

## **MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE**

**VISTO** l'art. 6, comma 2 e seguenti, della legge 8 luglio 1986, n. 349;

**VISTO** il D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n. 377;

**VISTO** il D.P.C.M. del 27 dicembre 1988, concernente “Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art. 3 del D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n. 377” e successive modifiche ed integrazioni;

**VISTO** l'art. 18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n. 67; il D.P.C.M. del 2 febbraio 1989 costitutivo della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale e successive modifiche ed integrazioni; il decreto del Ministro dell'ambiente del 13 aprile 1989 concernente l'organizzazione ed il funzionamento della predetta Commissione; il D.P.C.M. del 20 settembre 2005 per il rinnovo della composizione della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale;

**VISTO** il D.M. 31 ottobre 1997 “Metodologia di misura del rumore aeroportuale”;

**VISTO** il D.P.R. 11 dicembre 1997 n. 496 “Regolamento recante norme per la riduzione dell'inquinamento acustico prodotto dagli aeromobili civili”;

**VISTA** la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto di sviluppo dell'aeroporto di Treviso da realizzarsi in Comune di Treviso (TV) presentata dalla Società AER/TRE Aeroporto di Treviso S.p.A. con sede in via Noalese 63/E, 31100 Treviso (TV) acquisita in data 6 dicembre 2002 con protocollo n. 13509/VIA/A.O.13.G., pubblicata sui quotidiani “CORRIERE DELLA SERA” e “IL GAZZETTINO” in data 7 dicembre 2002;

**VISTA** la temporanea sospensione dell'istruttoria tecnica dal 7 agosto 2003 al 17 novembre 2004 legata al mancato assolvimento di adempimenti amministrativi da parte della Società AER/TRE;

**VISTA** la documentazione integrativa trasmessa dalla stessa Società AER/TRE Aeroporto di Treviso S.p.A. acquisita in data 16/06/2004 con protocollo n. 14323, in data 06/05/2005 con protocollo n. 11590, in data 04/10/2005 con protocollo n. 24439 e in data 27/07/2006 con protocollo n. 2983;

**VISTA** la Delibera n. 1264 della Giunta della Regione Veneto del 7 giugno 2005, trasmessa dalla predetta Regione al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare solo in data 2 agosto 2006 con nota prot. 462530/45.07, con cui si esprime un parere favorevole;

**VISTO** il parere n. 813 "interlocutorio negativo" emesso in data 3 agosto 2006 dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dalla Società AER/TRE Aeroporto di Treviso S.p.A., formalizzato in data 14 settembre 2006;

**PRESO ATTO** che non è pervenuto il parere del Ministero per i beni e le attività culturali;

**VALUTATO** sulla base del predetto parere n. 813 della Commissione V.I.A. del progetto e dei contenuti dello studio di impatto ambientale che:

- con nota protocollo n. 5263/VIA/B.15 del 20/04/2000 l'ex Servizio Valutazione Impatto Ambientale (V.I.A.) del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio (attuale Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale - D.S.A.) comunicava ad ENAC, ENAV, Ministero dei Trasporti, AER TRE, Ministero per i Beni e le Attività Culturali, alla Regione Veneto ed al Sindaco del Comune di Quinto di Treviso che:

*"Con nota del 13 gennaio 1999, questo Servizio aveva comunicato che la ristrutturazione della aerostazione dell'aeroporto di Treviso non generava ripercussioni negative sull'ambiente, non modificando significativamente le relazioni dell'aeroporto con il territorio e l'ambiente. In ragione, però, dell'aumento del traffico aereo che si stava sviluppando a partire dal 1996, questo Servizio aveva altresì evidenziato che a fronte di un significativo consolidamento si sarebbe dovuto procedere con immediatezza alla presentazione dell'istanza di cui all'art. 6 della L. 349/86. Ciò in linea con quanto previsto nell'art. 8 del DPCM 27/12/1988 secondo cui la procedura di VIA si applica anche nel caso di aeroporti esistenti qualora si prevedano sostanziali modifiche al piano regolatore aeroportuale connesse all'incremento del traffico aereo che comportino variazioni spaziali ed implicazioni territoriali. Nella stessa nota si chiedeva inoltre di produrre una documentazione relativa al monitoraggio dell'inquinamento acustico causato dai movimenti degli aeromobili; documentazione che è appunto pervenuta in data 17 aprile 2000. Dall'esame della documentazione inviata si rileva quanto segue. [...] Tutto ciò premesso, questo Servizio è quindi dell'avviso che sussista pienamente la condizione della presenza di sostanziali modifiche al piano regolatore aeroportuale connesse all'incremento di traffico aereo che comportano essenziali variazioni spaziali ed implicazioni territoriali e che pertanto sia necessario procedere all'immediata attivazione, attraverso la presentazione di apposita istanza nei modi e nelle forme previste dalla vigente normativa in materia di VIA, della*

*pronuncia di compatibilità ambientale. [...]”;*

- in data 6 dicembre 2002 la Soc. Aeroporto di Treviso S.p.A. ha presentato richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale relativamente ai soli effetti dell'incremento di traffico aereo;
- con nota protocollo n. VIA/2003/4640 del 24/04/2003 sono stati richiesti al proponente Aeroporto di Treviso S.p.A. i seguenti approfondimenti:
  - ✓ Risultati della campagna di misurazioni del rumore aeroportuale effettuate ai sensi del DM 31/10/97 con relativa carta delle isofoniche;
  - ✓ Carta dei confini della zonizzazione aeroportuale stabilita dalla relativa Commissione di cui all'art. 5 DM 31/10/97;
  - ✓ Censimento dei recettori e della relativa popolazione residente in relazione alle zone aeroportuali A, B e C;
  - ✓ Studio dello sviluppo del traffico con orizzonti 2005 (3 anni) e 2010 (7 anni) in relazione alle probabili condizioni di mercato, agli strumenti di programmazione Regionale e Provinciale e in considerazione delle potenzialità del sistema aeroportuale di Venezia nel suo complesso. Tale studio avrebbe dovuto evidenziare in particolare l'evoluzione dei movimenti distinguendo tra Aviazione generale e traffico commerciale. Oltre al valore medio giornaliero, avrebbe dovuto essere evidenziato il numero massimo di movimenti/giorno specificando se effettuati nella fascia diurna o notturna, nonché il relativo periodo dell'anno;
  - ✓ Sulla base dei dati di traffico sopra esposti, avrebbero dovuto essere ripetute le simulazioni, avendo cura di tarare il modello in base alla campagna di misurazioni effettuate ed al relativo traffico;
  - ✓ Sulla base delle simulazioni sullo stato futuro, avrebbe dovuto essere stimato l'impatto sui ricettori e la relativa popolazione residente confrontandola con quella già censita nello stato attuale per le zone aeroportuali A, B e C;
  - ✓ Stima dettagliata delle mitigazioni che si intendeva attuare per ridurre gli impatti;
  - ✓ Individuazione su cartografia dell'area vasta delle aree SIC e pSIC;
  - ✓ Individuazione e quantificazione delle eventuali compensazioni;
  - ✓ Relazione che illustri il funzionamento della rete del sistema di dislocazione, evidenziando le misure di trattamento dei fluidi con particolare riferimento alle acque meteoriche;
- con nota protocollo n. DSA/2005/3589 del 15/02/2005 sono stati richiesti alla Società Aeroporto di Treviso S.p.A. ulteriori chiarimenti di seguito sinteticamente riportati:

Quadro programmatico:

A causa del periodo di sospensione dell'istruttoria, risulta necessario aggiornare il Quadro Programmatico del SIA. In particolare si chiede di conoscere:

- ✓ Gli estremi di approvazione della Carta dei confini della zonizzazione aeroportuale definita dalla Commissione aeroportuale ex art. 5 comma 1 del D.M. 31 ottobre 1997;
- ✓ La trasmissione dell'elaborato approvato riportante le zone A, B, C;
- ✓ Lo stato di approvazione del Master Plan allegato al SIA intitolato "Piano di razionalizzazione delle Aree 2000-2010" datato novembre 2002;
- ✓ Eventuale approvazione del Piano Regionale dei Trasporti o di altri documenti programmatici di interesse.

#### Quadro progettuale:

I dati di dimensionamento delle infrastrutture contenute nel Master Plan allegato al SIA, non risultavano coerenti con i dati usati per le simulazioni del rumore e contenuti nelle integrazioni. Infatti per la verifica dei piazzali (pag. 24) si considerano nel 2010, medesimo orizzonte delle simulazioni sul rumore e inquinamento, n. 12.100 movimenti annui (pari a 33,2 movimenti medi/gg) e 565.500 passeggeri.

Considerando che già nel 2002 sono stati registrati più di 530.000 passeggeri, e che per le simulazioni nel 2010 sono previsti 40,5 movimenti/gg, si comprende la necessità di verificare il dimensionamento secondo i criteri ICAO dei piazzali, delle strutture adibite ai passeggeri (aerostazione, parcheggi etc.) ed in generale di tutte le nuove infrastrutture rispetto all'aumento previsto del traffico nel 2010. Ai fini di tale verifica, i dati di movimenti e passeggeri devono essere coerenti con quelli usati nelle simulazioni del rumore.

#### Quadro ambientale:

- ✓ ripetere la simulazione degli impatti atmosferici con gli stessi dati di input dei modelli di simulazione utilizzati per l'impatto acustico (movimenti e mix aeromobili 2002, 2005, 2010); in tale simulazione dovranno essere inserite tutte le sorgenti di emissione principali presenti nell'area, cioè sia quelle puntuali autorizzate dalla Regione sia quelle più spiccatamente legate alle grandi arterie di traffico circostanti l'aeroporto;
- ✓ produrre un elaborato che riporti i pSIC presenti nell'area vasta (raggio di circa 10 km dalla pista dell'aeroporto); nel caso di esistenza di pSIC procedere alla valutazione di incidenza;
- ✓ conoscere il posizionamento e i valori misurati delle centraline di monitoraggio della qualità dell'aria ai sensi del DM 60/02 per tutti gli anni disponibili;
- ✓ rielaborare le mappe di 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;
- ✓ approfondire con maggiore dettaglio progettuale le problematiche relative al trattamento delle acque di prima pioggia della pista dell'aeroporto;
- ✓ inviare all'Autorità di Bacino la documentazione relativa allo SIA in oggetto per ottenerne il parere, già richiesto in data 02/04/2003;

#### **per quanto riguarda il quadro di riferimento programmatico:**

- l'aeroporto di Treviso S. Angelo, facente parte del sistema aeroportuale di Venezia, è un aeroporto militare aperto al traffico civile autorizzato;
- per quanto riguarda il nuovo Piano Regionale dei Trasporti della Regione Veneto, questo risulta essere stato adottato dalla Giunta Regionale con DGR n. 1671 del 5 luglio 2005, ma tuttora non è stato approvato. Risulta vigente il Piano Regionale dei Trasporti del 1990;
- da notare che il Piano contiene una sezione dedicata al trasporto aereo da cui emerge la volontà della Regione in termini di programmazione del traffico aereo negli aeroporti del Veneto;
- il Master Plan aeroportuale allegato allo Studio d'Impatto Ambientale intitolato "piano di razionalizzazione delle Aree 2000-2010" datato novembre 2002, non è mai stato approvato e allo stato attuale è in fase di aggiornamento;

- la Carta dei confini della zonizzazione aeroportuale, definita dalla Commissione aeroportuale ex art. 5 comma 1 del D.M. 31 ottobre 1997, è stata approvata con ordinanza emanata dall'ENAC n. 16 del 2003;
- il confine sud del sedime aeroportuale è in prossimità del fiume Sile per il quale è stato istituito apposito "Parco Regionale del fiume Sile" con Legge Regionale del Veneto n. 8 del 1991. Inoltre entro circa 10 km di distanza dal sedime aeroportuale vi sono le seguenti zone protette:
  - ✓ PSiC IT3240011 ad ovest del sedime aeroportuale;
  - ✓ PSiC IT3240009 a sud est del sedime aeroportuale;
- L'aeroporto insiste a cavallo tra i territori dei Comuni di Treviso e Quinto di Treviso:
  - ✓ per quanto riguarda il Comune di Quinto di Treviso, la variante al PRG è stata adottata con delibere n. 189/1999 e 38/2000. Negli elaborati di PRG non risulta indicata l'area aeroportuale, né sono riportati i vincoli di protezione degli aeroporti previsti dal Codice di Navigazione. I vincoli derivanti dalla Legge 58/63 risultano attivi ai sensi del DM 10 luglio 1967 n. 38. Detti vincoli sono comunque riportati in elaborato separato denominato "Vincoli e Servitù" insieme a quelli di natura ambientale e paesaggistica;
  - ✓ per quanto riguarda il Comune di Treviso, nel vigente PRG approvato dalla Regione Veneto con delibera n. 4181 del 1973, è riportata la zona "Servizi aeroportuali" che comprende il sedime aeroportuale. Per migliorare l'accessibilità sono previsti degli interventi sulla viabilità che collega la S.S. 515 "Noalese" con la superstrada SS 53 e l'Autostrada A 27 Venezia-Belluno;

**per quanto riguarda il quadro di riferimento progettuale:**

- L'aeroporto di Treviso, posto a sud ovest del territorio comunale di Treviso si estende su una superficie di 155 ettari. Si tratta di una infrastruttura militare aperta al traffico civile che ne condivide l'unica pista e i piazzali. Le caratteristiche principali dell'aeroporto sono riportate nelle seguenti tabelle;

**Aeroporto**

Tipo aeroporto	Militare aperto al traffico civile
Classe ICAO	4 D
Equipaggiamento di soccorso	7°
Superficie sedime	155 ha = 1.550.000 m <sup>2</sup>
Superficie aerostazione passeggeri	2.600 m <sup>2</sup>
Lunghezza pista di volo	2.460 m
Larghezza pista di volo	45 m
Resistenza pista	SIW 20.000 kg
Pavimentazione	Flessibile in asfalto con testate in calcestruzzo

## Piazzali Aeromobili

Dimensioni	590 m x 105 m
Posizioni aeromobili	7
Pavimentazione	Rigida in calcestruzzo
Portanza	SIW 15.000 kg

- gli aeromobili operanti per i viaggiatori su Treviso sono di classe B e C di cui alla classificazione ICAO e quindi con apertura alare fino a 24 m.(classe B) e fino a 36 m (classe C). Per le merci si utilizzano aerei classe C e D;
- mentre il progetto non prevede interventi sulla pista di volo, prevede invece interventi sulle infrastrutture aeroportuali e parcheggi anche all'esterno dell'area aeroportuale.

In particolare:

- ✓ una nuova aerostazione passeggeri per circa 10.000 m<sup>2</sup> su due piani;
  - ✓ un area di sosta per carico-scarico, taxi, bus antistante la nuova aerostazione (ca. 2500 m<sup>2</sup> e 100 posti);
  - ✓ un parcheggio interno di 5200 m<sup>2</sup> per 260 posti auto;
  - ✓ un parcheggio per 400 posti da realizzarsi con edificio multipiano oltre la S.S. Noalese per una superficie di 6000 m<sup>2</sup>;
  - ✓ Nuovi hangar per l'aviazione generale per 2900 m<sup>2</sup>;
  - ✓ Spostamento dell'Aeroclub in nuovo edificio nell'area ex A.L.E. con accesso autonomo dalla strada Noalese;
- tuttavia come evidenziato nella seconda richiesta di integrazioni, i dati di dimensionamento delle infrastrutture contenute nel Master Plan allegato allo SIA, non risultano coerenti con i dati usati per le simulazioni del rumore e contenuti nelle integrazioni. Infatti per la verifica dei piazzali (pag. 24) si considerano nel 2010, medesimo orizzonte delle simulazioni sul rumore e inquinamento, n. 12.100 movimenti annui (pari a 33,2 movimenti medi/gg) e 565.500 passeggeri.  
Considerando che già nel 2004 sono stati registrati più di 16.000 movimenti e 894.000 passeggeri, e che per le simulazioni nel 2010 sono previsti 40,5 movimenti/gg, risulta necessario verificare il dimensionamento secondo i criteri ICAO dei piazzali, delle strutture adibite ai passeggeri (aerostazione, parcheggi etc..) ed in generale di tutte le nuove infrastrutture rispetto all'aumento previsto del traffico nel 2010;
  - il quadro progettuale risulta, pertanto, carente e non coerente in quanto i dati di movimenti e passeggeri considerati sono:
    - ✓ già stati superati dai dati del 2004
    - ✓ inferiori di quelli usati nelle simulazioni del rumore e per i quali si chiede l'autorizzazione;

- occorre, quindi, riproporre un quadro progettuale che in relazione al traffico aereo massimo presunto per il 2010 quantifichi:
  - ✓ il numero massimo di aeromobili presenti;
  - ✓ il numero di passeggeri relativi;
  - ✓ il numero di autoveicoli attratti dal polo aeroportuale;
- conseguentemente deve essere dimostrato il corretto dimensionamento sia delle opere “airside”:
  - ✓ piazzali sosta aeromobili;
  - ✓ raccordi;
  - ✓ edifici tecnici;
 e sia delle opere connesse:
  - ✓ edifici aerostazione;
  - ✓ parcheggi autovetture passeggeri;
  - ✓ parcheggi autoveicoli di servizio;
  - ✓ viabilità di accesso all’aerostazione e ai parcheggi;

**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;**

#### componente atmosfera:

- le rilevazioni della qualità dell'aria relative agli anni 2002 e 2003 svolte dal Comune di Treviso evidenziano diversi superamenti del PM10 rispetto ai valori del DM 60/2002 in vigore dal 1 gennaio 2005;
- nello SIA fornito inizialmente sono state presentate delle simulazioni delle emissioni gassose dovute all'incremento del solo traffico aereo, peraltro non coerente con quello delle simulazioni del rumore. E' stato quindi richiesto di ripetere le simulazione degli impatti atmosferici con gli stessi dati di input dei modelli di simulazione utilizzati per l'impatto acustico (movimenti e mix aeromobili 2002, 2005, 2010). In tale simulazione è stato anche richiesto di inserire tutte le sorgenti di emissione principale presenti nell'area, cioè sia quelle puntuali autorizzate dalla Regione sia quelle dovute al traffico stradale circostante l'aeroporto;
- per lo studio delle emissioni gassose è stato utilizzato il Programma MoMaDE considerando il traffico veicolare e quello aereo. Le Sorgenti inquinanti considerate per la simulazione dovute ai motori a scoppio sono solamente quelle relative ai veicoli circolanti sulle seguenti arterie stradali:
  - ✓ strada Noalese S.S. 515;
  - ✓ tangenziale Sud di Treviso;
- **le simulazioni mettono in evidenza una situazione di criticità ambientale con alti valori degli NOx in tutta l'area. Tali valori sono prevalentemente dovuti alle emissioni dal traffico ma in parte anche per una frazione significativa alle emissioni aeroportuali. Si evidenzia, in particolare, che la modellazione presentata registra superamenti della soglia di allerta (200 µg/Nm<sup>3</sup>) per gli NOx. Rispetto al Comune di Quinto di Treviso tale criticità è particolarmente elevata. Tale criticità potrebbe risultare elevata anche rispetto al Comune di Treviso nei periodi primaverili ed estivi quando diventano importanti le direzioni di vento dai quadranti meridionali;**
- tali livelli di criticità per gli NOx sono coerenti con quanto misurato dalla rete di monitoraggio della qualità dell'aria dalla Regione Veneto per il Comune di Treviso. Per quanto riguarda le polveri sottili (PM10), tale rete di monitoraggio rileva per il semestre invernale livelli generalmente superiori al valore di 40 µg/Nm<sup>3</sup>. Nel periodo invernale si rilevano, altresì, criticità per il CO ed Benzene;
- **a tale riguardo il Comune di Treviso rientra nelle zone di tipo A, ovvero tra le zone in cui andranno applicati i Piani di Azione, sia per il PM10 che per il NOx e rientra nelle zone di tipo B ovvero tra le zone in cui andranno applicati i Piani di Risanamento sia per il CO che per il Benzene;**
- la Regione Veneto ha adottato con propria Delibera di Giunta del 4 aprile 2003 il Piano di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera, approvato in via definitiva dal Consiglio Regionale con propria Delibera n. 57 del 11 novembre 2004. Per quanto riguarda le polveri PM10 con Delibera di Giunta Regionale n. 1408 del 16 maggio 2006 ne è stato approvato il "Piano Progressivo di rientro";



- **in riferimento a ciò il proponente non ha incluso nello SIA adeguati approfondimenti nel merito nè tantomeno individuato necessari interventi di mitigazione e compensazione per gli aspetti di non coerenza con gli obiettivi e finalità dei predetti strumenti di tutela;**
- inoltre, la posizione dei nuovi parcheggi al servizio dell'aeroporto e la viabilità di accesso sia ai parcheggi che all'aerostazione devono essere oggetto di un progetto integrato con quello della nuova viabilità prevista dal PRG del Comune di Treviso con l'obiettivo di diminuire la congestione del traffico nel tratto attraversante l'abitato di Quinto di Treviso e rendere più spedito l'accesso all'aeroporto;

componente suolo e sottosuolo:

- il proponente ha predisposto un progetto per la raccolta ed il trattamento delle acque di prima pioggia tramite una serie di depuratori i quali scaricano le acque trattate direttamente nel fiume Sile;
- **la scelta di una serie di impianti di trattamento in parallelo, anche se dettata da contingenze logistiche, non sembra sufficiente a garantire il rispetto dei vigenti valori limite di immissione per le acque scaricate nel Fiume Sile, nei casi di malfunzionamento di uno o più di tali impianti e nei casi di avverse condizioni atmosferiche con elevate precipitazioni piovose;**
- questa criticità non è solo riferibile al Parco del Sile, ma potrebbe essere ancor più rilevante data la presenza di aziende di itticoltura lungo il Sile subito a valle degli scarichi dei depuratori in oggetto;
- **a causa della presenza del limitrofo fiume Sile, si ritiene necessario valutare, nel sedime aeroportuale, la pericolosità ed il rischio relativo ad esondazioni di varia entità e, nel caso che si verifichi una pericolosità concreta, quali siano le misure di mitigazione del rischio che si rendessero necessarie;**
- inoltre, secondo lo studio di impatto ambientale, il sedime aeroportuale è sito su un terrazzo fluvio-lacustre sulla sponda sinistra del Fiume Sile. Tale localizzazione potrebbe generare situazioni di criticità dal punto di vista idrogeologico per la percolazione nelle falde acquifere degli inquinanti trasportati con la prima pioggia;
- **in riferimento ai suddetti aspetti si evidenzia che nonostante sia stato richiesto il relativo parere all'Unità di Progetto Distretto Idrografico di Bacino Piave, Livenza e Sile in data 2 aprile 2003, lo stesso non è mai pervenuto;**

aree vincolate:

- sono presenti le seguenti aree vincolate:
  - ✓ Parco del fiume Sile confinante con il sedime aeroportuale;
  - ✓ PSiC IT3240011 ad ovest del sedime aeroportuale;
  - ✓ PSiC IT3240009 a sud est del sedime aeroportuale;
- i due PSiC sono situati all'interno dell'area vasta di 10 km dall'aeroporto e per essi è stata presentata la valutazione di incidenza.
- **Si rileva che le emissioni gassose dall'aeroporto, le ricadute inquinanti, ed il rumore potrebbero essere dannose, particolarmente per i laghetti del Parco del fiume Sile; a questo**

**riguardo il proponente non indica alcuna misura di mitigazione e/o di compensazione come, invece, richiesto dalla vigente normativa (DPR 120/2003);**

relativamente al parere della Regione Veneto:

- con Delibera della Giunta della Regione Veneto n. 1264 del 7 giugno 2005, pervenuta il 4 agosto 2006, con cui si esprime un parere favorevole a condizione che si ottemperi alle prescrizioni di seguito riportate:

“PRESCRIZIONI

1. al fine di aumentare la capacità di assorbimento della CO<sub>2</sub> dell'area a verde e mitigare maggiormente l'impatto sul paesaggio con effetti cromatici decisi dell'aeroporto S. Angelo, la cortina arborea lungo il perimetro dell'aeroporto, già proposta nel SIA ma con sole due file di alberi, dovrà essere almeno con triplice filare d'alberi il cui portamento dovrà essere controllato ai fini della sicurezza aerea;
2. al fine di contenere il più possibile le emissioni gassose ed acustiche a salvaguardia della salute pubblica, dovranno essere esclusi entro ventiquattro mesi dalla data della autorizzazione ambientale dai movimenti avionici i seguenti aeromobili: 727/100; 727/200; MD80 ed i BOEING dovranno essere sostituiti con un modello di 737/800. La verifica di questa prescrizione è demandata ad ARPAV Direzione Generale;
3. al fine di conoscere e di conseguenza tutelare il più possibile la salute pubblica, dovranno essere consegnate ad ARPAV della Provincia di Treviso tutte le certificazioni delle periodiche manutenzioni, anche intermedie, secondo quanto previsto dalla normativa europea (JAA-JAR 145) e da quanto previsto da ENAC per tutti gli aeromobili commerciali in movimento presso l'aeroporto di Treviso;
4. il progetto definitivo relativo alle opere di mitigazione e compensazione (aree verdi, gestione e disinquinamento delle acque, miglioramento dell'accessibilità viabilistica) dovrà essere sottoposto a verifica di ottemperanza alle prescrizioni da parte dei componenti della Commissione Regionale V.I.A. della Regione del Veneto;
5. a compensazione degli abitanti di via Nogarè civ. 22 il proponente dovrà attuare tutte le modifiche architettoniche e impiantistiche finalizzate all'abbattimento dell'inquinamento acustico;
6. lo scarico deve essere sempre accessibile per il campionamento da parte di ARPAV per il controllo a mezzo di apposito pozzetto con una capacità di almeno 50 l e comunque idoneo a permettere il campionamento automatico nelle 3 ore. Le acque di scarico devono rispettare i limiti previsti dalla tabella 3 del D.Lgs. 152/99. Le analisi di controllo dei limiti di accettabilità sul refluo in uscita dall'impianto di depurazione devono essere effettuate da un laboratorio accreditato con cadenza trimestrale. I referti devono riportare il giorno e l'ora dell'avvenuto campionamento e devono essere a disposizione dell'autorità di controllo.

RACCOMANDAZIONI

- a. per limitare l'impatto sulla salute pubblica siano utilizzate solo quando strettamente necessario le apparecchiature ad ultrasuoni per scongiurare il fenomeno del *Bird Aircraft Strike Hazard*;
- b. di verificare la possibilità di realizzare una bretella viaria nei pressi della via Sant'Agnese con la costruenda rotatoria sulla Tangenziale Sud di Treviso per migliorare ulteriormente la fruibilità della aeroporto.

### COMPENSAZIONI:

a compensazione dovrà essere realizzata un'ulteriore area a verde con messa a dimora di alberi, arbusti ed essenze prative per un'estensione di almeno 10 ettari, anche non contigui, ma nei comuni limitrofi all'aeroporto, assumendone la manutenzione. Il progetto definitivo ai sensi della L. 109/94 e del regolamento LL.PP. 554/99 dovrà essere consegnato ed approvato entro il 31/12/2007 alla Provincia di Treviso per i primi 5 ettari ed entro 2010 per i successivi 5 ettari; se non si ottempererà a questa richiesta il proponente dovrà realizzare opere pubbliche a favore, sempre della Provincia di Treviso, per un importo massimo di 1.800.000,00 euro".

- **il suddetto parere della Regione Veneto non ha potuto valutare gli ulteriori elementi relativi alla redazione preliminare del Master Plan Aeroportuale, trasmessi dal proponente con nota protocollo n. 4035 del 29/09/2005, pervenuta in data 04/10/2005 con protocollo n. 24439 in quanto la medesima documentazione è stata fornita successivamente al parere regionale stesso e pertanto si ritiene opportuno che la Regione Veneto aggiorni le proprie valutazioni in merito;**

**PRESO ATTO** che sono pervenute istanze, osservazioni o pareri da parte di cittadini, ai sensi dell'art. 6 della L. 349/86, per la richiesta di pronuncia sulla compatibilità ambientale dell'opera indicata:

#### **Comune di Quinto di Treviso (TV)**

- richiede che non vengano effettuati voli nel periodo di riposo notturno che va dalle ore 23.00 alle ore 6.00;
- nello S.I.A. non sono riportati i dati delle rilevazioni fonometriche effettuate secondo il Decreto Ministero Ambiente 31/10/97 che sarebbe opportuno conoscere;
- non è stata accuratamente approfondita la probabilità di impatto dell'avifauna con gli aerei ed il conseguente pericolo per l'abitato di Quinto di Treviso;
- non è stato previsto alcun monitoraggio successivo all'implementazione del traffico aereo, né dal punto di vista dell'inquinamento atmosferico, né sull'efficacia delle misure di mitigazione proposte. Le specifiche del monitoraggio ed i relativi punti di rilievo dovranno essere concordati anche con la scrivente Amministrazione.

#### **Comitato per la protezione di Treviso e di Quinto dal traffico aereo c/o Avv. Floriano Graziati Quinto di Treviso**

- per la valutazione dell'inquinamento acustico si è fatto ricorso a "modelli predittivi". Una delle ragioni di questa scelta è stata quella che sviluppare una mappatura acustica estesa a tutto il territorio interessato dal rumore aeroportuale, con le prescrizioni e la precisione richiesta a livello normativo, risulta alquanto laborioso ed estremamente costoso;
- i rilievi fonometrici sono stati limitati a tre postazioni tutte situate lungo la S.S. Noalese (il cui asse è parallelo a nord della pista aeroportuale) trascurando la strada di Canizzano (parallela a sud) e comunque non sulle direttrici di atterraggio e di decollo;
- non solo gli eventuali sviluppi futuri, ma anche l'attuale volume e tipo di traffico dello scalo aeroportuale è ambientalmente incompatibile in quanto inquinante e pericoloso;

- l'aeroporto di Treviso non riveste alcuna utilità in quanto operante sullo stesso bacino di traffico dell'aeroporto di Venezia Tessera.

#### **Consiglieri Comunali di “Insieme per Quinto” (TV)**

- la Società Aeroporto di Treviso S.p.A. nella valutazione degli impatti acustici si affida a “modelli predittivi perché non possono essere svolti rilievi fonometrici, così come richiesti dalle normative” per varie ragioni tra cui la laboriosità ed i costi elevati di una mappatura acustica estesa a tutto il territorio interessato dal rumore;
- il proponente, pur dichiarando di limitare per vari motivi i rilievi fonometrici a tre postazioni, nello studio riporta una tabella con solo due postazioni dalla quale risulta che i dati rilevati “SEL misurato” e “SEL calcolato” denunciano limiti di gran lunga superiori alle norme di legge (da un minimo di 79 ad un massimo di 111.3 db).

#### **ARPAV Dipartimento Provinciale di Treviso**

- riguardo all'inquinamento acustico, per gli scenari 2005 e 2010, vengono applicati dei fattori rispettivamente 1.7 e 2.2 di aumento rispetto al 2002, senza che ne sia giustificata la scelta;
- la stima del numero di abitanti e di edifici esposti a differenti livelli di rumore dovrebbe essere fornita rispetto agli specifici valori dei descrittori acustici in corrispondenza ai vari scenari e non con riferimento alla zonizzazione aeroportuale;
- dovrebbero essere fornite delle mappe che dimostrino che anche nel 2005 e nel 2010 vengono rispettati i limiti della attuale zonizzazione aeroportuale, oppure che evidenzino dove vengono superati e di quanto;
- non è stato stimato l'impatto acustico del traffico veicolare supplementare dovuto all'aumento del traffico aereo;
- sarebbero opportune delle valutazioni condotte in base alla Direttiva 2002/49/CE relativa alla determinazione ed alla gestione del rumore ambientale, in relazione anche ai descrittori acustici da essa previsti.

**VALUTATO IN CONCLUSIONE CHE** le carenze sopra evidenziate sono tali da non rendere possibile una compiuta valutazione ai fini dell'espressione del giudizio di compatibilità ambientale sul progetto “Incremento fruitivo dell'Aeroporto Civile di Treviso: Piano di Controllo e riduzione degli impatti”.

**RITENUTO** di dover provvedere in ordine alla pronuncia di compatibilità ambientale dell'opera sopraindicata ai sensi e per gli effetti del comma quarto dell'art. 6 della legge 349/86;

## 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)<sub>Lvan</sub>.

Roma li 14 maggio 2007

**IL DIRETTORE GENERALE**