



*Ministero dell' Ambiente  
e della Tutela del Territorio  
e del Mare*

COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL'IMPATTO  
AMBIENTALE - VIA E VAS

UFFICIO SEGRETERIA

Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio  
e del Mare - Commissione Tecnica VIA - VAS

U.prot CTVA - 2011 - 0001614 del 02/05/2011

On.le Sig. Ministro  
per il tramite del  
Sig. Capo di Gabinetto  
SEDE

Direzione Generale  
per le Valutazioni Ambientali  
c.a. dott. Mariano Grillo  
SEDE

Pratica N. ....

Ref. Mittente: .....

**OGGETTO: Verifica Esclusione VIA - Aeroporto "Antonio Canova" di Treviso -  
Sant'Angelo interventi di potenziamento e sviluppo delle  
infrastrutture di volo - Proponente: ENAC.**

**Trasmissione parere n. 698 del 15 aprile 2011.**

Ai sensi dell'art. 11, comma 4, lettera e) del DM n. GAB/DEC/150/2007, per le  
successive azioni di competenza, si trasmette copia conforme del parere relativo al procedimento in  
oggetto, approvato dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS  
nella seduta plenaria del 15 aprile 2011.

IL SEGRETARIO DELLA COMMISSIONE

(Avv. Sandro Campilongo)

All.:c.s.

ALLEGATO

1° INDIRIZZO

Ufficio Mittente: MATY-CTVA-US-00  
Funzionario responsabile: CTVA-US-08  
CTVA-US-08\_2011-0128.DOC

MINISTERO DELL'AMBIENTE  
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE  
Commissione Tecnica di Verifica  
dell'Impatto Ambientale e VAS  
il Segretario della Commissione



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

COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL' IMPATTO  
AMBIENTALE - VIA E VAS

Parere n. 698 del 15.04.2011

Progetto:	<b>Verifica di Assoggettabilità alla VIA AEROPORTO "ANTONIO CANOVA" DI TREVISO - SANT'ANGELO INTERVENTI DI POTENZIAMENTO E SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE DI VOLO</b>
Proponente:	<b>ENAC</b>

1

1

Handwritten notes and signatures on the right side of the page, including the letters 'G', 'F', 'C', 'S', 'F.R.', and 'li'.

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including 'AN', 'B', 'W', 'A', and 'M'.

**MINISTERO DELL'AMBIENTE  
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO  
E DEL MARE**  
Commissione Tecnica di Verifica  
dell'Impatto Ambientale - VIA  
19 AM 130 3 015 U. Segretario della Commissione  
2011/01/19

**La Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS**

**VISTA** la domanda di verifica di assoggettabilità alla VIA presentata da ENAC in data 16 Febbraio 2011 concernente il progetto degli interventi di potenziamento e sviluppo delle infrastrutture di volo dell'aeroporto "Antonio Canova" di Treviso - Sant'Angelo da realizzarsi nei comuni di Treviso e Quinto di Treviso;

**VISTO** il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante "Norme in materia ambientale" così come modificato ed integrato dal Decreto Legislativo 16 gennaio 2008, n. 4 e dal Decreto Legislativo 29 giugno 2010, n. 128;

**VISTO** il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 concernente "Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248" ed in particolare l'art.9 che prevede l'istituzione della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS;

**VISTO** il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale – VIA e VAS; e le modifiche ad esso apportate attraverso i decreti GAB/DEC/193/2008 del 23 giugno 2008 e GAB/DEC/205/2008 del 02 luglio 2008;

**VISTI** i Decreti del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS;

**PRESO ATTO** che la pubblicazione dell'annuncio relativo alla domanda di verifica di assoggettabilità alla VIA ed al conseguente deposito del progetto e dello studio di impatto ambientale per la pubblica consultazione, è avvenuta in data 19 Febbraio 2011 sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana;

**CONSIDERATO** che agli atti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS non risulta pervenuta l'attestazione dell'avvenuta pubblicazione dell'avviso al pubblico sull'Albo Pretorio dei Comuni interessati dall'intervento. Si richiede pertanto alla competente Direzione di verificare la correttezza e completezza delle procedure di pubblicazione così come specificate dall'art. 20 del D.Lgs 152/06 e ss.mm.ii.

**VISTA** la documentazione esaminata che si compone dei seguenti elaborati:

- studio preliminare ambientale, successiva integrazione e progetto fornito da ENAC e dalla Società AerTre Spa di Treviso in data 16 Febbraio 2011 (prot. n.DVA-2011-3863) e acquisito dalla Commissione Tecnica VIA-VAS in data 1 marzo 2011 al prot. n. CTVA-2011-663;

**CONSIDERATO** che in data 16 Marzo 2011, con nota prot. CTVA/949 il Presidente della CTVIA ha assegnato il procedimento ad un Gruppo Istruttore;

**VISTO** il Decreto del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 14.05.2007;

**VISTE E CONSIDERATE** per quanto di competenza le osservazioni espresse dal Comune di Quinto di Treviso ai sensi dell'art. 20 del D.Lgs. n° 152/2006, prot. n° 4728 del 4/04/2011 (prot. DVA – 2011 – 0008849 del 12/04/2011) e acquisito alla CTVIA in data 12/04/2011 al prot. n° CTVA – 2011 – 0001385;

**VISTO** il parere espresso dai Comuni di Treviso e Quinto di Treviso con nota prot. n. 5919/LV del 13 luglio 2010, pervenuta in data 19 luglio 2010 al prot. n. DVA-2010/18120 e acquisito alla CTVIA in data 23 luglio 2010 al prot. n. CTVA-2010-2527;

**PREMESSO** che

- l'intervento previsto è situato all'interno dell'Aeroporto "Antonio Canova" di Treviso - Sant'Angelo;
- il progetto nasce dall'esigenza di riqualificare la pista esistente per garantire la corretta fruizione in sicurezza della struttura nell'ambito dei trasporti civili attualmente presenti.
- gli interventi previsti sono quindi principalmente volti alla sistemazione della pavimentazione della pista per l'atterraggio e il decollo, delle shoulder, delle testate e dei raccordi per la riqualifica della pista e all'adeguamento delle opere impiantistiche connesse per consentire l'operatività dello scalo in condizioni di visibilità inferiori a quelle attuali (dalla categoria I alla categoria II/III).
- si prevede inoltre la realizzazione/modifica di alcune strutture e impianti (come, ad esempio, la cabina elettrica e il sistema di smaltimento delle acque meteoriche) strettamente connessi con i precedenti interventi.
- l'area occupata dall'aeroporto è limitata a sud dal Parco Naturale Regionale del fiume Sile istituito ai sensi della legge istitutiva n.° 8 del 28 gennaio 1991 "Norme per l'istituzione del Parco Naturale Regionale del fiume Sile".
- l'area occupata dall'aeroporto è situata nelle vicinanze di un Sito di Interesse comunitario (SIC), denominato SIC IT3240028 "Fiume Sile dalle sorgenti a Treviso Ovest" e di una Zona di Protezione Speciale (ZPS), denominata ZPS IT3240011 "Sile: sorgenti, paludi di Morgano e S. Cristina".

**CONSIDERATO** che per quanto riguarda il quadro di riferimento programmatico:

- con riferimento alla pianificazione a livello nazionale:
  - ✓ il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, il Patto per la Logistica e il Piano per la Logistica definiscono tra gli obiettivi principali la trasformazione degli aeroporti in piattaforme intermodali per favorire le connessioni con gli altri sistemi di trasporto, e il miglioramento dei sistemi informatici e di telecomunicazione.
  - ✓ in tema di infrastrutture e trasporti, l'intervento si allinea con l'approccio che ha come primo obiettivo quello di mantenere e rafforzare i connotati di polo regionale costituito da più centri nevralgici.
  - ✓ gli interventi di progetto risultano coerenti con la vigente pianificazione a livello nazionale.
- con riferimento alla pianificazione a livello regionale:

- ✓ il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (P.T.R.C.) definisce, tra gli obiettivi principali, l'incremento del ruolo svolto dalla componente aerea del trasporto persone e merci attraverso azioni tendenti a migliorare le attrezzature a terra e la qualità dei servizi, e favorire l'utilizzo del sistema aeroportuale minore, specie per quanto riguarda le infrastrutture localizzate in prossimità delle zone turistiche.
- ✓ dal Piano Regionale dei Trasporti (P.R.T.) emerge la volontà di attuare un'accurata pianificazione dello sviluppo dalla rete degli aeroporti e la necessità di preservare e sviluppare il patrimonio aeroportuale esistente.
- ✓ il Piano di Tutela delle Acque e il Piano Direttore 2000 indicano le misure atte a conseguire, come obiettivi di qualità ambientale, il mantenimento dello stato di qualità elevata, ove presente, o il miglioramento dello stato di qualità attuale dei corpi idrici significativi superficiali e sotterranei, adottando tutte le misure atte ad evitare un peggioramento della qualità degli stessi.
- ✓ gli interventi di progetto risultano coerenti con la pianificazione a livello regionale.
- con riferimento alla pianificazione a livello provinciale:
  - ✓ il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.) definisce la centralità dell'Aeroporto "A. Canova" come nodo del sistema della mobilità, è prevista infatti anche un'apposita fermata del futuro sistema metropolitano di superficie SMFR, evidenziando la posizione strategica dell'Aeroporto per la vicinanza alla Tangenziale di Treviso, viabilità di interesse "provinciale" ad elevato scorrimento.
  - ✓ gli interventi di progetto risultano coerenti con la pianificazione a livello provinciale.
- con riferimento alla pianificazione a livello comunale:
  - ✓ il Piano Regolatore Comunale del Comune di Treviso, il Piano di Assetto del Territorio del Comune di Quinto di Treviso, le Zonizzazioni Acustiche del Comune di Treviso e del Comune di Quinto Di Treviso tengono conto della presenza dell'infrastruttura aeroportuale e risultano coerenti con la pianificazione sovraordinata.
  - ✓ nella Zonizzazione Acustica del Comune di Treviso non sono però ancora riportate le zone di pertinenza aeroportuale (D.M. 31/10/1997).
  - ✓ gli interventi di progetto risultano coerenti con la pianificazione a livello locale.
- con riferimento al sistema dei vincoli ambientali:
  - ✓ l'Aeroporto confina a sud con le zone SIC IT3240028 "Fiume Sile dalle Sorgenti a Treviso Ovest" e ZPS IT3240011 "Sile: Sorgenti, Paludi di Morgano e S. Cristina", caratterizzate dalla convivenza di sistemi di popolamenti fluviali tipici di acque lente e dalla presenza di zone con risorgive. La valenza ambientale dell'ambito fluviale è elevata non solo a livello locale ma anche a scala di territorio vasto ed è soggetta ai seguenti fattori di vulnerabilità: alterazioni dell'assetto idrico, coltivazioni, estrazioni di torba, riempimenti, drenaggi, inquinamento.

- ✓ il Piano Ambientale del Parco Naturale Regionale del Fiume Sile intende promuovere un primo esperimento di progettazione ambientale, tendente al recupero e al riuso dell'acqua, delle sponde e dei fatti architettonici salienti che ne costeggiano le rive, al fine di restituire il fiume alla comunità quale nuovo "veicolo" di attività specifiche della cultura e delle necessità attuali. Il Piano pone come elemento centrale la tutela delle acque superficiali ed evidenzia, a tal proposito, la necessità di un controllo rigoroso degli scarichi fognari verso il Sile.
- ✓ il progetto è coerente con la pianificazione a carattere ambientale e con il sistema dei vincoli presenti nel territorio interessato.

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

- allo stato attuale la pista si trova in un generale stato di degrado con fessurazioni diffuse; invecchiamento del bitume, ripristini localizzati ripetuti nel tempo, valori scadenti del PCN in alcune zone;
- allo stato attuale la portanza della pista, attualmente conforme alle norme vigenti, non garantisce il mantenimento della funzionalità nel medio-lungo periodo.
- da un punto di vista ambientale, la mancata realizzazione di interventi sul sistema idraulico di smaltimento delle acque comporterebbe il perdurare della situazione attuale in termini di scarso controllo degli scarichi in corrispondenza del recettore Fiume Sile (area di particolare rispetto sia per l'elevato pregio naturalistico sia per i vincoli ambientali cui è soggetta).
- l'opzione zero (ossia l'assenza di qualsiasi intervento) è pertanto da escludersi, per le ragioni legate in primo luogo alla sicurezza e quindi all'efficienza e alla funzionalità del sistema aeroportuale.
- gli interventi prevedono:
  - ✓ riqualifica della pavimentazione della pista di volo
  - ✓ riqualifica delle shoulder della pista di volo
  - ✓ riqualifica ed allargamento della Back Track in testata 07
  - ✓ realizzazione Antiblast in testata 25
  - ✓ sistemazione della RESA in testata 07 e in testata 25
  - ✓ riprofilatura e sistemazione localizzata delle aree di Strip e CGA
  - ✓ riqualifica raccordo "R1"
  - ✓ demolizione del raccordo "R2" e realizzazione del nuovo raccordo "B"
  - ✓ riqualifica ed allargamento del raccordo militare centrale

- ✓ riqualifica dell'overrun militare e sistemazione Bliss Back
- ✓ nuove opere idrauliche di raccolta, allontanamento (dimensionate con  $T_r = 50$  anni) e trattamento delle acque meteoriche afferenti le aree pavimentate (stormfilter)
- ✓ nuovi impianti AVL (Cat. II/III) e opere civili per la loro predisposizione
- ✓ nuovi apparati meteo
- le attività di cantiere, interesseranno solo un settore della pista alla volta (pari a circa un terzo della pista)
- secondo il CRONOPROGRAMMA ATTIVITÀ il periodo dei lavori andrà da maggio - agosto 2011, con aeroporto chiuso al traffico aereo e durata lavori 126 (centoventisei) giorni naturali e consecutivi, ovvero 18 settimane.
- i turni lavoro saranno 2 da 8 ore al giorno per un totale di 16 ore al giorno, dalle 6.00 alle 22.00.
- Per quanto riguarda il bilancio dei materiali, non è prevista l'acquisizione di conglomerato cementizio per il rifacimento della pista (la nuova pavimentazione sarà di tipo esclusivamente flessibile), né la necessità di approvvigionamento di materiale da cava. I materiali rimossi verranno completamente riutilizzati ad eccezione di circa 4750 mc di terra proveniente dalle operazioni di scavo e modeste quantità di calcestruzzo derivante dalla demolizione di tombini, pozzetti e condotte per impianti non più utilizzabili.

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

- ✓ si tratta di un intervento di limitata entità su una struttura aeroportuale esistente, ricadente all'interno del sedime aeroportuale che non prevede alcuna modifica dell'uso del suolo esterno al sedime;
- ✓ la realizzazione del progetto non fa aumentare gli attuali livelli di traffico;

**CONSIDERATO** che per quanto riguarda il quadro di riferimento ambientale e la valutazione degli impatti nella documentazione presentata sono state illustrate le variazioni in termini di impatto ambientale conseguente alla realizzazione del progetto sia in fase di cantiere che di esercizio;

**CONSIDERATO** che per quanto riguarda la componente suolo e sottosuolo:

- il sottosuolo è costituito da:
  - ✓ terreni fini limoso-sabbiosi fino a 3-4m di profondità
  - ✓ banco di sabbie e ghiaie esteso fino al tetto del primo acquifero in pressione
- la permeabilità del suolo risulta moderatamente elevata.
- nell'area aeroportuale è presente una falda acquifera freatica con le seguenti caratteristiche:

- ✓ profondità pari 3 metri sotto il p.c. locale ;
- ✓ direzione di deflusso verso l'alveo del Sile.
- lo studio ha dimostrato che per la componente suolo
  - ✓ In fase di cantiere e di esercizio non è prevista alcuna significativa modificazione dello stato attuale, eccezion fatta per gli scavi il cui impatto può essere mitigato accantonando e ricolmando gli stessi con il terreno vegetale precedentemente asportato.
- lo studio ha dimostrato che per la componente sottosuolo
  - ✓ In fase di cantiere e di esercizio non è prevista alcuna significativa modificazione dello stato attuale del sottosuolo eccezion fatta per la realizzazione del nuovo sistema di raccolta delle acque e dell'impianto di trattamento delle acque sotterranee. L'impatto risulta comunque trascurabile.

**CONSIDERATO** che per quanto riguarda la componente ambiente idrico:

- il Sile è il ricettore delle acque meteoriche affluenti direttamente dallo scarico delle acque collettate dalla canaletta perimetrale posta a sud della pista e indirettamente per il drenaggio di buona parte delle acque che si infiltrano nel sottosuolo nelle aree non impermeabilizzate.
- attualmente risultano esistenti e funzionanti in totale quattro scarichi diretti verso il fiume Sile, non è presente alcun impianto di trattamento delle acque, il fiume Sile, nella zona dell'aeroporto risulta leggermente inquinato; la qualità delle acque sotterranee presenti in zona risulta in generale buona.
- in fase di cantiere non sono previste lavorazioni che comportino aumenti delle portate idriche recapitate nel Sile.
- in fase di cantiere lo sversamento eventuale di inquinanti nell'alveo del fiume sarà controllato con la preventiva realizzazione e messa in esercizio del previsto impianto di dissabbiatura-disoleatura e dell'impianto di filtrazione già a partire dalle prime fasi di cantierizzazione.
- in fase di cantiere sarà inoltre realizzato, con maggiore priorità rispetto agli altri interventi, il sistema di raccolta ed allontanamento delle acque di dilavamento delle acque di pista di volo e delle acque provenienti dalle superfici pavimentate dei raccordi nonché della superficie di overrun.
- le opere previste dal progetto non modificheranno l'aspetto quantitativo della componente, non sono infatti previste modificazione negli attuali rapporti tra superfici permeabili ed impermeabili.
- il progetto del sistema di raccolta e smaltimento delle acque è stato realizzato facendo riferimento ad un tempo di ritorno di 50 anni con il conseguente aumento di sicurezza generale dell'infrastruttura aeroportuale
- nella fase di esercizio si prevede un miglioramento della qualità dello scarico nel corpo idrico ricettore grazie ai sistemi di trattamento delle acque di prima pioggia prima dello scarico in Sile.

**CONSIDERATO** che per quanto riguarda la componente vegetazione, flora, fauna:



MINISTERO DELL'AMBIENTE  
DIREZIONE REGIONALE DEL TERRITORIO,  
PAESAGGIO, AMBIENTE E VIA  
DIREZIONE REGIONALE DEL TERRITORIO,  
PAESAGGIO, AMBIENTE E VIA  
DIREZIONE REGIONALE DEL TERRITORIO,  
PAESAGGIO, AMBIENTE E VIA

- allo stato attuale la vegetazione all'interno dell'ambito aeroportuale non evidenzia elementi di pregio floristico e che lungo il Fiume Sile, a sud dell'area aeroportuale, sono presenti associazioni ed habitat di buon livello, che danno rifugio, alimentazione e siti riproduttivi alla fauna locale.
- durante la fase di cantiere si prevede:
  - ✓ un impatto generalmente scarsamente significativo causato dalle operazioni e dal traffico di mezzi legate alle attività di cantiere.
  - ✓ la mitigazione di tale impatto tramite la ricopertura del terreno dopo gli scavi con terreno vegetale accantonato, la risemina delle porzioni di prato interessate ai lavori e accorgimenti per l'abbattimento delle polveri (ad es. costante bagnatura cumuli e tracciati di trasporto suoli, lavaggio ruote e fondi dei mezzi, convogliamento eventuali reflui provenienti dalle attività di asfaltatura) e per l'abbattimento emissioni sonore (ad es. terre di riporto disposte in modo schermante, barriere mobili da cantiere, utilizzo mezzi a velocità ridotte e emissioni controllate, ecc.).
- lo stato di esercizio è caratterizzato dal ripristino dello stato attuale senza variazioni del servizio offerto e del numero di atterraggi e partenze di velivoli dallo scalo
- l'impianto di trattamento delle acque di prima pioggia, realizzato a partire dalle prime fasi della cantierizzazione, consentirà il decadimento di gran parte degli inquinanti presenti nelle acque di dilavamento e, di conseguenza, il miglioramento della qualità delle acque che confluiscono presso il ricettore fiume Sile a beneficio delle componenti.

**CONSIDERATO** che per quanto riguarda la componente atmosfera:

- lo studio effettuato relativo allo stato attuale con l'aeroporto in esercizio (basato sui dati della centralina di rilevamento della qualità dell'aria situata in via Lancieri di Novara a Treviso del 2009 e sul Progetto MINNI, Zanini et al. 2004), ha consentito di concludere che sulle condizioni di qualità dell'aria non si registrano particolari problemi, essendo rispettati tutti i limiti di concentrazione degli inquinanti, ad esclusione del valore limite giornaliero definito per il PM10 (35 superamenti della soglia di 50 µg/m<sup>3</sup>);
- lo studio effettuato relativo alla fase di cantiere, durante la quale lo scalo non sarà operativo, ha consentito di concludere che l'impatto risulta condensato in prossimità dell'area di cantiere e nonostante l'approccio cautelativo, volto a considerare le emissioni massime teoriche, i valori di concentrazione simulati risultano sempre al di sotto dei limiti di legge per tutti gli inquinanti in esame e sono irrilevanti rispetto alle concentrazioni che ricadono sull'abitato del comune di Treviso. L'inquinamento atmosferico risulta dunque di scarsissima rilevanza.
- lo stato di esercizio dell'aeroporto a conclusione delle attività del cantiere non prevede variazioni del servizio offerto e del numero di atterraggi e partenze di velivoli dallo scalo. L'impatto sulla qualità dell'aria dello stato di esercizio risulta invariato rispetto allo stato attuale.

**CONSIDERATO** che per quanto riguarda la componente rumore:

- il clima acustico generale nello stato attuale dell'intorno dell'area oggetto dell'intervento è principalmente caratterizzato da sorgenti da traffico stradale (SR515 e SR53) e aeroportuale.
- i rilievi sul rumore aeroportuale, effettuati nel 2010, in postazione scelte come rappresentative dell'intorno aeroportuale e comunque maggiormente critiche, mostrano la seguente situazione:
  - ✓ il valore LVAJ,medio presso la scuola materna nel Comune di Quinto di Treviso, è generalmente inferiore al limite di 65 dB(A) imposto per il LVA nella zona A dell'intorno aeroportuale;
  - ✓ il valore LVAJ,medio in via Lotto nel Comune di Quinto di Treviso, risulta sempre notevolmente inferiore al limite di 60 dB(A) imposto per il LVA all'esterno delle aree di rispetto aeroportuali;
- i rilievi sul rumore stradale, effettuati nel 2010, in postazione scelte come rappresentative dell'intorno aeroportuale e comunque maggiormente critiche, mostrano la seguente situazione:
  - ✓ i livelli sonori misurati (Leq) in corrispondenza della strada SR515 evidenziano il superamento dei limiti di immissione sia in riferimento al periodo diurno che al periodo notturno;
  - ✓ i livelli sonori misurati (Leq) in corrispondenza della strada SR53 evidenziano il rispetto dei limiti di immissione.
- durante la fase di cantiere lo scalo non sarà operativo, le simulazioni effettuate sono relative alle tre fasi di lavorazione per il solo periodo diurno (periodo di attività del cantiere).
- durante la fase di cantierizzazione si verifica il rispetto dei limiti delle leggi vigenti per la componente rumore (DPCM 14-11-97 e DPR 30-03-2004).
- durante la fase di cantierizzazione il periodo notturno il clima acustico migliora sensibilmente rispetto a quello attuale poiché, oltre allo scalo, anche il cantiere non è operativo.
- durante la fase di cantierizzazione i livelli sonori risulteranno entro i limiti di legge e inferiori allo stato attuale per l'inattività dello scalo
- lo stato di esercizio dell'aeroporto a conclusione delle attività del cantiere non prevede variazioni del servizio offerto e del numero di atterraggi e partenze di velivoli dallo scalo; l'impatto sulla componente rumore risulta quindi invariato rispetto allo stato attuale.

**VALUTATO** che per quanto riguarda la componente paesaggio e beni culturali l'intervento non prevede la realizzazione di opere in elevazione, non determinando pertanto modifiche del contesto paesaggistico;

**CONSIDERATO** che per quanto riguarda la valutazione d'incidenza ambientale:

- è stato sviluppato il livello I relativo al sito Natura 2000 IT3240028 (Fiume Sile: dalle sorgenti a Treviso ovest);
- la predisposizione dello studio si è basata anche sulle rilevazioni scaturite da una serie di sopralluoghi in campo iniziati nella primavera 2010 e conclusi nell'autunno 2010;

- l'area interessata dallo studio (area di indagine) ha una superficie di circa 180 ettari, ed è caratterizzata da un elevato livello di antropizzazione;
- all'interno dell'area di studio sono state analizzate le componenti ambientali specifiche, presenti: vegetazione, flora, fauna, ecosistemi, reti ecologiche;
- che l'area di indagine comprende un solo habitat di interesse comunitario, identificato con il codice 6430 "Bordure planiziali, montane e alpine di megaforie idrofile" e che sono state individuate specie animali che potenzialmente possono essere presenti;
- che l'aeroporto localizzato lungo la sponda sinistra del Sile è presente fin dagli inizi del secolo scorso e la componente faunistica (Uccelli, Mammiferi, Rettili, Anfibi, Pesci, Insetti) ha raggiunto un equilibrio dinamico con l'esercizio della struttura;
- sulla base di un'indagine bibliografica e di osservazioni dirette sul terreno sono stati individuati, per le fasi di cantiere e di esercizio, le interferenze possibili e gli impatti potenziali sull'ambiente e sulle componenti vegetali, faunistiche ed ecosistemiche;
- che trattandosi di un mero rifacimento della pista esistente, senza alcuna variazione nella quantità dei voli e delle caratteristiche connesse (rotte, approccio, velocità, rumorosità, emissioni gassose, ecc.) non si altereranno gli attuali livelli di impatto, considerando anche che durante i lavori di rifacimento verranno sospesi i voli compensando in tal modo le emissioni acustiche del cantiere di lavoro;
- che il cantiere di rifacimento della pista verrà suddiviso in tre diverse sezioni, per ridurre ulteriormente la durata delle emissioni acustiche e gassose;
- che rispetto alla situazione attuale verrà sensibilmente migliorato il trattamento delle acque meteoriche sulla piattaforma (piste, approcci, piazzali), introducendo dissabbiatore, disoleatore e sistema di filtrazione passiva, migliorando anche la qualità locale delle acque, a tutto vantaggio dell'ittiofauna presente nel tratto di fiume interessato;
- che, come indicato nella DGR del Veneto n. 3173 del 10 ottobre 2006 all'allegato A ("Guida metodologica per la valutazione di incidenza ai sensi della direttiva 92/43/CEE"), dato l'ottimo livello di conoscenza delle caratteristiche ambientali locali e l'assenza di incertezze nell'analisi delle incidenze specifiche e cumulate, nel caso non si ritengano necessarie ulteriori indagini per stabilire se gli effetti dell'intervento possano essere significativi, si può concludere l'analisi al primo livello di dettaglio, senza procedere con una relazione di valutazione appropriata (secondo livello).
- sulla base delle valutazioni effettuate al Livello I è risultato che non sussistono incidenze sul sito protetto "Fiume Sile: dalle sorgenti a Treviso ovest", determinate dal rifacimento della pista esistente con adeguamento delle infrastrutture impiantistiche descritte nel progetto.

**VALUTATO pertanto che:**

- Gli interventi di progetto sono coerenti con la pianificazione territoriale, con il quadro di riferimento normativo vigente e con il sistema dei vincoli presente.
- Gli impatti generati dal cantiere sono generalmente classificabili come non significativi. Per quanto concerne le emissioni in atmosfera e le emissioni acustiche, pur se di entità limitata, nella fase di cantiere sono previsti sistemi di abbattimento ed accorgimenti specifici tali da mitigare gli stessi.

- Lo stato di esercizio non prevede variazioni del servizio offerto e del numero di atterraggi e partenze di velivoli dallo scalo. Non è previsto alcun aumento significativo della superficie impermeabilizzata.
- Il progetto pertanto non comporta variazioni negative dello stato attuale, anzi è prevedibile un generale miglioramento delle componenti legate all'ambiente idrico (componente acque e fauna in particolare), per l'adozione del sistema di trattamento delle acque di prima pioggia.

**Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS**

**ESPRIME**

**parere favorevole all'esclusione dalla procedura di VIA del progetto Aeroporto "Antonio Canova" di Treviso - Sant'angelo-Interventi di potenziamento e sviluppo delle infrastrutture di volo, fatti salvi i pareri, nulla osta e approvazioni delle autorità competenti per la realizzazione delle opere a condizione che si ottemperi le seguenti prescrizioni:**

1. Il numero totale annuo di movimenti dei velivoli dallo scalo non dovrà subire aumenti rispetto al numero attualmente autorizzato;
2. Durante la fase di cantiere:
  - dovranno essere previste barriere antirumore da cantiere, posizionando le stesse in direzione più prossima al sedime dei lavori;
  - dovranno essere sistemate le terre di riporto in posizione schermante;
  - i mezzi da cantiere dovranno essere utilizzati a velocità e potenza contenute e con emissioni controllate;
  - dovrà essere prevista la bagnatura dei cumuli e dei tracciati di trasporto, il lavaggio delle ruote e dei fondi dei mezzi;
  - dovranno continuare ad essere garantite le normali operazioni di manutenzione (sfalcio dell'erba) nelle aree interessate dai lavori, in maniera particolare nell'area prospiciente il Fiume Sile e sede del sentiero luminoso di avvicinamento;
3. Prima dell'inizio dei lavori dovrà essere prodotto un progetto per la caratterizzazione dei materiali derivanti dalle operazioni di movimentazione delle terre nonché il relativo piano di riutilizzo ai sensi dell' art. 186 D.Lgs 152/06 e ss.mm.ii.
4. Entro un anno dal completamento dei lavori sia condotta una campagna di misura post-operam della qualità dell'aria (CO, NO<sub>x</sub> e PM<sub>10</sub>) atta a verificare il rispetto dei limiti normativi in particolare in prossimità delle zone SIC IT 3240028 e ZPS IT 3240011;
5. Entro un anno dal completamento dei lavori sia condotta una campagna di misura post-operam atta a dimostrare la corrispondenza tra i livelli sonori previsti e quelli rilevati strumentalmente, ovvero il rispetto dei limiti acustici in prossimità delle zone SIC IT 3240028 e ZPS IT 3240011;
6. Sia limitata la dispersione luminosa verso l'alto e verso le zone SIC IT 3240028 e ZPS IT 3240011;
7. Dovrà essere mantenuto in esercizio il sistema di allontanamento dei volatili anche durante la fase di riqualificazione della pista.

L'ottemperanza delle prescrizioni dovrà essere verificata dall'ARPA Veneto.

*[Handwritten signatures and initials]*

Presidente Claudio De Rose

*Claudio De Rose*  
*Giuseppe Caruso*  
*Guido Monteforte Specchi*

Cons. Giuseppe Caruso  
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

Ing. Guido Monteforte Specchi  
(Coordinatore Sottocommissione - VIA)

Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres  
(Coordinatore Sottocommissione VIA  
Speciale)

*Maria Fernanda Stagno d'Alcontres*  
*Sandro Campilongo*

Avv. Sandro Campilongo (Segretario)

*Saverio Altieri*

Prof. Saverio Altieri

*Vittorio Amadio*

Prof. Vittorio Amadio

*Renzo Baldoni*

Dott. Renzo Baldoni

**ASSENTE**

Prof. Gian Mario Baruchello

*Gian Mario Baruchello*  
*Filippo Bernocchi*

Dott. Gualtiero Bellomo

Avv. Filippo Bernocchi

**ASSENTE**

Ing. Stefano Bonino

**ASSENTE**

Ing. Eugenio Bordonali

*Eugenio Bordonali*  
*Gaetano Bordone*

Dott. Gaetano Bordone

**ASSENTE**

Dott. Andrea Borgia

**ASSENTE**

Prof. Ezio Bussoletti

*Ezio Bussoletti*  
*Rita Caroselli*  
*Antonio Castelgrande*

Ing. Rita Caroselli

Ing. Antonio Castelgrande

Arch. Laura Cobello

ASSENTE

Prof. Carlo Collivignarelli

ASSENTE

Dott. Siro Corezzi

Dott. Maurizio Croce

ASSENTE

Prof.ssa Barbara Santa De Donno

Avv. Luca Di Raimondo

Dott. Cesare Donnhauser

Ing. Graziano Falappa

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

Prof. Antonio Grimaldi

ASSENTE

Ing. Despoina Karniadaki

ASSENTE

Dott. Andrea Lazzari

Arch. Sergio Lembo

ASSENTE

Arch. Salvatore Lo Nardo

Arch. Bortolo Mainardi

ASSENTE

Prof. Mario Mañassero

Avv. Michele Mauceri

ASSENTE

Ing. Arturo Luca Montanelli

Ing. Francesco Montemagno

Stampa illegibile in alto a destra.

Ing. Santi Muscarà

*[Firma]*

Avv. Rocco Panetta

ASSENTE

Arch. Eleni Papaleludi Melis

*[Firma]*

Ing. Mauro Patti

*[Firma]*

Dott.ssa Francesca Federica Quercia

*[Firma]*

Dott. Vincenzo Ruggiero

ASSENTE

Dott. Vincenzo Sacco

*[Firma]*

Avv. Xavier Santiapichi

Dott. Franco Secchieri

*[Firma]*

Arch. Francesca Soro

*[Firma]*

Ing. Roberto Viviani

*[Firma]*

MINISTERO DELL'AMBIENTE  
DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE  
Commissione Tecnica di Verifica  
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS  
Il Segretario della Commissione

La presente copia fotostatica composta  
di N° ..... 7 ..... fogli è conforme al  
suo originale.  
Roma, li ..... 02/05/2011 .....