal proposito si propone un conto di prima approssimazione nell'ultimo capitolo.

Si chiede che l'eventuale giudizio di compatibilità ambientale sia condizionato alla realizzazione delle misure di mitigazione dell'impatto acustico generato dalla nuova prevista taxi way.

Gli interventi sulla viabilità previsti dal Master Plan sono assolutamente insufficienti: la sola previsione di una rotatoria NON risolve il problema dell'incremento del traffico sulla SR 515 "Noalese", traffico che già oggi in diverse fasce orarie è superiore al limite di capacità della strada!

NON ha rilievo la considerazione che il Master Plan non ha competenza per occuparsi delle aree esterne all'aeroporto: nei fatti, la previsione della rotatoria smentisce tale assunto, in quanto tale opera riguarda già aree esterne alla competenza di AERTRE!  
Dal momento che viene proposta una soluzione per l'intersezione in corrispondenza della stazione passeggeri, si devono valutare – anche a se a livello preliminare – tutti i possibili impatti sulla viabilità.

**Si chiede che lo SIA sia integrato con uno studio delle possibili soluzioni per la fluidificazione del traffico sulla SR 515, sull'interferenza dei nuovi parcheggi con il traffico esistente e sull'accessibilità pedonale dai parcheggi all'aeroporto, anche in aree esterne ad esso.**

**Si chiede inoltre che siano allocate le risorse economiche per far fronte a tali interventi e che NON sia assentibile alcun incremento del traffico e dei movimenti senza che siano PRIMA realizzate le opere sulla viabilità a totale carico della società AERTRE.**

Poichè l'accesso alla sede dei VVFF e al deposito carburante è previsto attraverso una strada comunale (vicolo aeroporto) in territorio del Comune di Quinto di Treviso, attualmente sterrata e con la presenza di 2 abitazioni e un distributore di carburante in fase di ultimazione, si dovrà valutare una soluzione alternativa che in sostanza consiste nel mantenimento dell'attuale ingresso alla futura sede dei VVFF, al fine di evitare l'impatto del notevole transito di mezzi nella via (soprattutto nello scenario al 2030) che in termini di rumore, vibrazioni e emissioni in atmosfera, nonché esposizione della popolazione residente a vapori di idrocarburi nella fase di scarico-carico delle cisterne risulta troppo elevato.

#### Beni ambientali

Sia la caserma dei VVFF che il deposito carburanti sono a ridosso di una villa veneta storica tutelata.

È quindi necessario acquisire il parere della Soprintendenza ai Beni Architettonici e Ambientali.

## Quadro di Riferimento ambientale

Come già evidenziato, la mancanza di autorizzazione alle nuove rotte di decollo configura nella sostanza una opzione specifica che deve essere sottoposta a valutazione.

**Si chiede pertanto che tale scenario NON autorizzato sia considerato quale alternativa nella VIA. Si chiede di conseguenza di CONDIZIONARE l'eventuale giudizio di compatibilità ambientale alla effettiva autorizzazione delle nuove rotte di decollo ad oggi non autorizzate.**

### Ambiente idrico

Si rileva dallo studio “la presenza all'interno dell'area vasta di diversi pozzi acquedottistici per la fornitura di acqua potabile”, (...) e il fatto che “tutti i prelievi eseguiti sull'acqua destinata al consumo umano eseguiti nel 2007 nella provincia di Treviso hanno rispettato i valori di parametro della normativa, per quel che riguarda l'analisi chimica. Occasionali superamenti dei limiti di legge hanno riguardato i parametri microbiologici, ma si è trattato di anomalie prontamente fatte rientrare e non ripetutesi più di una volta l'anno nella stessa rete”. Tale presenza richiede una approfondita valutazione circa l'opportunità della realizzazione del progetto stesso, che non sembra evincersi dallo SIA.

Si rileva dallo studio quanto segue: “Riguardo le acque meteoriche di dilavamento dei parcheggi scoperti, il previsto incremento di superficie di parcheggio e quindi di volume di dilavamento si accompagnerà ad un adeguamento della capacità complessiva dei sistemi di trattamento (sedimentazione e disoleazione) per le acque di prima pioggia, di cui già oggi sono dotati i parcheggi scoperti a servizio dell'aeroporto.

Riguardo le acque meteoriche di dilavamento recapitate nel fiume Sile, allo stato attuale esse coincidono con quelle drenate dalla pista e dai piazzali di sosta aeromobili. Il PSA prevede da un lato la realizzazione della nuova pista di rullaggio (al 2018) e l'allargamento del piazzale aeromobili (in tre fasi successive, di cui due completate entro il 2020), con complessivo incremento delle superfici impermeabili drenanti nel fiume Sile dagli attuali 212.500 m<sup>2</sup> a 295.300 m<sup>2</sup>, dall'altro la realizzazione entro il 2015 di una nuova rete di collettamento delle acque meteoriche della pista, con recapito finale nel fiume Sile dopo trattamento di sedimentazione e disoleazione seguito da filtrazione su cartucce adsorbenti (sistema “storm filter”), e la realizzazione di sistemi analoghi a servizio dei piazzali di sosta degli aeromobili, e della nuova pista di rullaggio.”

Si legge ancora, dalla Sintesi non tecnica (pag 39):

“L'aeroporto sorge su di un'area in cui la falda freatica è vulnerabile per la sua soggiacenza superficiale (tra 0.7 e 1.6 m da p.c.) e per la permeabilità moderatamente alta dei terreni.

Il potenziale impatto sulla qualità delle acque di falda potrebbe derivare dall'infiltrazione delle acque di prima pioggia con relativi agenti inquinanti provenienti dal dilavamento del piazzale di sosta degli aeromobili, della pista e dei parcheggi. Tale eventualità risulta poco probabile vista la presenza, per le superfici impermeabili sopra citate, di sistemi di collettamento e trattamento delle acque meteoriche che il PSA prevede di rifare e potenziare.

Vista l'ubicazione dell'aeroporto in un'area di vulnerabilità della falda si prevede un'attività di monitoraggio delle acque sotterranee per registrare la presenza di una eventuale contaminazione legata all'attività aeroportuale.”

**Si chiede che venga espressamente richiesta l'aggiunta allo studio di impatto ambientale della valutazione di uno scenario di rischio derivante dal potenziale malfunzionamento del sistema di collettamento delle acque.**

In particolare dove sorgerà il nuovo deposito carburanti attualmente è presente un fossato di grandi dimensioni che raccoglie l'acqua piovana proveniente dalla parte est di Quinto di Treviso e attraverso una tubazione che scorre sotto la pista aeroportuale sversa poi nel Sile. All'imbocco di tale tubazione è presente una griglia che il Comune regolarmente pulisce per favorire il deflusso delle acque. La costruzione del Deposito carburanti e della sede dei VVFF impedirà tale operazione.

**Dovrà quindi esser previsto lo spostamento della griglia per consentire la manutenzione. Si chiede che venga espressamente considerato questo problema con indicazione delle alternative progettuali.**

**Parimenti, vista la vicinanza tra il progettato deposito carburanti e una vasca di laminazione delle acque meteoriche a servizio del piazzale della ditta adiacente, si dovrà spostare detta vasca e acquisire preventivamente il parere del Consorzio di Bonifica Piave.**

### Rumore

Come descritto nel Quadro di Riferimento Progettuale in relazione ai nuovi livelli di traffico previsti sono stati studiati diversi scenari alternativi di distribuzione percentuale dei decolli su Quinto di Treviso (su testata 25) e su Treviso (su testata 07) con relativa analisi della popolazione esposta ai diversi livelli di rumore. Tra gli scenari analizzati è stato scelto quello con minor impatto complessivo sulla popolazione residente in aree limitrofe all'aeroporto, che è risultato essere quello corrispondente alla seguente distribuzione dei decolli:

- Al 2020 45% dei decolli su testata 07 e 55% su testata 25;
- Al 2030 50% dei decolli su testata 07 e 50% su testata 25.

**Poiché l'operatività tecnica dell'aeroporto sarà in effetti fino alle 24, si chiede che tale previsione venga inserita nella formula soprastante, modificando i fattori moltiplicativi di LVAd e LVAn, rispettivamente in 18/24 e 6/24.**

Non vi è sufficiente evidenza dei monitoraggi acustici ante – operam eseguiti dal proponente l'opera. A tal proposito si evidenzia l'inerzia dimostrata negli anni dal gestore aeroportuale nel fornire i dati relativi ai monitoraggi acustici. Analogamente, gli ulteriori dati di input forniti al modello, la procedura di taratura adottata ed i limiti del

modello stesso non trovano nello Studio di impatto ambientale una descrizione sufficientemente esauriente.

**Non può essere condivisa la scelta (pag. 215) di tralasciare completamente il calcolo del rumore notturno (22-6), dal momento che sia la componente aeroportuale sia la componente del traffico veicolare sono parzialmente ma regolarmente attive anche dopo le ore 22.**

Oltre a ribadire la necessità delle relative approvazioni alla distribuzione dei decolli e alle nuove rotte, per cui lo scenario al 2020 (figura 2) presenterebbe impatti trascurabili per effetto di una redistribuzione del traffico aereo in partenza rispetto alle due teste pista, solo nel caso di concessione delle relative autorizzazioni, si evidenzia come non venga distinto in sede di analisi e nelle formule sopra riportate il rumore in fase di atterraggio e di decollo.

Il Comune di Quinto infatti rimane interessato in ogni scenario a tutti gli atterraggi e – in ipotesi – ad un lieve incremento dei decolli. Se tale soluzione può minimizzare la popolazione impattata nel complesso dei comuni di Treviso e Quinto, tuttavia non risolve:

- il problema del rumore impulsivo massimo su Quinto nell'arco della giornata;
- il problema del rumore in fase di rullaggio sulla nuova prevista taxi way che interessa anche alcuni edifici che si troveranno molto vicini a tale pista;
- il problema del rumore in fase di accelerazione dei velivoli in decollo in direzione est;
- il problema del potenziale riflesso del rumore in fase di accelerazione da parte dello specchio d'acqua alle spalle di testata 07.

	2010 AIP	2020 AIP	2030 AIP	2020 PBN	2030 PBN	2010 PBN
	Scenario senza mitigazioni			Scenario con mitigazioni		
Zona A	2444	2497	3315	2362	3052	1988
Zona B	6	6	79	6	13	7
Impatti		trascurabile	negativo alto	trascurabile	negativo basso	(positivo)

Figura 2 Impatti nello scenario con e senza mitigazioni con rotte PBN (Fonte: Master Plan)

**Si chiede che vengano specificamente ed espressamente analizzati nello studio:**

- il problema del rumore impulsivo su Quinto, con l'aumento di eventi singoli nell'arco della giornata;
- il problema del rumore in fase di rullaggio sulla nuova prevista taxi way che interessa anche alcuni edifici che si troveranno molto vicini a tale pista;
- il problema del rumore in fase di accelerazione dei velivoli in decollo in direzione est;
- il problema del potenziale riflesso del rumore in fase di accelerazione da parte dello specchio d'acqua alle spalle di testata 07.



Una delle mitigazioni previste è la chiusura notturna (23 – 06), ma emerge dall'incontro tenuto in Comune di Quinto il 20 aprile 2012 con la società AERTRE e gli estensori dello SIA che l'operatività tecnica dell'aeroporto è estesa alle ore 24.

Parimenti si evince che la bonifica acustica è solo eventuale e condizionata alla disponibilità economica nel Master Plan.

**Si chiede che l'eventuale giudizio di compatibilità ambientale sia condizionato alla realizzazione della bonifica acustica anche con riferimento alla possibile operatività dell'aeroporto dalle ore 24 alle 06 ed a localizzazione certa e definita delle centraline di monitoraggio.**

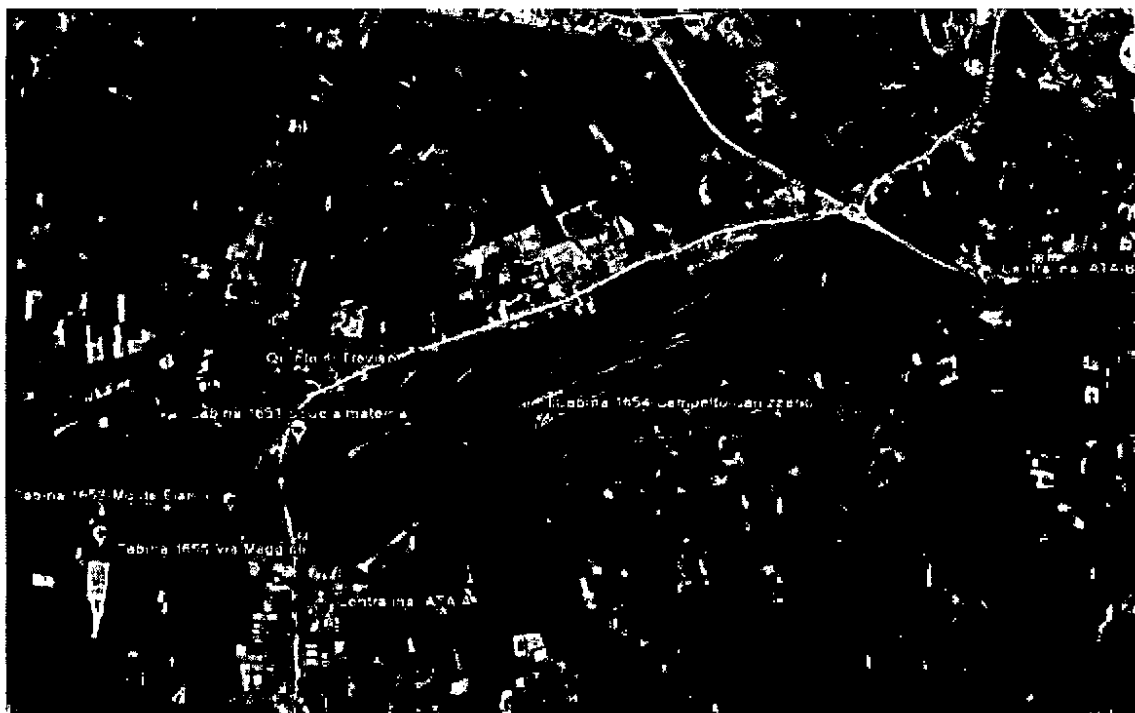


Figura 3 “Futura” rete di monitoraggio (Fonte: Master Plan)

Inoltre, non si ritiene legittima la considerazione riportata a pagina 215 del Quadro di riferimento ambientale, secondo cui non è possibile confrontare i livelli complessivi di rumore ottenuti dai modelli dello SIA con i limiti di zona previsti dai piani di classificazione acustica comunali, in quanto questi ultimi non risultano, a detta del proponente, sufficientemente rappresentativi della realtà dei luoghi. A tal proposito si evidenzia come il Piano di zonizzazione acustica approvato dal Comune di Quinto di Treviso, elaborato in conformità con le linee di indirizzo in materia, pur tenendo in debita considerazione la presenza di un fattore di evidente criticità quale l'aeroporto, si è posto l'obiettivo fondamentale di tutela della salute pubblica e di rispetto delle aree a notevole valenza naturalistica che caratterizzano il proprio territorio comunale, come il Parco del Sile. La verifica della congruità degli impatti prodotti dagli interventi in progetto con la pianificazione comunale non può evidentemente essere a discrezione del proponente l'opera e questi non può pertanto sottrarsi al confronto con i limiti di legge (come già evidenziato nel quadro di riferimento programmatico).

Quale scenario 0 per l'impatto acustico, nello Studio di Impatto Ambientale, è stato considerato l'anno 2010, anno nel quale sono stati computati 20.588 movimenti di aviazione civile. Tuttavia l'attuale zonizzazione aeroportuale approvata da Enac è quella del 2003, relativa all'anno 2001, con uno scenario pertanto ben diverso da quello del 2010 (come riconosciuto dallo stesso proponente). Le tabelle di pag. 219 evidenziano come la popolazione "impattata" complessiva fosse di 697 persone nel 2003 e di ben 2.444 nel 2010. Si evidenzia come tale significativo aumento della popolazione impattata sia di fatto avvenuto al di fuori delle procedure autorizzative previste dalla legge e senza alcuna verifica di compatibilità ambientale.

**Si chiede che venga modificato il livello di rumore corrispondente allo stato iniziale dell'ambiente.**

Il livello di rumore derivante dal traffico veicolare ottenuto come output dal modello è riferito al solo traffico veicolare indotto dall'aeroporto. Nella valutazione dell'impatto acustico sembra pertanto del tutto trascurata la componente del rumore da traffico veicolare non direttamente connesso all'aeroporto.

**Si chiede che il confronto con i limiti di legge sia fatto considerando entrambe le componenti, ovvero sia il traffico indotto sia quello non direttamente indotto.**

Le considerazioni prodotte in merito al miglioramento tecnologico dovuto al rinnovo della flotta aerea (pag. 210) non sono supportate da alcun dato tecnico – scientifico reale che permetta di ricavare informazioni utili sotto il profilo della stima dell'impatto acustico. Del tutto fuorviante appare l'esempio relativo al superjumbo dell'Airbus A380.

Per quanto riguarda gli effetti sull'avifauna delle emissioni di rumore a p. 116 della VINCA si legge:

“Per valutare il grado di incidenza di questo fattore perturbativo si ritiene necessario uno specifico approfondimento in sede di Valutazione Appropriata dove verrà svolta un'analisi modellistica sulla dispersione del rumore attorno all'area aeroportuale. In mancanza di una analisi di dispersione dell'inquinamento acustico che indichi i livelli di rumore raggiunti e le superfici coinvolte non è possibile procedere ad un confronto con i valori soglia presenti in letteratura per l'avifauna, soggetto più colpito da questa perturbazione. Non è quindi possibile escludere con ragionevole certezza l'assenza di incidenze significative sulle specie più vulnerabili rappresentate dall'avifauna e da alcuni chiroteri. In assenza di un'analisi specifica circa le aree coinvolte da questo fattore perturbativo all'interno dei Siti Natura 2000 e in considerazione della reversibilità del fenomeno si ritiene l'incidenza negativo bassa.

**Tale conclusione non è accettabile e si richiede la realizzazione dello specifico studio di approfondimento degli effetti del rumore sull'avifauna.**

### Inquinamento luminoso

Se può essere accettata la considerazione che “nel PSA non è prevista l’installazione di nuovi proiettori per l’illuminazione esterna”, lascia qualche dubbio il seguito in cui si afferma “In ogni caso per eventuali future installazioni sarà redatto il *progetto illuminotecnica* di cui all’art. 9 della LR 17/2009.

Tale seconda eventualità dovrebbe rientrare nella valutazione complessiva dell’impatto del Master Plan e non essere rimandata a future azioni progettuali, potendo così configurarsi il frazionamento delle opere previste e l’elusione dello studio di impatto.

Anche nella redazione di Vinca viene dichiarato che non ci sarà un’aumento dell’inquinamento luminoso nonostante l’aumento di piazzali, pista di rullaggio, ampliamento terminal, ecc...

**Vista l’esperienza del rifacimento della pista che ha cambiato anche le luci del sentiero luminoso sul lago, portando un notevole disagio alla popolazione residente sottoposta a potenti flash, è necessario un approfondimento in tal senso.**

### Salute pubblica

Gli impatti stimati sulla salute pubblica confrontano la situazione post intervento rispetto a dati epidemiologici provinciali e regionali, impatti che vengono in generale considerati trascurabili per il rispetto dei limiti di legge riferiti alle varie componenti ambientali.

Tale conclusione è sbrigativa, in quanto un piano di sviluppo di tale durata temporale richiederebbe una valutazione molto più approfondita degli effetti di concatenamento e di accumulo degli impatti sulla popolazione.

Anche il più volte richiamato dato sulla mortalità per incidente stradale non può rimanere inalterato a fronte dell’incremento di traffico automobilistico generato dall’aeroporto.

È stato evidenziato un unico impatto negativo basso collegato con l’esposizione al rumore nelle aree circostanti l’aeroporto, nello scenario di sviluppo aeroportuale al 2030. Esso è stato stimato al netto di importanti interventi di mitigazione proposti, che comprendono variazioni delle rotte di decollo finalizzate a ridurre la popolazione esposta al rumore.

Si ribadisce ulteriormente la necessità di tenere in considerazione l’ipotesi della deviazione delle rotte di decollo.

## COMPENSAZIONI

### Considerazioni generali

La società aeroportuale avrebbe dovuto ipotizzare preventivamente soluzioni di mitigazione e compensazione più precise e mirate a fronte degli impatti ambientali stimati, in sede di stesura del documento di Studio di impatto ambientale per il Piano di Sviluppo Aeroportuale (2011-2030) dell'aeroporto, e non rimandare tale onere a procedura approvata.

È essenziale ricordare come l'ampliamento di un aeroporto alteri lo stato di fatto già esistente e consolidatosi nel tempo, sul piano territoriale, ambientale, urbanistico e sociale. Pertanto, è inevitabile che l'approvazione del giudizio di compatibilità ambientale circa il potenziamento di una tale infrastruttura non possa prescindere dalla individuazione delle misure compensative più idonee da porre in essere al fine di mitigare gli impatti che l'estensione dello scalo provocherà sul territorio, sull'ambiente e sulla popolazione del Comune di Quinto di Treviso.

Invero, nel documento di Studio di impatto ambientale per il Piano di Sviluppo Aeroportuale (2011-2030) dell'aeroporto Canova di Treviso avrebbero dovuto essere previsti tutti gli interventi di mitigazione e di compensazione necessari per la riduzione degli impatti negativi derivanti dall'ampliamento della infrastruttura, di quelli residui e di quelli necessari per addivenire ad un bilancio positivo dell'ampliamento aeroportuale da realizzare.

La considerazione di tali aspetti nonché la prospettazione di soluzioni idonee ad arginare e contenere la compromissione di valori costituzionali insopprimibili, quali salute, ambiente, territorio non deve essere tralasciata, sebbene nel caso di specie si tratti dell'ampliamento di una infrastruttura esistente e non della realizzazione di una nuova opera.

Si propongono quindi alcune compensazioni da approvarsi contestualmente al giudizio di compatibilità ambientale, con prescrizione di realizzarle prima dell'esercizio delle modifiche progettuali e gestionali sottoposte a valutazione.

Come già avanzato in sede di osservazioni e nella presente integrazione alle osservazioni stesse, si chiede esplicitamente che gli interventi di mitigazione e compensazione proposti in questo documento così come quelli ipotizzati dal soggetto proponente, siano quantificati e prescritti in sede di giudizio di compatibilità ambientale e si prescrivano l'allocazione delle relative risorse economiche.

### Stima economica delle compensazioni

Premesso che per lo studio di impatto ambientale, le nuove rotte di decollo sono condizione imprescindibile per il verificarsi degli scenari di impatto ipotizzati, si propongono i seguenti interventi mitigativi e compensativi:

- a) bonifica acustica degli edifici in Zona B, ovvero che presentano livelli di rumore superiori a 65 dB(LVA), mediante installazione di serramenti idonei (certificati);

- b) intervento sulle Scuole che ricadono nella Zona A o che comunque presentano valori di LAeq complessivi (calcolati tenendo conto della sorgente traffico aereo e stradale) superiori a 60 dB(A); la priorità in questo caso riguarda la Scuola Materna San Giorgio di via Contea 1 a Quinto di Treviso, dove si hanno dei valori superiori a 60 dB(LVA) in tutti gli scenari considerati e dove peraltro è già stata posizionata una delle centraline del sistema di monitoraggio (centralina 1651): in questo caso si propone la delocalizzazione o la creazione di un nuovo polo scolastico (per 190 alunni scuola materna + 250 alunni scuola elementare);
- c) contributo per la realizzazione degli ancoraggi delle coperture (ganci, tetti speciali) per gli edifici nella zona B;
- d) interventi sulla viabilità carraia e pista ciclabile;
- e) creazione di barriere verdi fono assorbenti a discrezione dell'amministrazione comunale;
- f) studi settoriali: traffico, illuminotecnica, adeguamento pianificazione urbanistica, implementazione di un sistema di gestione ambientale/Emas.

#### a) Impatto acustico

In caso di approvazione delle nuove rotte e nuova distribuzione di decollo di voli su Quinto di Treviso, il comune richiede che venga da subito rispettata l'attivazione di misure di mitigazione previste nel Documento di integrazioni volontarie alla documentazione presentata ai fini della Valutazione di Impatto Ambientale. Ottobre 2012 pag 110 (Si veda Box 1). A tal fine sarà necessario valutare l'impatto del traffico sugli edifici più vicini alla taxi way. Per essi nel seguito saranno previste le stesse compensazioni ambientali per il rumore degli altri edifici in zona B.

#### BOX 1

<<...in vista di uno spostamento, nel medio lungo periodo, di una quota più rilevante di operazioni di decollo su testata 07, la società di gestione si attiverà nel valutare la possibilità di impiegare strumenti atti a ridurre sia le emissioni sonore sia quelle gassose degli aeromobili in taxiing. In particolare saranno valutati sistemi di "tugging" ovvero di rimorchio degli aeromobili dal piazzale al punto di inizio decollo. È peraltro verosimile che nel giro di qualche anno nella stessa industria aeronautica si diffondano sistemi integrati che consentano di muovere l'aeromobile in pista senza l'impiego dei motori principali. Un esempio è quello del "wheel-tug" un sistema elettrico integrato di propulsione che, prendendo energia dall'Auxiliary Power Unit, fa girare la ruota anteriore (nose wheel) che da sola è in grado di muovere l'aeromobile. Vale la pena ricordare nell'aprile 2012 la stessa Alitalia ha siglato un accordo per la fornitura di tale sistema su cento

Inoltre, disponendo delle tavole del rumore aeroacustico – curve di isolivello LVA con rotte PBN - allegato all'interno del "documento di integrazioni volontarie alla documentazione presentata ai fini della Valutazione di Impatto Ambientale, Ottobre 2012", è stato effettuando un confronto cartografico tra lo scenario 0 (anno 2010) e lo scenario di progetto (all'anno 2030) con nuove rotte e distribuzione dei voli approvati.

Oltre a un nuovo edificio scolastico (in cartografia contrassegnato dal pallino rosso n.27) sono stati stimati circa 216 nuovi edifici soggetti all'aumento dell'impatto acustico (fig.4). 211 di questi ricadono nella nuova perimetrazione della zona A (LVA 60 db) mentre 5 nella nuova perimetrazione della zona B (LVA 65 db).

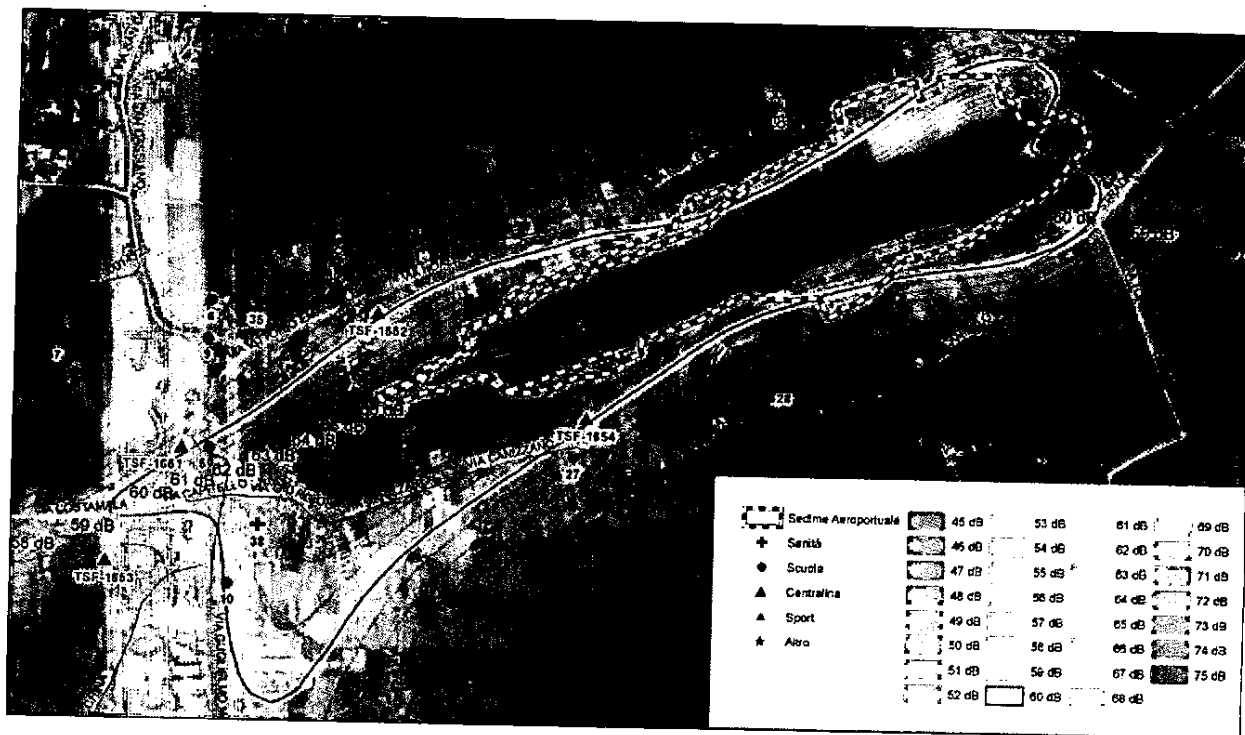


Fig.4: Tavola del rumore aeroacustico – curve di isolivello LVA con rotte PBN, anno 2010 - allegato all'interno del "documento di integrazioni volontarie alla documentazione presentata ai fini della Valutazione di Impatto Ambientale, Ottobre 2012". Allegato 9-1 TAV 9 4.

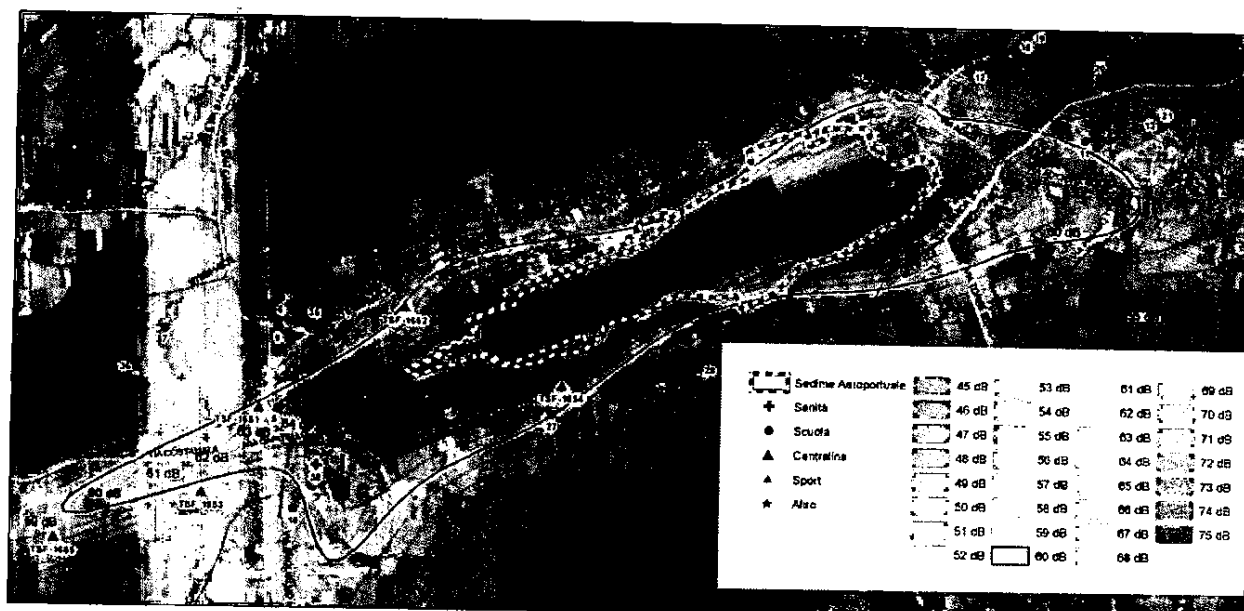


Fig. 5: Tavola del rumore aeroacustico – curve di isolivello LVA con rotte PBN, anno 2030 - allegato all'interno del "documento di integrazioni volontarie alla documentazione presentata ai fini della Valutazione di Impatto Ambientale, Ottobre 2012". Allegato 9-1 TAV 9 12.

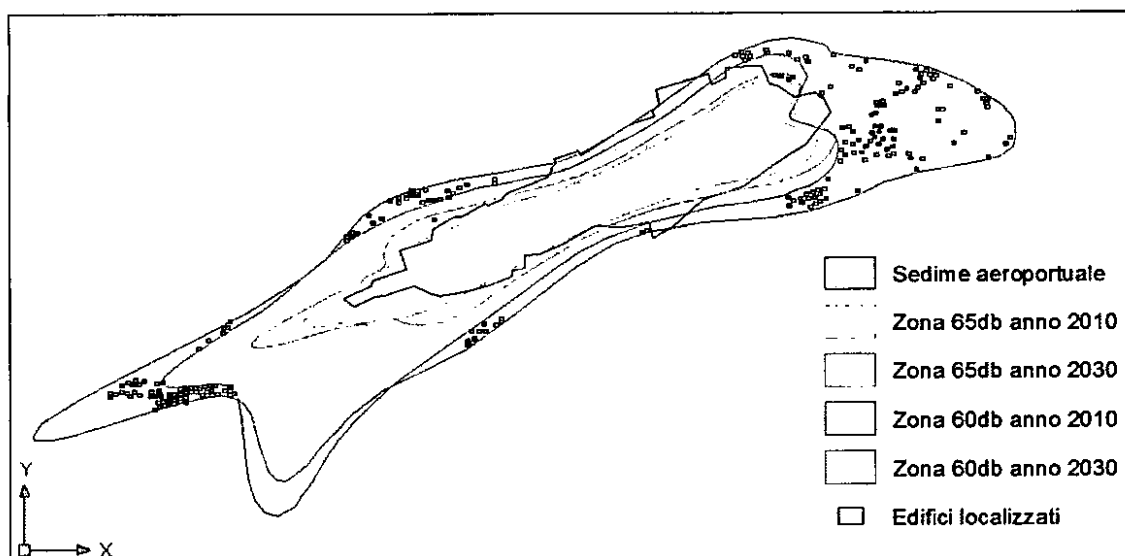


Fig. 6: Confronto tra curve di isolivello LVA con rotte PBN, anno 2010 ed anno 2030 con identificazione dei nuovi edifici interessati dall'impatto acustico.

### Serramenti

Non avendo dati precisi sulla reale metratura, il numero di piani e la destinazione d'uso degli edifici si è provveduto ad effettuare un calcolo speditivo per dare una prima quantificazione all'impatto generato dallo sviluppo aeroportuale al suo ultimo stadio.

Per quanto riguarda l'impatto arrecato agli edifici appartenenti al solo Comune di Quinto di Treviso, ipotizzando la superficie aeroilluminante minima delle superfici degli edifici estrapolate dal volume degli edifici esistenti (223.359 mc) diviso per 4,00; moltiplicando ulteriormente per 1/8 (rapporto aeroilluminante minimo, ovvero 6.980 mq di superficie finestrata), e moltiplicando per un costo unitario dei serramenti pari a 350,00€/mq, si ottiene un costo totale pari a circa € 2.443.000,00 per edifici in zona B.

Denominazione	% vol.	Vol. interessato (mc)	Zona PRG	Num.	Zona Tutela P.R.A.	Sup. Ter. (mq)	Vol. realizzati (mc)
ZTOB speciale I	25%	85067	Verde privato	1	Zona C	3757	1776
ZTOB1 32	17%	1666	Verde privato	1	Zona C	4800	756
ZTOB1 34	100%	1388	ZTOA	1	Zona C	9883	10226
ZTOB1 35	33%	1621	ZTOA	3	Zona C	2805	9841
ZTOB1 36	50%	6131	ZTOA	4	Zona C	8241	6341
ZTOB1 37	50%	1914	ZTOB speciale	1	Zona C	127822	85067
ZTOB1 38	100%	8577	ZTOB1	30	Zona C	487	3070
ZTOB1 46	100%	21181	ZTOB1	31	Zona C	2059	3849
ZTOC1 22	100%	9339	ZTOB1	32	Zona C	3500	9599
ZTOC1 23	100%	13322	ZTOB1	34	Zona C	1055	1388
ZTOC1 24	100%	4349					
ZTOD1 5	17%	13702					
ZTOB1 69	100%	10361					
ZTOB1 72	100%	6986					
ZTOB1 73	50%	8166					
ZTOB1 74	50%	10195					
ZTOB1 79	100%	7320					
ZTOB1 80	100%	1210					
ZTOC1 36	100%	10864	Slp (mc/4)		Sup. Aeroilluminante (Slp/8)		Costo serramenti (Sup.Aer*350 €/mq)
Totale mq:		223.359 mc	55.840 mq		6.980 mq		2.443.000 €

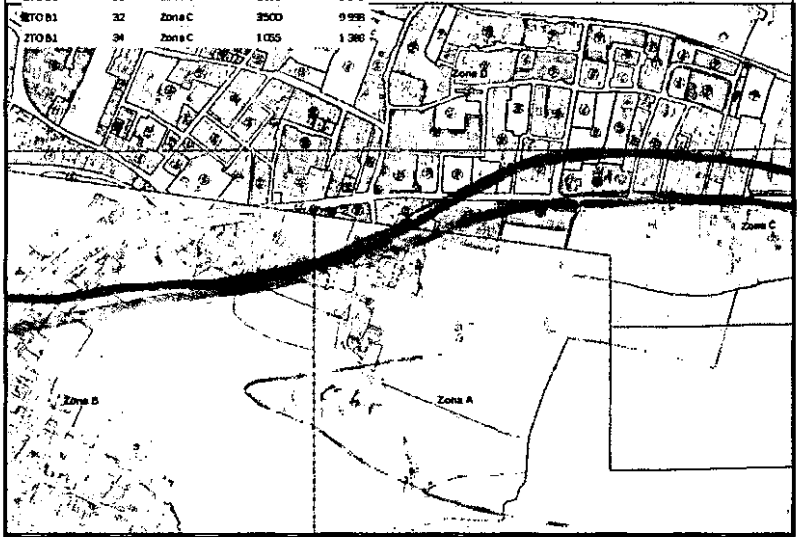


Figura 7 Stralcio di tavola "Stato di attuazione delle zone C1 e C2 del PRG", fonte PRA 2011 comune di Quinto di Treviso, da cui si è provveduto a riconoscere le volumetrie degli edifici impattati con le curve di isolivello LVA con rotte PBN previste per l'anno 2030 rispetto a quello previste nel 2010.

Tale stima si basa sull'impatto dovuto alle nuove rotte supposte lineari (fig. 8). In realtà dal monitoraggio effettuato sul decollo degli aerei si può notare come la rotta seguita non sia una linea, bensì un fascio di linee (fig. 9). Questo induce a pensare che l'impatto acustico generato dalle nuove tratte coprirà un'area maggiore di quella modellizzata, proporzionale alla larghezza del fascio di rotte (fig. 10) e stimata nel tratto iniziale in circa 200 metri.



Fig. 8: Nuove rotte suggerite dallo IATA ancora da approvare. Fonte: IATA. Final report. Noise



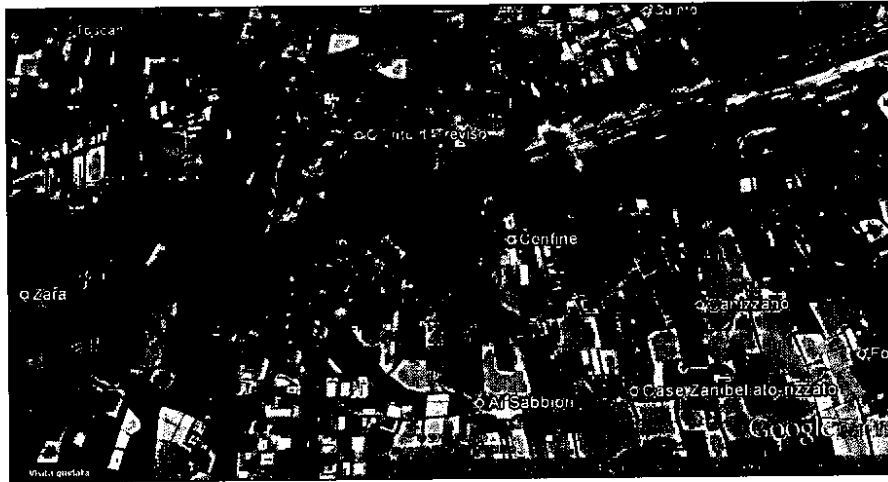


Fig. 9: Confronto tra curve di isolivello LVA con rotte PBN, anno 2010 ed anno 2030 con identificazione dei nuovi edifici interessati dall'impatto acustico. Fonte: tracciati radar.

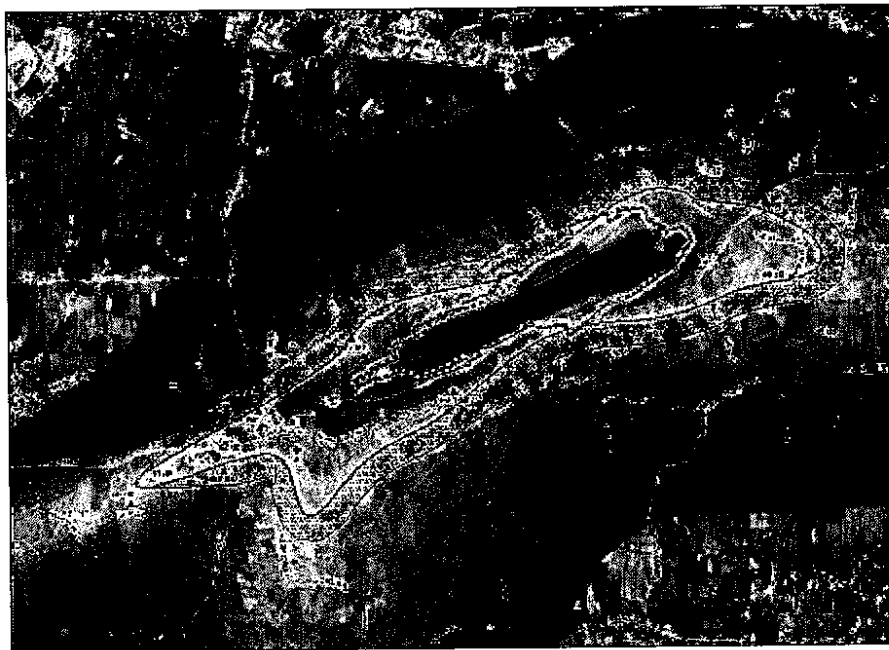


Fig. 10: Ampliamento indicativo della curva di isolivello LVA 60db con rotte PBN, anno 2030 proporzionale all'ampiezza delle rotte dei decolli registrate dai rilevamenti radar 2010

**b) Nuovo Polo scolastico in sostituzione degli edifici Scuola Materna S. Giorgio e Scuola Primaria Pio X**

Si prevede la realizzazione di aule per 440 alunni, con relativi servizi igienici, servizi amministrativi, una palestra, due mense (di cui una con cucina). Il costo stimato

dell'intero intervento è pari a € 3.000.000,00, comprensivo di lavori e somme a disposizione (acquisto aree, spese tecniche, iva, ecc...)

**c) Vibrazioni**

Uno dei problemi legati ai voli è quello delle vibrazioni generate dal passaggio dei velivoli.

Per questo si rende necessaria l'installazione di sistemi di ancoraggio delle tegole.

Considerando lo stesso n. di edifici coinvolti per il rumore nell'intera fascia A e B pari a circa 55.000 mq di coperture, ipotizzando un costo pari a 50,00 €/mq compresa l'installazione delle impalcature, il ripasso dei coppi e l'installazione dei fermacoppi si stima una spesa di circa € 2.750.000,00.

**e) Viabilità**

Premesso che come già espresso in sede di prime osservazioni e qui ribadito è fuorviante indicare i miglioramenti alle emissioni da traffico stradale nel 2020, i quali beneficranno dei miglioramenti tecnologici introdotti con la normativa Euro 5 ed Euro 6, in quanto è incerta la velocità di trasformazione del parco veicolare esistente. Anzi in tempi di crisi economica, tale trasformazione è vieppiù lenta.

Per altro, se le emissioni di PM10 e di PM 2,5 subissero come ipotizzato nello scenario al 2020 una drastica diminuzione ciò non è rilevante, anzi fuorviante, in quanto il delta di incremento dovuto al master plan e all'incremento conseguente dei voli si manifesta in ogni caso.

A seguito di quanto già avanzato in sede di osservazioni (si veda Box 2) e di quanto illustrato a pagina 21 del Documento di integrazioni volontarie alla documentazione presentata ai fini della Valutazione di Impatto Ambientale (si veda Box 3), considerato che è prevista la sola realizzazione di due nuove intersezioni a rotatoria nella viabilità esterna all'aeroporto, tale intervento è assolutamente insufficiente.

**Box 2**

<<si chiede che lo SIA sia integrato con uno studio delle possibili soluzioni per la fluidificazione del traffico sulla SR 515, sull'interferenza dei nuovi parcheggi con il traffico esistente e sull'accessibilità pedonale dai parcheggi all'aeroporto, anche in aree esterne ad esso. Si chiede inoltre che siano allocate le risorse economiche per far fronte a tali interventi e che NON sia assentibile alcun incremento del traffico e dei movimenti senza che siano PRIMA realizzate le opere sulla viabilità a totale carico della società AERTRE>>.

### Box 3

Il nuovo assetto della viabilità di accesso al Terminal prevede alcuni necessari interventi di riorganizzazione dell'intersezione esistente, per migliorarne la sicurezza, già ad oggi critica, in parallelo all'incremento del traffico passeggeri e del conseguente fabbisogno trasportistico.

Il riassetto viabilistico poggia essenzialmente sulla realizzazione di due nuove rotatorie, l'una all'intersezione con la S.R. n. 515 "Noalese", l'altra all'interno del sistema di circolazione fronte Terminal. Lo scopo coincide evidentemente con la volontà di assicurare le necessarie misure di sicurezza per la circolazione, migliorando al contempo la funzionalità dell'intersezione anche a beneficio del sistema aeroportuale, attraverso la fluidificazione dei flussi veicolari circolanti. (fonte VIA, quadro di riferimento progettuale pag. 59)

"Si tratta di rotatorie a quattro rami, con anello di circolazione a due corsie, e diametro esterno di 40 m. Si tratta quindi di una rotatoria "compatta" secondo la definizione riportata nel DM 19/04/06. VIA, quadro di riferimento ambientale pag. 361)

<<La nuova rotatoria sulla SR515 "Noalese", della dimensione di 20 m di raggio, consentirà l'ingresso in sicurezza anche all'antistante area della Lottizzazione Luigina, dove sono previste funzioni commerciali e terziarie (vedi Allegato 3-1 che riporta la Tavola 05 del PSA "Schema di accessibilità e viabilità"). Tale intervento è naturalmente da concordare con gli enti pubblici competenti, Regione Veneto e Comune di Treviso, dato che va a modificare la viabilità pubblica.>> <<...Potrebbe essere attuato attraverso un Accordo di Programma, che veda la partecipazione di Regione, Comune e Veneto Strade (società di gestione della strada), insieme a ENAC e AERTRE>>.

L'attraversamento pedonale presente, che oggi collega il terminal aeroportuale con i parcheggi sul lato opposto della "Noalese": <<attualmente tale l'attraversamento pedonale è collegato ad semaforo "a chiamata", che crea accodamenti anche importanti, in entrambe le direzioni, soprattutto in occasione delle ore di punta del traffico. Tale criticità potrebbe essere risolta agevolmente con la creazione di un sovrappasso pedonale, o di un sottopasso, che colleghi il terminal e i parcheggi, e che permetta di eliminare il semaforo attuale; la soluzione potrebbe essere realizzata anche in tempi brevi e indipendentemente dalle trasformazioni previste per l'aeroporto, con le quali risulta comunque del tutto compatibile.>>

Tali interventi insistono sul Comune di Treviso e non vanno quindi imputati quali interventi mitigativi per il Comune di Quinto di Treviso. In ogni caso sono necessari anche interventi sulla viabilità esistente di Quinto di Treviso, in merito a fluidificazione del traffico e completamento della rete di piste ciclabili.

Si stimano finanziamenti per l'adeguamento della viabilità di assi stradali in funzione del nuovo flusso di traffico previsto con risezionamento degli assi stradali e con realizzazione di piste ciclabili di collegamento dal comune di Quinto all'aeroporto (**costo stimato in € 2.500.000,00**);

#### **f) Barriere verdi**

La realizzazione di nuova piantumazione costa circa 10.000,00 €/ha, incluso il piano di impianto.

Il costo di acquisizione delle aree può essere stimato in 10,00 €/mq.

Nell'ipotesi non facilmente prevedibile di impianto dell'equivalente di dieci ettari di essenze, **il costo stimato è quindi di € 1.100.000,00.**

### **g) Studi settoriali**

- Piano Generale del Traffico Urbano (costo stimato in 45.000,00 €);
- Piano dell'illuminazione per il contenimento dell'inquinamento luminoso (PICIL) (costo stimato in 30.000,00 €)
- Piano d'azione Comunale per la Tutela e Risanamento dell'Atmosfera (costo stimato in € 30.000,00).
- Modifica agli strumenti urbanistici (costo stimato in 75.000,00 €)
- Certificazione EMAS (costo stimato 40.000,00 €)

### **Riepilogo**

TEMA		Costo totale
Serramenti		€ 2.443.000,00
Delocalizzazione scuola		€ 3.000.000,00
Ancoraggio tegole		€ 2.750.000,00
Variante stradale e pista ciclabile		€ 2.500.000,00
Barriere verdi		€ 1.100.000,00
Studi di approfondimento		€ 220.000,00
<b>TOTALE</b>		<b>€ 12.013.000,00</b>

VISTO quanto enunciato e argomentato in queste Osservazioni allo Studio di Impatto Ambientale del Master Plan dell'Aeroporto di Treviso, anche alla luce delle controdeduzioni volontarie del proponente, si chiede un profondo processo di revisione delle ipotesi di fondo e dei contenuti degli elaborati presentati per la procedura di VIA e la successiva ripubblicazione.

In particolare, si chiede che nel corso dell'auspicato processo di revisione vengano attentamente esaminate e valutate le proposte di compensazione ambientale sopra rappresentate. L'esito positivo del procedimento di VIA e dunque l'approvazione del giudizio di compatibilità ambientale circa il potenziamento dell'aeroporto di Treviso non possono essere raggiunti tralasciando l'individuazione e la valutazione degli interventi compensativi più idonei per contenere i disagi e i danni subiti e subendi da parte dei residenti del Comune di Quinto, quali cittadini più direttamente esposti all'impatto derivante dall'ampliamento dello scalo trevigiano.

Si evidenzia come l'omessa considerazione delle proposte di compensazioni ambientali proposte dal Comune di Quinto ed, in ogni caso, la prospettazione da parte del proponente di misure compensative inadeguate rispetto alle esigenze

oggetto di tutela, possano inficiare la validità del provvedimento finale di compatibilità, atteso che i valori della salute, della sicurezza e dell'ambiente non possono tollerare compromissioni, in quanto assurgono a diritti costituzionalmente tutelati.

Distinti saluti

Amministrazione Comunale di Quinto di Treviso



Il Sindaco

Mauro dal Zilio

*Mauro Dal Zilio*