



Prot. n. 10203 del 17-03-2016

Villafranca di Verona, il **17 MARZO 2016**

Nota inviata solo tramite posta elettronica certificata PEC
ai sensi dell'art. 47, c. 1, del D.Lgs. n. 82 del 07.03.2005

Spett.le

**MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA
DEL TERRITORIO E DEL MARE**
DIREZIONE GENERALE PER LE VALUTAZIONI AMBIENTALI
DIVISIONE II SISTEMI DI VALUTAZIONE AMBIENTALE
00147 Roma - Via Cristoforo Colombo 44
dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it

e p.c.

E.N.A.C. - Ente Nazionale Aviazione Civile
protocollo@pec.enac.gov.it

**OGGETTO: MASTER PLAN DELL'AEROPORTO VALERIO CATULLO DI VILAFRANCA DI VERONA.
PROCEDURA DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE DI COMPETENZA STATALE
PROPOSTA DA ENAC.**

**OSSERVAZIONI AL PROGETTO E SULLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE AI SENSI
DELL'ART. 24 COMMA 4 DEL D.LGS. N. 152/2006.**

Si trasmette la deliberazione di Consiglio Comunale n. 7 del 16/03/2016 ad oggetto
"MASTERPLAN DELL'AEROPORTO VALERIO CATULLO DI VILAFRANCA DI VERONA.
PROCEDURA DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE DI COMPETENZA STATALE
PROPOSTA DA ENAC. OSSERVAZIONI AL PROGETTO E SULLO STUDIO DI IMPATTO
AMBIENTALE AI SENSI DELL'ART. 24 COMMA 4 DEL D.LGS. N. 152/2006 E S.M.I."


IL DIRIGENTE
Arch. Arnaldo Toffali

COMUNE DI VILAFRANCA DI VERONA

Area Tecnica - Unità Urbanistica - Codice Univoco dell'Ufficio: YVF2UF

Vicolo San Sebastiano n. 5 | 37069 Villafranca di Verona (VR)

Tel. 045.6339391 | Fax. 045.6339142

<http://www.comune.villafranca.vr.it>

PEC: protocollo.comune.villafranca.vr@pec.veneto.it



Comune di Villafranca di Verona
PROVINCIA DI VERONA

ORIGINALE

**VERBALE DI DELIBERAZIONE DEL
CONSIGLIO COMUNALE N. 7 del 16/03/2016**

OGGETTO: MASTERPLAN DELL'AEROPORTO VALERIO CATULLO DI VILAFRANCA DI VERONA. PROCEDURA DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE DI COMPETENZA STATALE PROPOSTA DA ENAC. OSSERVAZIONI AL PROGETTO E SULLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE AI SENSI DELL'ART. 24 COMMA 4 DEL D.LGS. N. 152/2006 E S.M.I.

L'anno 2016 il giorno sedici del mese di **Marzo** alle ore **18:30**, nella sala delle adunanze, premesse le formalità di legge, si è riunito in sessione **Ordinaria**, seduta **Pubblica**, di **Prima** convocazione il **CONSIGLIO COMUNALE**.

		PRESENTI
1	FACCIOLI MARIO	SI
2	CORDIOLI ADRIANO	SI
3	FACCIOLI ANGIOLINO	SI
4	TABARELLI CRISTIANO	SI
5	BARBERA CLAUDIA	SI
6	PENNACCHIA FRANCESCO	SI
7	DALL'OCA MARCO	SI
8	MUSITELLI LAURA	SI
9	MOLINARI LARA	NO
10	SCATTOLINI CESARE LUCA	SI
11	BERTOLOTTO GIANCARLO	SI
12	MUSTATEA ILIE CATALIN	SI
13	CORDIOLI JESSICA	SI
14	CAMPOSTRINI RINALDO	SI
15	FROIO CRISTINA	SI
16	LUISE RICCARDO	SI
17	MARTARI PAOLO	SI
18	ZAGO DAVIDE	SI
19	MARTARI GIANNI	SI
20	ROVERONI ISABELLA	SI
21	MELOTTI MATTEO	SI
22	ARDUINI FRANCESCO PAOLO	SI
23	ZAMPERINI LUCA	SI
24	PREDOMO STEFANO	SI
25	PASETTO MARTINA	SI

PRESENTI: 24 ASSENTI: 1

Partecipa all'adunanza con funzioni di Segretario Generale il Sig. **Gobbi dott. Luciano**.

Constatato il numero legale degli intervenuti, assume la presidenza il Sig. **Cristiano Tabarelli** nella sua qualità di Presidente del Consiglio Comunale, dichiara aperta la seduta ed invita l'assemblea a discutere e deliberare sull'oggetto sopraindicato, il cui testo è riportato nel foglio allegato.

Il Presidente pone in esame la seguente proposta di deliberazione

Premesso che:

- l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile – ENAC – con nota prot. n. 3557 del 15.01.2016, acquisita al protocollo comunale al n. 1566 del 15.01.2016, ad oggetto *“Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca. Istanza per l'avvio della procedura di valutazione di impatto ambientale ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. relativa al progetto Aeroporto Valerio Catullo – Master Plan”*, ha presentato istanza per l'avvio della procedura VIA relativamente al progetto di *“ampliamento dell'aerostazione passeggeri con il collegamento dei due terminal esistenti, l'ampliamento dei piazzali aeromobili con raccordi e uscite veloci dalla pista di volo, la riqualifica della via di rullaggio attuale, opere impiantistiche e alcuni manufatti edilizi adibiti a funzioni di servizio e di supporto alle attività aeroportuali”*;
- nella stessa data l'ENAC ha provveduto a dare Avviso al pubblico della presentazione del progetto sui quotidiani *“Il Corriere della Sera”* e *“L'Arena”*, precisando che ai sensi dell'art. 24 comma 4 del D.Lgs.152/2006 entro il termine di 60 giorni dalla data di pubblicazione chiunque abbia interesse può presentare in forma scritta proprie osservazioni, anche fornendo nuovi o ulteriori elementi conoscitivi e valutativi, indirizzandoli al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare;
- il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – Direzione Generale per le valutazioni e la autorizzazioni ambientali con nota prot. n. 1622 del 22.01.2016 ha trasmesso nota, acquisita al protocollo comunale al n. 2713 del 23.01.2016, ad oggetto *“Aeroporto di Verona – Masterplan. Procedimento di VIA. Comunicazione procedibilità istanza e responsabile del procedimento”*, acquisita al Ministero in data 19.01.2016 al prot. n. 1179, con la quale si comunica che è stato completato positivamente l'esame preliminare di competenza del ministero in merito alla procedibilità dell'istanza di pronuncia di compatibilità ambientale e trasmette la documentazione alla Commissione Tecnica VIA-VAS per i seguiti di competenza, con contestuale richiesta alla stessa Commissione e alle altre Amministrazioni interessate di trasmettere tutte le osservazioni eventualmente pervenute nei termini di legge e, qualora ritenuto necessario richiedere integrazioni al Proponente, di comunicare tali richieste anche allo stesso Ministero;
- in data 01.02.2016 si è tenuto l'incontro di presentazione al Pubblico del Materplan in oggetto e del relativo SIA;
- in data 19.02.2016 è stato effettuato presso l'area di intervento il sopralluogo richiesto dal gruppo istruttorio della Commissione Regionale VIA;

Preso atto che:

- il Piano di Sviluppo aeroportuale – Master Plan delinea le linee guida di sviluppo dell'aeroporto in relazione alle previsioni di crescita della domanda di trasporto aereo a breve (5 anni), medio (10 anni =2025) e lungo (15 anni =2030) termine costituendo, una volta completato l'iter autorizzativo, un vero Piano regolatore aeroportuale, punto di riferimento certo per tutti gli Enti interessati, quali ENAC, Società di gestione, Enti territoriali (Comuni limitrofi l'aeroporto, Provincia, Regione);

- Le linee guida dichiarate assunte a base del Master Plan infrastrutturale in argomento possono essere ricondotte essenzialmente a soddisfare con i dovuti livelli di servizio le esigenze della crescente domanda di traffico prevista a breve/medio/lungo termine (incremento di traffico passeggeri previsto: da 2,8 milioni passeggeri per anno del 2015 a 5,6 mppa nel 2030) per quanto riguarda:
 - costruzione dello scenario di traffico passeggeri con orizzonte di breve, medio e lungo periodo e definizione conseguente della capacità necessaria per infrastrutture e servizi aeroportuali;
 - ampliamento dei terminal passeggeri in coerenza con il traffico atteso;
 - individuazione delle aree delle possibili espansioni oltre l'attuale sedime in concessione;
 - equilibrio domanda/capacità;
 - bilanciamento dell'offerta infrastrutturale lato aria/lato terra;
 - ampliamento, potenziamento e adeguamento delle infrastrutture alle caratteristiche di traffico;
 - incremento costante nel tempo delle piazzole di sosta aeromobili.
- considerata la valenza, la dimensione e la particolare complessità della pianificazione di sviluppo aeroportuale che interessa anche aree ed infrastrutture esterne allo stesso sedime aeroportuale, e che richiede una armonizzazione con i sistemi territoriali circostanti, sono stati attivati in passato numerosi tavoli di concertazione, di approfondimento e confronto, con tutti gli Enti interessati nel processo di sviluppo della struttura aeroportuale, ivi compreso l'ENAC, le società di gestione autostradali, la RFI;

Dato atto che:

- la vigente strumentazione urbanistica comunale è costituita da:
 - **Piano di Assetto del Territorio (PAT)**, adottato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 4 del 20.02.2014, approvato in sede di Conferenza dei Servizi del 18.02.2015 e ratificato, ai sensi dell'art. 15, comma 6, della legge regionale 23 aprile 2004 n. 11, con deliberazione della Giunta Regionale n. 889 del 13.07.2015, pubblicata nel B.U.R. n. 72 del 22.07.2015 (efficacia del PAT dal 07.08.2015, con validità a tempo indeterminato);
 - **Piano degli Interventi (PI)** - ai sensi del comma 5 bis dell'art. 48 della LR n. 11/2004, a seguito dell'approvazione del primo PAT, il Piano Regolatore Generale vigente, per le parti compatibili con il PAT, diventa il Piano degli Interventi; per il PI vigente (si legga PRG-PI) si ricorda, in particolare, la Variante Generale approvata con DGR n. 2768 del 21.06.1994 e, da ultimo, la Variante parziale di trasposizione di una nuova base cartografica approvata con DCC n. 79 del 18.12.2009.
- il PAT quale piano strategico della strumentazione urbanistica comunale ha inserito l'aeroporto nell'Ambito Territoriale Omogeneo – ATO – n. 7 “Ambito rurale nord e aeroporto” - sub-ambito 7.1 (art. 40 delle Norme Tecniche) stabilendo che le azioni programmate sono volte a:
 - promuovere la maggior competitività dell'aeroporto migliorandone l'accessibilità e l'intermodalità attraverso la realizzazione del sistema ferroviario metropolitano e il riordino del nodo infrastrutturale;

- migliorare la qualità della sosta con la realizzazione parcheggi di interscambio in prossimità dell'aeroporto e della nuova stazione ferroviaria metropolitana, privilegiando soluzioni multipiano;
- garantire che lo sviluppo dell'aeroporto e delle sue infrastrutture di supporto sia accompagnato da adeguate manovre di compensazione ambientale finalizzate a ridurre o mitigare gli impatti esercitati nei confronti dei tessuti insediativi circostanti;
- l'individuazione, nel Piano degli Interventi, in coordinamento con gli enti competenti in materia, delle aree da assoggettare a servizi di interesse aeroportuale e quelle funzionali ad un miglioramento dell'assetto insediativo del territorio ad esso circostante, prescrivendo nelle more il divieto di rilascio di autorizzazioni edilizie in assenza dell'Accordo di cui agli artt. 6 e 7 della LR 11/2004 nelle zone a servizi individuate dal PRG vigente come zone F80 – servizi aeroportuali (art. 25 “Aeroporto – vincoli” delle NT del PAT – per altre discipline si vedano gli artt. 46 e 62 delle Norme Tecniche);

e definendo quali obiettivi primari per lo scalo aeroportuale:

- il miglioramento delle condizioni ambientali e di insediamento con azioni di mitigazione rispetto alle infrastrutturazioni aeroportuali, stradali e autostradali, individuando nella porzione di territorio comunale a nord-ovest di Dossobuono le aree candidate alla compensazione ambientale dello sviluppo aeroportuale (aree boscate);
- attivare politiche di concertazione con i comuni di Verona e Sommacampagna per gestire gli effetti che lo sviluppo dello scalo aeroportuale induce sul territorio in termini di mobilità e accessibilità, di organizzazione della sosta e dell'accoglienza, di localizzazione di nuove funzioni ma anche per accogliere le esigenze di mitigazione della pressione ambientale (clima acustico, congestione e inquinamento da traffico);
- la definizione di un quadro di compensazioni ambientali che riduca l'esposizione dei tessuti e delle funzioni urbane più impattate (vedi Dossobuono);

Preso atto che:

- l'Amministrazione Comunale sta verificando le metodologie di attuazione delle direttive del piano strategico con il progettista incaricato della redazione del primo Piano degli Interventi comunale quale nuova strumentazione urbanistica operativa – Piano degli interventi - ai sensi della legge regionale n. 11/2004;
- è ritenuto prioritario inoltre ribadire l'interesse dell'Amministrazione Comunale allo sviluppo ed alla riqualificazione urbanistica delle aree limitrofe alla struttura aeroportuale, con particolare riferimento da un lato, alla tutela dei centri abitati di Dossobuono e Calzoni e, dall'altro, allo sviluppo infrastrutturale che la progettazione di tali aree deve garantire;

Vista la documentazione progettuale pervenuta il 15.01.2016 prot. n. 1566 ad oggetto "Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca. Istanza per l'avvio della procedura di valutazione di impatto ambientale ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. relativa al progetto Aeroporto Valerio Catullo – Master Plan" datata dicembre 2015, costituita da Piano di Sviluppo Aeroportuale e relativo Studio di Impatto Ambientale, Sintesi non tecnica e Documentazione Amministrativa, proposto dall'ENAC ai sensi dell'art. 23 e seguenti del D.Lgs.152/2006, è stato predisposto dagli uffici competenti il documento "OSSERVAZIONI SULLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – S.I.A. DEL MASTER PLAN DI SVILUPPO AEROPORTUALE DELL'AEROPORTO VALERIO CATULLO" che si allega quale parte integrante e sostanziale della presente deliberazione, al fine della trasmissione al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – Direzione Generale per le valutazioni e la autorizzazioni ambientali - per l'istruttoria dello SIA del Master Plan stesso;

Vista la Legge regionale 23 aprile 2004, n. 11 "Norme per il governo del territorio";

visto il vigente Piano Regolatore Generale, approvato definitivamente con deliberazione di Giunta Regionale Veneto n. 2768 del 21.06.1994 (pubblicazione sul B.U.R. n. 62 del 29.07.1994 - efficacia dal 14.08.1994);

Visto il vigente Regolamento Edilizio;

Vista la vigente legislazione in materia;

Considerata la Legge 241/1990;

DELIBERA

1. di precisare che le premesse sono parte integrante e sostanziale del presente provvedimento;
2. di approvare il documento "OSSERVAZIONI SULLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – S.I.A. DEL MASTER PLAN DI SVILUPPO AEROPORTUALE DELL'AEROPORTO VALERIO CATULLO" redatto dagli uffici comunali, che si allega quale parte integrante e sostanziale della presente deliberazione, relativo alle osservazioni alla documentazione progettuale trasmessa dall'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile – ENAC – con nota prot. n. 3557 del 15.01.2016, acquisita al protocollo comunale al n. 1566 del 15.01.2016, ad oggetto "*Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca. Istanza per l'avvio della procedura di valutazione di impatto ambientale ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. relativa al progetto Aeroporto Valerio Catullo – Master Plan*";
3. di ribadire l'interesse dell'Amministrazione Comunale allo sviluppo ed alla riqualificazione urbanistica delle aree limitrofe alla struttura aeroportuale, con particolare riferimento da un lato, alla tutela dei centri abitati di Dossobuono e Calzoni e, dall'altro, allo sviluppo infrastrutturale che la progettazione di tali aree deve garantire, osservando la necessità che il Master Plan e il relativo SIA prevedano ed esplicitino le opere di mitigazione e miglioramento delle condizioni ambientali della struttura aeroportuale e i relativi costi a carico della società di gestione aeroportuale;

4. di trasmettere al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – Direzione Generale per le valutazioni e la autorizzazioni ambientali, con modalità telematiche mediante posta elettronica certificata, entro il termine del 19.03.2016 le suddette osservazioni del Comune di Villafranca di Verona e tutte le osservazioni, anche fornendo nuovi o ulteriori elementi conoscitivi e valutativi, eventualmente pervenute da parte di chiunque abbia interesse;
5. di trasmettere copia della presente deliberazione all'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile – ENAC e alla società Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca SPA;
6. di dare atto che :
 - il Responsabile del settore o del servizio Urbanistica provvederà all'esecuzione della presente deliberazione;
 - i settori o i servizi Segreteria, Albo Pretorio, dovranno collaborare, ciascuno per gli adempimenti di rispettiva competenza, all'esecuzione della presente deliberazione.

Inoltre,

IL CONSIGLIO COMUNALE

per le motivazioni su esposte

D E L I B E R A

di dichiarare il presente provvedimento immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 134 – 4° comma – del D.Lgs. n. 267/2000.

Villafranca di Verona, il 14 MARZO 2016



COMUNE DI VILAFRANCA DI VERONA

Provincia di Verona

Villafranca di Verona, il 14 MARZO 2016

OGGETTO: OSSERVAZIONI SULLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – S.I.A. DEL MASTER PLAN DI SVILUPPO AEROPORTUALE DELL'AEROPORTO VALERIO CATULLO

Il Piano di Sviluppo Aeroportuale dell'Aeroporto di Verona-Villafranca (PSA – *Master Plan*) si pone come obiettivo il delineare le linee guida di intervento atte a consentire il soddisfacimento della domanda di trasporto aereo a breve, medio e lungo termine (anno 2030).

Le linee guida e gli obiettivi per la redazione del *Master Plan*, approvato dall'ENAC (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile) in data 22/12/2015 con prot. ENAC-CIA-22/12/2015-0134679-P, possono essere ricondotti essenzialmente a:

- consentire il soddisfacimento della crescente domanda di trasporto aereo a breve, medio e lungo termine, con adeguati livelli di servizio;
- migliorare l'efficienza operativa in termini di *comfort* del passeggero ed automazione dei trattamenti;
- conseguire la configurazione finale per fasi successive atte a soddisfare l'incremento di capacità di traffico nei vari scenari temporali;
- adeguare le infrastrutture agli standard dimensionali e di servizio a quanto previsto dall'ENAC e da gli altri enti internazionali (IATA, ICAO, FAA), nonché agli standard in essere presso i principali aeroporti nazionali ed internazionali.

L'Aeroporto Valerio Catullo rientra nella categoria di opere elencate nell'elenco di cui all'Allegato II alla parte seconda del D.Lgs. 152/2006: "Progetti di competenza statale: 10. Opere relative a _ aeroporti con piste di atterraggio superiori a 1.500 metri di lunghezza". Il Piano di Sviluppo Aeroportuale viene assoggettato alla procedura di V.I.A., come previsto da specifica linea guida di ENAC (rif. "Linee guida per la redazione dei Piani di Sviluppo Aeroportuali" – prot. Enac n. 4820 del 22/11/2001, richiamata con nota Prot. 1046 del 05/05/2008).

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

VALUTAZIONE URBANISTICA

La vigente strumentazione urbanistica comunale è costituita da:

- **Piano di Assetto del Territorio (PAT)**, adottato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 4 del 20.02.2014, approvato in sede di Conferenza dei Servizi del 18.02.2015 e ratificato, ai sensi dell'art. 15, comma 6, della legge regionale 23 aprile 2004 n. 11, con deliberazione della Giunta Regionale n. 889 del 13.07.2015, pubblicata nel B.U.R. n. 72 del 22.07.2015 (efficacia del PAT dal 07.08.2015, con validità a tempo indeterminato);
- **Piano degli Interventi (PI)** - ai sensi del comma 5 bis dell'art. 48 della LR n. 11/2004, a seguito dell'approvazione del primo PAT, il Piano Regolatore Generale vigente, per le parti compatibili con il PAT, diventa il Piano degli Interventi; per il PI vigente (si legga PRG-PI) si ricorda, in particolare, la Variante Generale approvata con DGR n. 2768 del 21.06.1994 e,

COMUNE DI VILAFRANCA DI VERONA

Area Tecnica

Vicolo San Sebastiano n. 5 | 37069 Villafranca di Verona (VR)

Tel. 045.6339391 | Fax. 045.6339142

<http://www.comune.villafranca.vr.it>

PEC: protocollo.comune.villafranca.vr@pec.veneto.it

da ultimo, la Variante parziale di trasposizione di una nuova base cartografica approvata con DCC n. 79 del 18.12.2009.

Il PAT quale piano strategico della strumentazione urbanistica comunale ha inserito l'aeroporto nell'Ambito Territoriale Omogeneo - ATO - n. 7 "Ambito rurale nord e aeroporto" - sub-ambito 7.1 (art. 40 delle Norme Tecniche) precisando che:

L'ambito è destinato ad accogliere le funzioni aeroportuali esistenti e quelle future ivi comprese le funzioni logistiche, commerciali e direzionali ad esso connesse e le compensazioni ambientali necessarie a mitigarne l'impatto sui tessuti insediativi circostanti.

Il sub-ambito 7.1 è contraddistinto dalla presenza dell'aeroporto che, con il suo traffico aereo accompagnato da un parallelo sviluppo delle sue strutture, rappresenta una complessa sorgente di impatto ambientale il cui Piano di Sviluppo Aeroportuale, al momento attuale, è sottoposto alle fasi iniziali della Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi del D.Lgs. n. 152/2006 di competenza ministeriale che permetterà di analizzare e valutare in maniera integrata gli impatti complessivi, attuali e futuri, imputabili a tale infrastruttura di rango sovracomunale.

Per quanto concerne i nuovi carichi insediativi, nel recepire la disciplina sulle zone assoggettate ai Piani di Rischio dell'Aeroporto, riserva nell'intorno dell'aeroporto 120.000 mq di aree di sviluppo dello scalo e 240.000 mq di aree a servizi, il 50% destinate alla compensazione ambientale, con politiche rivolte ad accompagnare la struttura, che rappresenta a terra un rilevante attrattore di traffico, nella ricerca di una più adeguata accessibilità sia stradale che ferroviaria e di una migliore politica della sosta.

stabilendo che le azioni programmate sono volte a:

- *promuovere la maggior competitività dell'aeroporto migliorandone l'accessibilità e l'intermodalità attraverso la realizzazione del sistema ferroviario metropolitano e il riordino del nodo infrastrutturale*
- *migliorare la qualità della sosta con la realizzazione parcheggi di interscambio in prossimità dell'aeroporto e della nuova stazione ferroviaria metropolitana, privilegiando soluzioni multipiano.*
- *garantire che lo sviluppo dell'aeroporto e delle sue infrastrutture di supporto sia accompagnato da adeguate manovre di compensazione ambientale finalizzate a ridurre o mitigare gli impatti esercitati nei confronti dei tessuti insediativi circostanti*
- *l'individuazione, nel Piano degli Interventi, in coordinamento con gli enti competenti in materia, delle aree da assoggettare a servizi di interesse aeroportuale e quelle funzionali ad un miglioramento dell'assetto insediativo del territorio ad esso circostante, prescrivendo nelle more il divieto di rilascio di autorizzazioni edilizie in assenza dell'Accordo di cui agli artt. 6 e 7 della LR 11/2004 nelle zone a servizi individuate dal PRG vigente come zone F80 - servizi aeroportuali (art. 25 "Aeroporto - vincoli" delle NT del PAT - per altre discipline si vedano gli artt. 46 e 62 delle Norme Tecniche).*

e definendo quali obiettivi primari per lo scalo aeroportuale:

- *il miglioramento delle condizioni ambientali e di insediamento con azioni di mitigazione rispetto alle infrastrutturazioni aeroportuali, stradali e autostradali, individuando nella porzione di territorio comunale a nord-ovest di Dossobuono le aree candidate alla compensazione ambientale dello sviluppo aeroportuale (aree boscate);*
- *attivare politiche di concertazione con i comuni di Verona e Sommacampagna per gestire gli effetti che lo sviluppo dello scalo aeroportuale induce sul territorio in termini di mobilità e accessibilità, di organizzazione della sosta e dell'accoglienza, di localizzazione di nuove funzioni ma anche per accogliere le esigenze di mitigazione della pressione ambientale (clima acustico, congestione e inquinamento da traffico);*
- *la definizione di un quadro di compensazioni ambientali che riduca l'esposizione dei tessuti e delle funzioni urbane più impattate (vedi Dossobuono);*

Visto il Piano di Sviluppo Aeroportuale – Masterplan – e il relativo Studio di Impatto Ambientale si **OSSERVA** quanto segue:

nello Studio di Impatto Ambientale del Piano di Sviluppo Aeroportuale e nello stesso Masterplan trovano rappresentazione il **Collegamento ferroviario con l'aeroporto Valerio Catullo** - SFMR con relativa stazione e il **Nuovo Casello Autostradale A/22**, quali **interventi a medio e lungo termine** (2025 - 2030), pur dichiarando che sono opere "non facenti parte" del Piano ma connesse con l'esercizio dell'infrastruttura, e alle quali è affidata comunque parte della sostenibilità del Masterplan rispetto all'incremento di traffico passeggeri previsto (da 2,8 milioni passeggeri per anno del 2015 a 5,6 mppa nel 2030).

L'Amministrazione Comunale, pur rientrando nelle strategie pianificatorie di promozione della incremento di competitività dell'Aeroporto attraverso anche il miglioramento dell'accessibilità e dell'intermodalità della struttura aeroportuale con il riordino del nodo viario e, in particolare, con la realizzazione del sistema ferroviario metropolitano (e bypass ferroviario di Dossobuono), **osserva** che tali opere risultano esclusivamente delle potenzialità in quanto le relative progettazioni non hanno riscontrato alcuna approvazione da parte degli Enti competenti.

Preso atto che lo Studio di Impatto Ambientale e lo stesso Masterplan precisano come lo sviluppo programmato (lo scenario di traffico passeggeri preso a riferimento per il dimensionamento infrastrutturale del Piano di Sviluppo passa dai 2,8 mppa del 2014 ai circa 5,6 mppa nel 2030) determinerà anche un incremento del traffico veicolare sulle autostrade A/22 e A/4, sulle tangenziali Veronesi e più in generale nel bacino d'utenza che non utilizza le autostrade, si **osserva** la necessità di supportare le progettualità in argomento con uno studio del traffico dedicato al sistema viabilistico, con particolare riferimento alla viabilità secondaria e di accesso all'aeroporto, e che verifichi altresì la sostenibilità dell'incremento di traffico indotto anche in assenza di realizzazione del nuovo casello autostradale A/22.

Tale Studio del Traffico sul sistema viabilistico, in virtù dei nuovi carichi di utenza e flussi di traffico indotti, dovrà verificare il dimensionamento della viabilità e delle rotatorie stradali, proporre idonee modalità di gestione della viabilità esterna alla struttura aeroportuale, verificare altresì l'illuminazione stradale con riferimento alla normativa regionale e al piano comunale di illuminazione per il contenimento dell'inquinamento luminoso approvato dal Comune con D.C.C. n. 32 del 25/06/2014, definire le metodologie di captazione e dispersione delle acque meteoriche, proporre le opere di mitigazione o compensazione ambientale conseguenti all'incremento di traffico indotto dall'aeroporto.

Inoltre si **osserva** che lo sviluppo delle suddette opere del casello autostradale A/22, della linea e stazione ferroviaria SFMR e, più in generale, quelle previste in sviluppo nelle aree esterne al confine aeroportuale, come descritto nel Masterplan, è subordinato alla verifica di compatibilità con il Piano di Rischio Aeroportuale approvato dal Comune di Villafranca di Verona, con particolare riferimento alle volumetrie e carichi antropici ammissibili ed alle Norme per l'edificabilità delle aree ricadenti all'interno della Zona di Tutela D.

(...)

divieto di realizzazione di interventi puntuali caratterizzati da un elevato indice di affollamento, quali centri commerciali, congressuali, fieristici e sportivi a forte concentrazione, edilizia intensiva, ecc.

verifica del carico antropico e per le zone a servizi "Z.T.O. F80", la realizzazione degli interventi dovrà essere effettuata distribuendo l'intero carico antropico uniformemente sull'area F80 evitando la concentrazione dello stesso, e, in linea con quanto previsto dal Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti, evitando la realizzazione di centri commerciali, congressuali e sportivi a forte concentrazione, ecc.

ridurre il potenziale aumento di consumo del suolo e favorire il mantenimento delle specificità ecologiche e la conservazione del paesaggio rurale, al fine di promuovere l'evoluzione del paesaggio stesso verso obiettivi di migliore qualità, con l'inserimento di aree a verde limitrofe ai centri abitati e alle zone residenziali e, al fine di potenziare le qualità ecologiche, con l'introduzione, dove è possibile, di zone a rimboschimento.

(...)

Data la previsione di incremento del numero di passeggeri e in generale di ristrutturazione e sviluppo della struttura aeroportuale, si **osserva** la necessità di considerare nel breve periodo l'adeguamento del sistema di smaltimento delle acque nere – fognatura presente sulla strada fronte aeroporto (S.P. 26°), ivi compresa l'eventuale impiantistica per il sollevamento dei reflui.

Nello Studio di Impatto Ambientale del Piano di Sviluppo Aeroportuale e nello stesso Masterplan trovano ampia descrizione gli interventi relativi alle Strutture tecniche e di supporto, quali la Caserma dei Vigili del Fuoco, la Torre di Controllo e il Deposito carburanti, che interessano una superficie di circa 50.000 mq completamente localizzata nel territorio comunale di Villafranca di Verona, di cui non viene menzionata alcuna forma di mitigazione/compensazione ambientale, quale ad esempio la previsione di volumi di invaso delle acque meteoriche necessari per sostenere l'impermeabilizzazione del suolo.

Il PAT del Comune di Villafranca di Verona in merito alla Verifica di coerenza sulla sostenibilità ambientale e territoriale, prendendo atto che le modalità progettuali ed attuative delle politiche di sviluppo aeroportuali erano ancora sfumate, valutava in maniera incerta gli effetti sulla qualità dell'aria e del clima acustico, mentre sono stati valutati negativi gli effetti nei confronti del consumo di suolo e dell'impermeabilizzazione (la valutazione della compatibilità idraulica determina un valore del volume di invaso per ettaro di area impermeabilizzata per l'ATO 7.1 pari a 395 mc/ha) e del potenziale aumento dei fattori di pressione sulla qualità delle acque sotterranee.

A tal fine si **osserva** la necessità di prevedere, attraverso un'adeguata verifica di compatibilità idraulica, i corretti volumi di invaso per la regimazione delle acque meteoriche, gli opportuni trattamenti delle acque di dilavamento di origine meteorica delle nuove superfici impermeabilizzate, ivi comprese le vie di rullaggio e pista che ne sono attualmente sprovviste (vedi tabella pag. 15 doc. Relazione Generale PSA) e data la "sensibilità" del territorio è necessario ne vengano dotate, prima dell'immissione nel corpo idrico ricettore.

In merito all'area Fuel farm, il SIA e il Masterplan dichiarano la sola possibile superficie interessata, pari a circa 10.000 mq, e non la quantità e qualità di carburante da depositare né alla metodologia di approvvigionamento.

L'Amministrazione Comunale **osserva** la necessità di verificare se il deposito carburanti potrà costituire un Impianto a Rischio di Incidenti Rilevanti –RIR.

In merito alla Torre di controllo, prevista con diametro di 10-15 ml e altezza pari a 40 ml e la cui progettualità dovrebbe essere supportata da uno specifico studio di inserimento ambientale, si rileva la prescrizione che anche l'abitato di Calzoni non dovrà costituire ostacolo visivo per il futuro si **osserva** la necessità di evidenziare le modalità di individuazione delle future altezze massime ammissibili per le costruzioni in conformità a quelle stabilite nelle "Superfici di delimitazione ostacoli" già approvate dall'Aeroporto.

Per la sostenibilità dell'accessibilità alla Torre di Controllo si **osserva** la necessità di individuare re alternative di transito per le residenze in zona che verrebbero isolate dall'interruzione di via Calzoni.

Nello Studio di Impatto Ambientale del Piano di Sviluppo Aeroportuale e nello stesso Masterplan si **osserva** la necessità di esporre le potenziali perturbazioni sul SIC-ZPS IT3210008 "Fontanili di Povegliano" ai sensi del DPR 357/1997 in quanto le progettualità in argomento sono potenzialmente causa di perturbazioni sul Sito di Natura 2000 da elaborare in conformità alla DGRV n. 2299 del 09 dicembre 2014 (Valutazione di Incidenza Ambientale)

Relativamente ai meri adeguamenti formali della cartografia proposta si **osserva** la necessità di aggiornare le informazioni e eventualmente integrare la documentazione del SIA e del Masterplan relativamente a:

- la conformità delle "aree di rispetto" riportate nel SIA e PSA in confronto a quelle approvate dal Comune di Villafranca di Verona nel Piano di Rischio aeroportuale (quelle comunali sono traslate verso sud di circa 300 ml);

- l'univocità dell'ambito aeroportuale individuato negli elaborati del PSA (si veda perimetro aeroportuale nella tav. 2 "inquadramento urbanistico");
- le carte dell'uso del suolo "ex-ante" e "ex-post" del SIA, datate dicembre 2015, relativamente alle aree qualificate come "cantiere", di notevole superficie e localizzate al contorno del sedime aeroportuale, in luogo dell'uso effettivo a "cava" (nella zona a nord di Caluri) e "parcheggio" (nella zona a nord di Calzoni);
- le stesse carte dell'uso del suolo relativamente alle aree di proprietà della società di gestione aeroportuale (su cui attualmente insistono i parcheggi di superficie P4 e P5) qualificate quali aree destinate alla viabilità e pertinenze (della viabilità).

Infine l'amministrazione Comunale ritiene indispensabile che il Masterplan in argomento contempli la programmazione di manovre di compensazione ambientale per ridurre o mitigare gli impatti esercitati dalla struttura aeroportuale nei confronti dei tessuti insediativi circostanti e conseguentemente **osserva** la necessità che il Materplan e il relativo SIA prevedano ed esplicitino le opere di mitigazione e miglioramento delle condizioni ambientali della struttura aeroportuale e i relativi costi a carico della società di gestione aeroportuale.

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

INTERVENTI PREVISTI E FASE DI CANTIERIZZAZIONE

Il *Master Plan* dell'Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca prevede l'attuazione di diversi interventi che riguardano sia la parte "aerea" che quella di "terra". Dall'esame dei dati forniti nello Studio di Impatto Ambientale si deducono le seguenti caratteristiche e programmazione degli interventi. Sono indicati anche i volumi di scavo per dare un peso all'intervento.

	Entro 2020 (36.600 movimenti)	Entro 2025 (41.600 movimenti)	Entro 2030 (47.000 movimenti)	Volumi di scavo (mc)
INFRASTRUTTURE DI VOLO				
A. Adeguamento Taxiway esistente Nord	X			48.750
B. Nuovo Turnpad	X			6.840
C. Nuova Torre di Controllo	X			
D. Nuova RET		X		18.270
APRON				
E. Riconfigurazione e ampliamento apron esistente	X			92.250
F. Piazzola deicing		X		
INFRASTRUTTURE DI ACCESSO				
G. Nuova Rotatoria e Viabilità di distribuzione	X			
AREE DI SOSTA AUTO				
H. Parcheggio multipiano (Parcheggio interrato)		X		76.500
I. Pavimentazione parcheggio <i>low cost</i>		X		
SISTEMA AEROSTAZIONI				
J. Interventi di riqualificazione aerostazione esistente e Ampliamento terminal passeggeri	X	X	X	17.650
K. Riqualifica Curb	X		X	
L. Trattamento viabilità land side con miscela fotocatalitica	X			
STRUTTURE TECNICHE E DI SUPPORTO				
M. Deposito mezzi rampa	X			800
N. nuova strada perimetrale Nord	X			
O. Nuovo Deposito carburanti	X			
P. Nuova Caserma Vigili del Fuoco	X			16.170
Q. Riqualifica viabilità perimetrale Sud	X			10.150
SISTEMI TECNOLOGICI				
R. Adeguamento impianti e sistemi tecnologici	X	X	X	

Tabella 3.3.1 – Cronoprogramma di massima dei principali cantieri per la realizzazione delle opere previste dal Masterplan

principali cantieri previsti dal PSA	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
TERMINAL															
Progetto Romeo: riqualifica e ampliamento del terminal partenze															
Ampliamento terminal partenze fase 2															
Adeguamento BHS partenze															
EDIFICI VARI															
Riprotezione Caserma VVF															
Edificio rampa supporto In P low cost															
SIST. DI ACCESSO - VIABILITA' - PARCHeggi															
Parcheggio multipiano															
INFRASTRUTTURE DI VOLO															
Adeguamento RESA															
Turn pad in testata O1															
Riqualifica della Ua di rullaggio T – riqualifica Ingressi in pista -AVL															
RET (rapid exit taxiway) e collegamento apron															
Ampliamento apron - 1a fase su area tecniche + area Sommacampagna															
Ampliamento apron - 2a fase su area Caltroni															
Viabilità interna perimetrale per collegamento con area nord															
Viabilità interna perimetrale per collegamento con VVF/fuel farm a sud															

A partire dall'anno 0 del Master Plan, che coincide con l'anno 2016, si evidenzia che la maggior parte degli interventi viene attuata entro i primi cinque anni; nello stesso anno sono presenti generalmente n. 2 o 3 cantieri contemporaneamente, con sovrapposizioni critiche negli anni 2018, 2021 e 2022 in cui sono contemporaneamente attivi n. 4 o 5 cantieri con ripercussioni sul territorio, sull'ambiente e sull'operatività (e sicurezza) dell'aeroporto. Ad es. nell'anno 2018 è prevista la realizzazione degli interventi denominati J, P, M, A, Q che nell'insieme comportano la produzione di 93.520 mc di materiale di scavo (se si ipotizza un carico di 10 mc, corrispondono a 9.320 camion che potrebbero gravare almeno in parte sulla viabilità comunale). A meno di alcune verifiche qualitative di impatto sulla qualità dell'aria e sul rumore, tutta la valutazione in materia di cantierizzazione degli interventi è rinviata alle fasi attuative successive, in quanto lo Studio di Impatto Ambientale afferma che « ... risulta particolarmente complesso valutare oggi da un punto di vista quantitativo l'impatto delle fasi di cantiere sulla qualità dell'aria nell'area circostante l'aeroporto, rispetto al sedime attuale e futuro. Sulla base di queste considerazioni, consegue che di grande importanza sarà la gestione ambientale delle fasi di realizzazione e coordinamento dei cantieri, in particolare per quelle situazioni in cui i lavori si svolgeranno nelle vicinanze di zone ad elevata densità antropica. Le Imprese incaricate dei lavori dovranno provvedere ad attuare tutte le procedure e cautele necessarie per ridurre le emissioni atmosferiche, in particolare:

- identificare preventivamente le aree esterne più sensibili all'impatto dei lavori da intraprendere, sulla base della destinazione d'uso;
- ottimizzare il tracciato della viabilità di cantiere, rispetto alla posizione delle aree identificate;
- pavimentare le aree interessate da frequenti spostamenti delle macchine operatrici;
- limitare il numero di movimenti da e per il cantiere dei mezzi, in particolare gli autocarri ed i dumper;
- evitare, ove possibile, la contemporaneità e la concentrazione di attività ad alto impatto atmosferico;
- limitare la produzione di polveri, per esempio mediante copertura con teloni o bagnatura;
- limitare la velocità sulla viabilità di servizio e, più in generale, nelle aree non pavimentate;
- impiegare mezzi omologati secondo le direttive più recenti in termini di emissioni e/o dotate di sistemi di abbattimento efficaci, prevedendo una regolare manutenzione e verifica per mantenerle in efficienza ottimale.

Si ritiene inoltre di grande utilità l'esecuzione di campagne di monitoraggio atmosferico, in modo da rilevare eventuali situazioni problematiche ed individuare le possibili misure di mitigazione. ... ».

Si **osseva**, quindi, che risulta necessario sottoporre all'esame degli enti locali il progetto comprensivo dell'analisi della fase di cantierizzazione dei diversi interventi programmati dal *Master Plan*.

QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

ATMOSFERA

Nello Studio di Impatto Ambientale l'impatto sulla componente "Atmosfera" generato dalle azioni del *Master Plan* è svolto secondo le seguenti fasi analitiche:

- definizione dello stato attuale (*ante operam*) dell'atmosfera in termini di caratteristiche meteo-climatiche e di livello di concentrazione degli inquinanti presenti, sulla base di campagne di monitoraggio condotte nel corso degli anni 2010-2013 sia nei mesi invernali sia nei mesi estivi al fine di rappresentare il più fedelmente possibile le dinamiche di formazione e dispersione degli inquinanti in tutte le condizioni meteorologiche;
- simulazione dell'impatto futuro associato a tutte le previste sorgenti di emissione stazionarie (centrali termiche, serbatoi carburanti,) e alle operazioni più propriamente legate al traffico aereo con riferimento ai diversi scenari temporali definiti nel *Master Plan*;
- valutazione della compatibilità ambientale nelle future condizioni operative previste per l'Aeroporto di Villafranca di Verona, mediante il confronto con i valori di riferimento contenuti nella normativa vigente e con la situazione attuale della qualità atmosferica;
- definizione di potenziali misure di mitigazione, compensazione e sorveglianza.

Per quanto riguarda lo **stato attuale della qualità dell'aria**, il Dipartimento Provinciale dell'ARPAV di Verona e l'INDAM Laboratori Chimici S.r.l. hanno eseguito n. 6 campagne di misura con stazione mobile collocata in località Calzoni del Comune di Villafranca di Verona. I periodi di misura sono stati:

- 1) 24 febbraio - 23 marzo 2010 (campagna a cura INDAM);
- 2) 9 agosto - 6 settembre 2010 (campagna a cura ARPAV);
- 3) 20 settembre - 28 settembre 2010 (campagna a cura ARPAV);
- 4) 11 ottobre - 18 ottobre 2010 (campagna a cura ARPAV);
- 5) 2 marzo - 10 maggio 2012 (campagna a cura ARPAV);
- 6) 26 febbraio - 29 maggio 2013 (campagna a cura ARPAV).

In sintesi i risultati del monitoraggio della qualità dell'aria sono riassunti nella seguente tabella, nella quale si deducono, allo stato attuale, criticità per i parametri Biossido di Azoto (NO₂) e Polveri Sottili (PM₁₀ e PM_{2,5}); in giallo sono evidenziati i superamenti dei valori limite della normativa vigente (D.Lgs. n. 155/2010).

CAMPAGNA	NO ₂ (µg/m ³)				SO ₂ (µg/m ³)				CO (mg/m ³)		PM ₁₀ (µg/m ³)		
	1 ora	Valore limite	Anno	Valore limite	1 ora	Valore limite	Anno	Valore limite	1 ora	Valore limite	Anno	Valore limite	N. superamenti
1	147	200	53	40	30	350	8	24	1,5	10 (8 ore)	65	40	15
2	115		29		3		1		0,8		22		0
3	50		18		6		4		5		15		0
4	104		41		9		5		1,6		32		0
5	181		38		4		2		1,0		43		10
6	153		36		11		3		8,6		33		7
MEDIA			38 ¹				3 ¹				38 ¹		

¹ media superiore alle stazioni di monitoraggio di VR-Cason e VR-BgoMilano

CAMPAGNA	PM _{2,5} (µg/m ³)		O ₃ ³ (µg/m ³)		Benzene ⁴ (µg/m ³)		B(a)P ⁵ (ng/m ³)	
	Anno	Valore limite	1 ora	Soglia informazione	Anno	Valore limite	Anno	Valore limite
1	43	25	114	180	1,1	5	0,5	1,0
2	14		164		-		-	
3	18		56		-		-	
4	25		82		-		-	
5	33		134		-		-	
6	18		160		-		-	
MEDIA	27 ²							

² media superiore alla stazione di monitoraggio di VR-Cason

³ medie annue inferiori alla stazione di monitoraggio di VR-Cason

⁴ media inferiore alla stazione di monitoraggio di VR-Bgo Milano

⁵ valore uguale alla stazione di monitoraggio di VR-Cason e inferiore a VR-BgoMilano

Per quanto riguarda lo **stato futuro della qualità dell'aria**, sono stati definiti tre orizzonti temporali relativi agli **anni 2014, 2023, 2030**. Le simulazioni sono state effettuate utilizzando il modello *EDMS (Emission and Dispersion Modeling System)* - versione 5.1.4.1 / agosto 2013, prodotto dalla *Federal Aviation Administration (FAA)* statunitense in collaborazione con la *United States Air Force (USAF)* e specificatamente sviluppato per le strutture aeroportuali.

La simulazione degli effetti sull'atmosfera è avvenuta considerando le seguenti sorgenti emissive:

- Traffico aereo: la società di gestione dell'aeroporto ha deciso di considerare valido in linea di massima per gli scenari futuri il *fleet-mix* attuale variando i volumi di traffico (composto dalla seguente tipologia di aeromobili: n. 22 aeromobili *Large*, n. 4 *Small* e n. 2 *Heavy*, per un numero complessivo di movimenti di 30.126, 39.657 e 47.039 nei tre scenari); tutti gli atterraggi avvengono da testata 04, mentre i decolli si ripartiscono fra le due testate in base alla classe di peso degli aeromobili nel modo seguente:
 - 0 % di decolli da testata 04 per gli *Heavy*;
 - 100 % di decolli da testata 22 per gli *Heavy* (gli *Heavy* decollano tutti da testata 22 per limitare l'impatto acustico sulla città di Verona);
 - 9,6 % di decolli da testata 04 per i *Large*;
 - 90,4% di decolli da testata 22 per i *Large*;
 - 90,4% di decolli da testata 04 per gli *Small*;
 - 9,6 % di decolli da testata 22 per gli *Small*.
- Attività di servizio alle operazioni aeroportuali;
- Traffico veicolare indotto dall'infrastruttura aeroportuale afferente alla viabilità (proveniente da Autostrada A4, SP26a, Autostrada A22, tangenziali Nord, Sud e Ovest di Verona, SR62 nel breve termine, con l'aggiunta del casello autostradale sull'Autostrada A22 e relativo svincolo nel medio e lungo termine; il traffico veicolare non afferente allo scalo non è stato preso in considerazione) e ai parcheggi (sono inseriti i parcheggi sosta breve - arrivi e partenze-, P1, P1Bis, P2, P3, P3Rent, Lowcost, i cui posti auto passano da n. 3.099, a n. 4.020 e a n. 4.727 nei tre scenari);
- Utilizzazione delle aree di sosta aeromobili;
- Centrali termiche, serbatoi di carburante e area *de-icing*.

Gli *output* del modello riguardano i seguenti inquinanti: Ossidi d'azoto (NO_x), Ossidi di zolfo (SO_x), Monossido di carbonio (CO), Particolato PM₁₀, Particolato PM_{2,5}, Idrocarburi non metanici (NMHC).

A riguardo delle **emissioni di origine aeroportuale**, lo Studio di Impatto Ambientale afferma che:

« ...

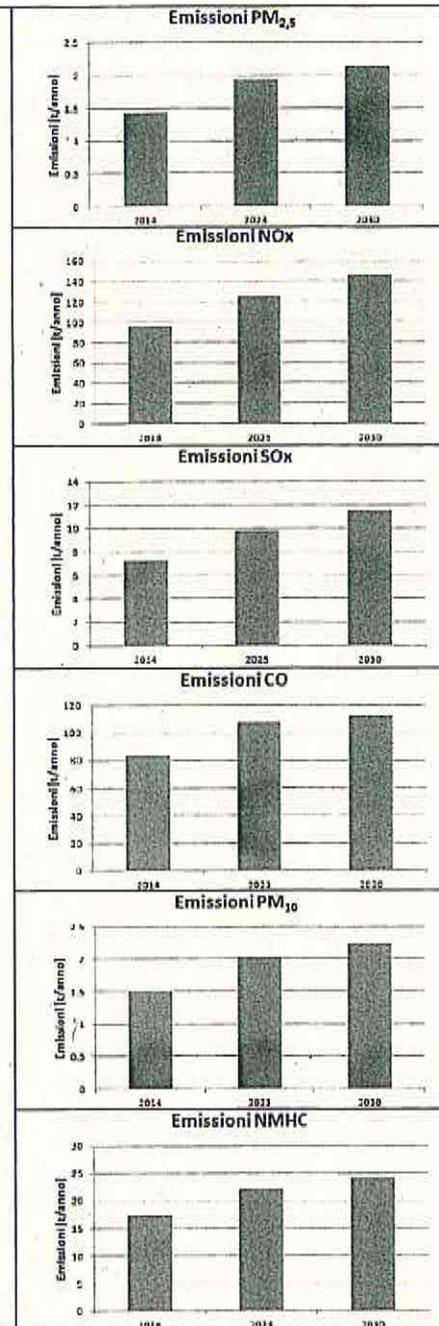
- *le emissioni attribuibili agli autoveicoli diretti verso l'aeroporto a partire dal 2023 diminuiscono sia per l'apertura di un nuovo casello sull'autostrada A22 nelle vicinanze dell'aeroporto, con conseguente diminuzione delle distanze che gli autoveicoli devono percorrere per raggiungere l'aeroporto, sia per il potenziamento del trasporto pubblico, in particolare nel lungo periodo è prevista la realizzazione di una fermata ferroviaria facilmente raggiungibile dall'aerostazione tramite collegamento pedonale, sia per il rinnovamento del parco veicolare con autoveicoli dotati di motori a ridotte emissioni;*
- *nel complesso si ha un incremento delle emissioni dovuto alla crescita del numero di aeromobili che atterrano/decollano dall'aeroporto, in parte compensato dalla diminuzione delle emissioni derivanti dal traffico veicolare diretto verso l'aeroporto;*
- *restringendo l'attenzione agli inquinanti atmosferici maggiormente critici per l'area in esame come derivato dalle campagne di misura (NO_x e PM₁₀), le emissioni più significative di natura aeroportuale sono sicuramente quelle relative agli ossidi d'azoto (NO_x). Nel 2014 le emissioni di ossidi d'azoto da aeromobili rappresentano l'85% del totale delle emissioni prodotte/indotte dall'infrastruttura aeroportuale, nel 2030 il contributo sale a circa l'88%. Considerando i dati riportati in Tabella 4.5.19 si può certamente definire che la sorgente "aeroporto" nella sua totalità emette maggiormente in termini di NO_x e CO. Sono, invece, assolutamente meno rilevanti, in termini assoluti, le emissioni di SO_x, PM₁₀, PM_{2,5}, senza grandi variazioni relativamente agli scenari esaminati.*

... ».

Nei tre scenari di riferimento tutte le emissioni totali degli inquinanti analizzati aumentano.

Tabella 4.5.35 - Emissioni stimate da EDMS per l'aeroporto di Verona in corrispondenza degli scenari considerati (valori in tonnellate / anno)

	Sorgenti (t/anno)	CO	NMHC	VOC	NOx	SOx	PM-10	PM-2.5
2014	Aircraft	46.298	11.266	11.207	81.84	6.716	0.478	0.478
	GSE	0.791	0.53	0.567	4.349	0.02	0.265	0.257
	APUs	3.781	0.266	0.265	3.265	0.455	0.424	0.424
	Parking Facilities	0.367	0.031	0.031	0.004	0.001	0.003	0.001
	Roadways	31.692	5.304	5.304	4.427	0.005	0.272	0.21
	Stationary Sources	0.627	0.066	0.073	2.165	0.005	0.058	0.058
	Training Fires	0	0	0	0	0	0	0
	Grand Total	83.556	17.463	17.447	96.049	7.203	1.5	1.429
2023	Aircraft	69.713	16.188	16.104	108.875	9.166	0.65	0.65
	GSE	1.179	0.714	0.764	5.766	0.015	0.494	0.48
	APUs	4.925	0.347	0.346	4.259	0.594	0.554	0.554
	Parking Facilities	3.802	0.28	0.283	0.111	0.002	0.005	0.002
	Roadways	27.754	4.52	4.52	3.651	0.009	0.254	0.167
	Stationary Sources	0.895	0.091	0.104	3.092	0.007	0.083	0.083
	Training Fires	0	0	0	0	0	0	0
	Grand Total	108.268	22.141	22.12	125.753	9.792	2.04	1.934
2030	Aircraft	82.634	19.259	19.158	128.607	10.826	0.769	0.769
	GSE	1.326	0.838	0.896	6.815	0.017	0.509	0.494
	APUs	5.832	0.41	0.408	5.027	0.701	0.653	0.653
	Parking Facilities	7.254	0.918	0.924	0.275	0.002	0.006	0.003
	Roadways	15.158	2.524	2.524	2.334	0.009	0.219	0.13
	Stationary Sources	0.895	0.099	0.112	3.092	0.007	0.083	0.083
	Training Fires	0	0	0	0	0	0	0
	Grand Total	113.098	24.048	24.023	146.149	11.562	2.239	2.132



La **simulazione delle concentrazioni degli inquinanti** analizzati nei tre scenari di riferimento si riferiscono unicamente al contributo delle attività aeroportuali e non rappresentano quindi stime delle concentrazioni atmosferiche globali. Tutti i grafici delle curve di dispersione degli inquinanti evidenziano un aumento delle immissioni a partire dalla sola porzione nord orientale del sedime aeroportuale con coinvolgimento degli abitati di Calzoni, Dossobuono a Villafranca di Verona e Caselle di Sommacampagna. Si riportano le mappe degli inquinanti rilevati critici per la qualità dell'aria locale.

In ultimo l'incremento stimato delle immissioni di inquinanti in località Calzoni, con il contributo delle sole attività aeroportuali, peggiora portando i valori a ridosso del valore limite normativo per il Biossido di Azoto (NO₂) e le Polveri Sottili (PM₁₀); il valore delle Polveri Sottili PM_{2,5} è già superato allo stato attuale.

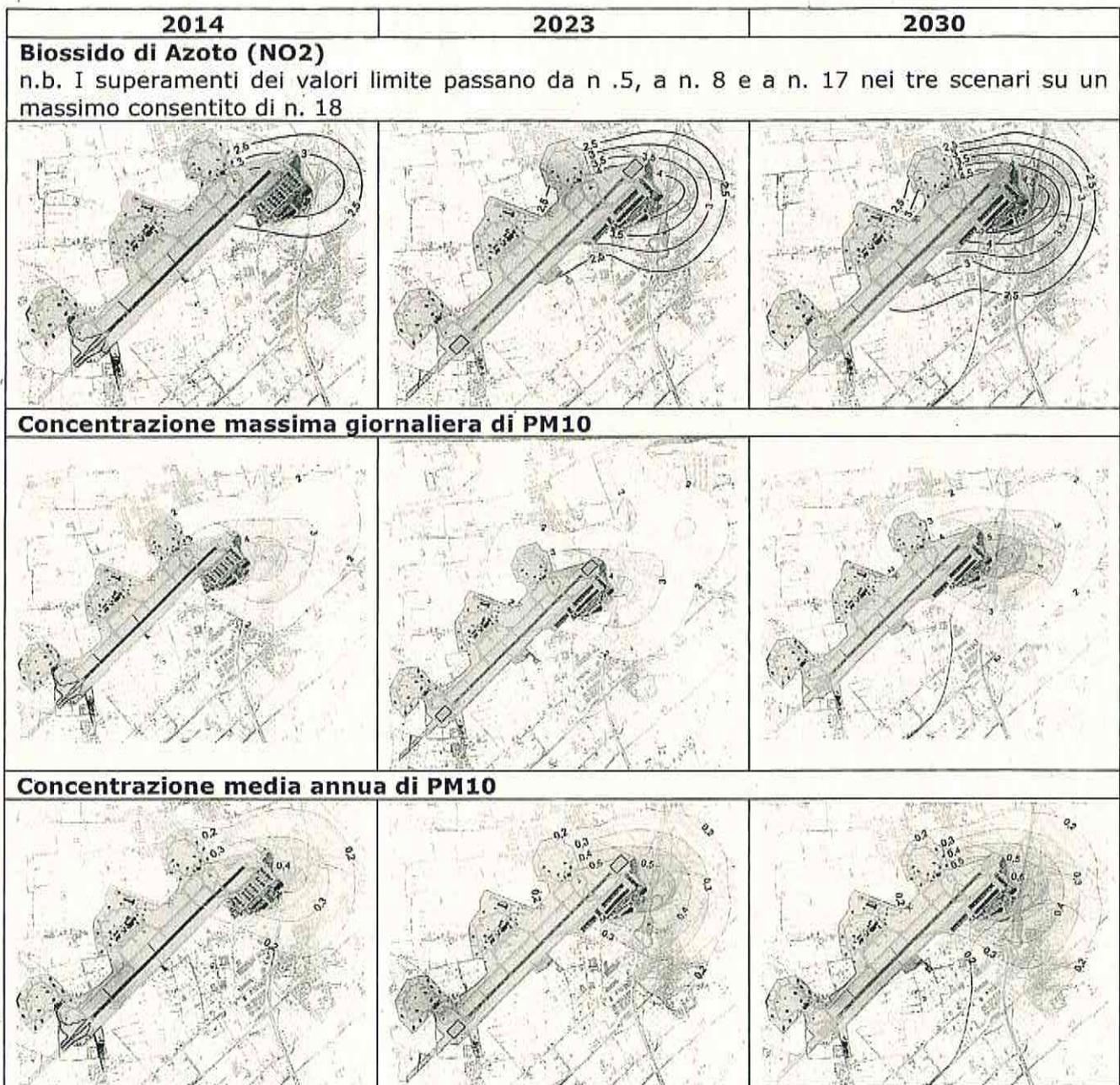


Tabella 4.5.40 - Incremento stimato delle immissioni di inquinanti nella località di Calzoni legato alle attività aeroportuali

Inquinante	Situazione attuale (2014)	Contributo aeroporto - scenario 2014 (previsione con EDMS)	Situazione attuale a meno del contributo aeroportuale (2014)	Contributo aeroporto - scenario 2030 (previsione con EDMS)	Situazione finale (2030)	Limite
NO ₂	38	2,5	35,5	3,5	39	40 µg/m ³
SO ₂	3	0,3	2,7	0,5	3,2	20 µg/m ³
CO (8 ore)	0,3	0,5	-	0,75	0,55	10 mg/m ³
PM10	38	0,2	37,8	0,3	38,1	40 µg/m ³
PM2,5	27	0,2	26,8	0,3	27,1	25 µg/m ³
Benzene	1,1	2 (NMHC)	-	3 (NMHC)	2,1	5 µg/m ³

In ultimo lo Studio di Impatto Ambientale afferma che gli interventi di mitigazione si concentreranno sul contenimento delle emissioni di PM10 e NOx e potranno consistere:

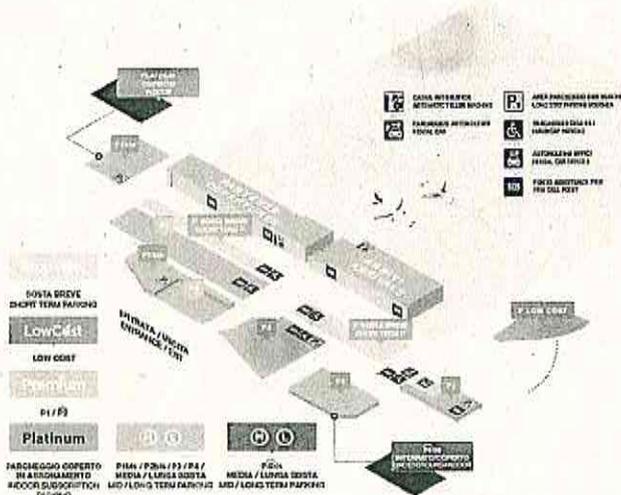
- nel regolamentare l'impiego dei motori aeronautici e degli APU durante la sosta, definendo procedure che limitino al minimo indispensabile il tempo d'accensione;
- nel minimizzare i tempi di attesa precedenti il decollo: in merito si evidenzia che la realizzazione della nuova RET permetterà comunque già una riduzione dei tempi di occupazione della pista e quindi una riduzione dei tempi di attesa degli aeromobili a motori accesi;
- nel favorire ulteriormente il trasporto pubblico a discapito di quello privato in modo da ridurre il numero di veicoli circolanti nelle strade circostanti l'aeroporto;
- nella sostituzione dei mezzi rampa (in particolare dei generatori GPU e degli autobus) la cui alimentazione allo stato attuale è prevalentemente diesel, con mezzi a propulsione elettrica o a gas metano;
- nell'installazione di bruciatori a bassa emissione di ossidi di azoto (*low NOx*) presso le centrali termiche, nel corso delle nuove installazioni o in occasione delle sostituzioni degli elementi attualmente presenti;
- nella minimizzazione della risospensione delle polveri durante le fasi di decollo, atterraggio e taxi.

Si segnala inoltre che l'intervento di trattamento dell'intera superficie della viabilità *land-side* (per un superficie pari a circa 19.000 mq), da realizzarsi con miscela fotocatalitica a base di acqua e biossido di titanio, intervento già previsto a progetto, costituisce un intervento di mitigazione dell'impatto sulla componente ambientale qui considerata, determinando l'abbattimento degli inquinanti atmosferici, in particolare gli ossidi di azoto.

Osservazioni

Pur valutando positivamente l'analisi quantitativa effettuata che, come d'uso negli studi di impatto ambientale, non contempla, a favore di sicurezza, l'evoluzione tecnologica degli aeromobili, si evidenziano alcune assunzioni non del tutto condivisibili nel caricamento del programma di simulazione e che sono da correggersi:

- si è considerata la presenza del casello autostradale con relativo svincolo lungo l'Autostrada A22 e della stazione ferroviaria metropolitana, scenario programmatico al momento non figurabile e sensibile, come detto nello Studio di Impatto Ambientale, agli *output* del modello;
- si sono analizzati i dati dei parcheggi del solo sedime aeroportuale e non complessivi a servizio dell'aeroporto (si veda mappa tratta da sito internet aeroporto).



Verificato, inoltre, che gli *output* delle simulazioni di immissioni evidenziano un peggioramento della qualità dell'aria nelle frazioni di Calzoni e Dossobuono a Villafranca di Verona e di Caselle a Sommacampagna, dove lo stato della qualità dell'aria risulta già critico allo stato attuale, si chiede di effettuare una simulazione con una diversa ripartizione dei decolli (con aumento dei decolli verso nord est) per verificare se diminuiscono le concentrazioni nelle frazioni suddette. Appare necessario delineare fin d'ora le misure di mitigazione e/o compensazione, che al momento nello Studio di Impatto Ambientale sono solo enunciate a titolo esemplificativo.

AMBIENTE LUMINOSO

I Comuni di Sommacampagna e Villafranca di Verona su cui insiste l'aeroporto rientrano nella zona di protezione per gli osservatori non professionali e per i siti di osservazione, in particolare gli osservatori presenti nell'area sono:

- Osservatorio Luciano Lai, Via Mantovana 130, Madonna di Dossobuono, Verona;
- Osservatorio "Le Pleadi", località Settimo, Pescantina (VR).

L'area del sedime aeroportuale è totalmente ricompresa nell'area di rispetto dell'Osservatorio Luciano Lai, ed è quasi totalmente ricompresa nella possibile area di rispetto dell'osservatorio Le Pleiadi; anche il "sentiero luminoso" di avvicinamento alla pista da SUD si trova ricompreso nella fascia di rispetto dell'Osservatorio Luciano Lai.

In riferimento alla L.R. n. 17/2009 in materia di contenimento dell'inquinamento luminoso, lo Studio di Impatto Ambientale evidenzia i seguenti requisiti da garantire.

Tabella 4.6.1 – Requisiti normativi applicabili

	Requisiti art. 9, c. 2, a)	Requisiti art. 9, c. 2, b) .. d)	Requisiti art. 9, c. 3
Nuovi impianti non strettamente attinenti la sicurezza del volo	X	X	X
Nuovi impianti attinenti la sicurezza del volo	X	X	X
Impianti esistenti non strettamente attinenti la sicurezza del volo	X (eventuale adeguamento)	NO	NO
Impianti esistenti attinenti la sicurezza del volo	NO	NO	NO
Impianti dotati di piccole sorgenti luminose (art. 9 c. 4f)	NO	NO	NO

Riscontrato che le nuove opere saranno realizzate nel rispetto delle disposizioni della L.R. n. 17/2009, si osserva che non è esposto un programma per l'adeguamento degli impianti esistenti non attinenti alla sicurezza del volo.

CARATTERIZZAZIONE ACUSTICA AEROPORTUALE

Il D.M. 31 ottobre 1997 prevede quanto segue:

- i criteri di misura del rumore emesso dagli aeromobili nelle attività aeroportuali come definite all'art. 3, comma 1, lettera m), punto 3), della legge 26 ottobre 1995, n. 447;
- le procedure per l'adozione di misure di riduzione del rumore aeroportuale, per la classificazione degli aeroporti in relazione al livello di inquinamento acustico e per la definizione delle caratteristiche dei sistemi di monitoraggio;
- i criteri di individuazione delle zone di rispetto per le aree e le attività aeroportuali nonché quelli che regolano l'attività urbanistica nelle zone di rispetto;
- all'art. 5 l'istituzione della commissione presieduta dal competente direttore della circoscrizione aeroportuale e composta da un rappresentante per ognuno dei seguenti soggetti: regione, provincia e comuni interessati; Agenzia regionale per la protezione dell'ambiente; Ente nazionale di assistenza al volo, vettori aerei, società di gestione aeroportuale. La citata commissione, tenuto conto del piano regolatore aeroportuale, degli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica vigenti e delle procedure antirumore adottate, definisce, nell'intorno aeroportuale, i confini delle seguenti aree di rispetto: zona A, B e C.

La determinazione dell'intorno aeroportuale e delle zone di rispetto A, B e C costituisce un atto di pianificazione territoriale concertato tra gli Enti e le istituzioni presenti nella citata Commissione aeroportuale. Le zone di rispetto, oltre ad essere zone che vincolano le destinazioni urbanistiche circostanti il sedime aeroportuale, individuano i valori limite della rumorosità prodotta dalle attività aeroportuali.

Lo SIA del Masterplan evidenzia le competenze della commissione, ma determina in via provvisoria l'intorno aeroportuale e di conseguenza l'ammissibilità dello sviluppo dell'Aeroporto individuando le criticità in funzione delle curve isolivello LVA e LAeq.

In relazione al procedimento di approvazione del Masterplan dell'Aeroporto Valerio Catullo e di VIA sono coinvolti diversi interessi contrapposti da parte di più Operatori/Enti interessati, in particolare:

- l'ENAC è l'istituzione che approva il Masterplan;
- il Ministero dell'Ambiente è l'istituzione responsabile della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale;
- la soc. di gestione aeroportuale è interessata allo sviluppo dell'aeroporto in termini economici ed operativi;
- l'ARPAV esegue le attività di prevenzione e controllo ambientale;
- gli Enti territoriali, Regione Provincia e Comuni, sono interessati allo sviluppo dell'aeroporto nel rispetto degli insediamenti presenti nel territorio e della pianificazione urbanistica programmata.

Inoltre gli stessi Comuni hanno interessi contrapposti, in quanto lo sviluppo dell'aeroporto può assumere differenti assetti a seconda del territorio interessato. In particolare si rileva il numero di movimenti degli aerei ed il numero di decolli e di avvicinamenti che possono assumere diverse conformazioni e traiettorie.

Si evidenzia che:

- la Commissione aeroportuale di cui all'art. 5 del DM 31-10-1997, sebbene non abbia ancora formalmente individuato le zone A, B e C, già in passato aveva effettuato diverse valutazioni, sviluppando le proposte di procedure antirumore e di caratterizzazione acustica aeroportuale e confrontando diversi scenari con una precisa ripartizione dei decolli e degli avvicinamenti;
- inizialmente erano stati sviluppati gli elaborati relativi alla caratterizzazione acustica aeroportuale e curve isolivello di rumore riferiti su base di traffico relativo all'anno 2005, e il Comune di Villafranca di Verona con D.C.C. n. 4 / 2007 del 23/01/2007 aveva espresso un parere favorevole con alcune condizioni. In merito alla ripartizione del traffico aeroportuale era stato concordato di prevedere il 100% degli avvicinamenti per

pista RWY04 (lato Villafranca) per le operazioni strumentali di atterraggio, mentre i decolli 80% per pista RWY04 (lato Villafranca) e 20% per pista RWY22 (lato Verona);

- a seguito della citata Deliberazione Comunale, vista la circolare Enac APT-26 del 03/07/2007 che stabilisce che "la zonizzazione acustica deve tener conto sia dei piani di sviluppo aeroportuale previsti dalla società di gestione dell'aeroporto che dei piani regolatori dei comuni circostanti", sono state avanzate nuove proposte di zonizzazione acustica aeroportuale in considerazione della previsione di traffico. Sono quindi state proposte alla Commissione altre simulazioni acustiche INM sulla base dei dati di traffico consolidati per l'anno 2005, che tenevano conto di una previsione di traffico dell'aeroporto per uno scenario che teneva conto dello sviluppo dell'aeroporto, utilizzando la ripartizione del traffico aeroportuale nelle medesime percentuali come sopra concordate.

Lo SIA del Masterplan presentato attualmente, al fine di stimare la giornata tipo (secondo le modalità indicate nel DM 31 ottobre 1997, Allegato A, comma 2) per gli scenari del 2014, 2023 e 2030, utilizza quale riferimento gli eventi aeronautici osservati nel 2014. L'incremento calcolato è stato quindi applicato alla previsione di movimenti aeronautici per gli scenari futuri.

Tabella 4.7.25 – Riepilogo dei movimenti giornalieri considerati per ciascuno scenario previsionale (LVA)

Scenario	Tipologia traffico	Numero ARRIVI RWY04		Numero PARTENZE RWY04		Numero PARTENZE RWY22	
		day	night	day	day	night	day
2014	AC	41.6667	3.6667	3.2857	0.0952	39.3333	2.0476
	AG	5.9048	.	0.5714	0.0476	5.0952	0.0952
2023	AC	54.9925	4.8393	4.3366	0.1257	51.9130	2.7025
	AG	7.5929	.	0.7348	0.0612	6.5520	0.1225
2030	AC	64.9650	5.7169	5.1230	0.1485	61.3270	3.1926
	AG	9.3370	.	0.9036	0.0753	8.0569	0.1506

Tabella 4.7.26 – Riepilogo dei movimenti giornalieri considerati per ciascuno scenario previsionale (LAEq)

Scenario	Tipologia traffico	Numero ARRIVI RWY04		Numero PARTENZE RWY04		Numero PARTENZE RWY22	
		day	night	day	day	night	day
2014	AC	37.6667	7.6667	3.2381	0.1429	38.3333	3.0476
	AG	3.6303	0.0952	0.2993	0.0159	3.5030	0.0952
2023	AC	49.7133	10.1186	4.2737	0.1885	50.5931	4.0223
	AG	7.3480	0.2449	0.6736	0.1225	6.5520	0.1225
2030	AC	58.7284	11.9536	5.0487	0.2227	59.7678	4.7517
	AG	9.0358	0.3012	0.8283	0.1506	8.0569	0.1506

Lo SIA stabilisce che tutti i voli atterrino per pista RWY 04 (unica pista strumentale). Per quanto riguarda la distribuzione dei decolli considera le seguenti distribuzioni percentuali: Scenari: 92,1% decolli per pista RWY 22 e 7,9 % decolli per pista RWY 04, per tutti gli aeromobili (AC e AG), ad eccezione degli aeromobili di grandi dimensioni: per tali aeromobili è invece prevalente l'utilizzo della pista RWY 22 (tale distribuzione corrisponde al traffico effettivamente registrato nel 2014).

Visto il Piano di Sviluppo Aeroportuale – Masterplan – e il relativo Studio di Impatto Ambientale si **OSSERVA** quanto segue:

Dovrà essere valutato l'incremento percentuale dei decolli, che per la pista RWY 22 porta al 92.1% del numero complessivo degli stessi in direzione della città di Villafranca di Verona e il relativo incremento del rumore aeroportuale ed in particolare all'intorno aeroportuale ed alle curve isolivello LVA 60 dB(A), 65 dB(A), 75 dB(A).

In merito alle valutazioni **entro l'intorno aeroportuale** e proposte di interventi di tutela dal rumore aeroportuale, si osserva come lo SIA descriva che gli scenari della caratterizzazione aeroportuale derivano dall'inserimento dei dati nel sistema INM con dati di traffico dell'anno 2014.

Quindi lo SIA individua l'anno 2014 quale riferimento (punto zero) per il rumore aeroportuale. Poi lo SIA individua l'andamento delle curve LVA in funzione dei diversi scenari: Anni 2014, 2023, 2030.

Al fine della verifica delle criticità con il territorio lo SIA individua ed assume in via provvisoria l'intorno aeroportuale e le zone A, B e C, precisando che si tratta dello scenario anno 2030. Lo stabilisce in via provvisoria in quanto la competenza per la determinazione delle suddette zone è della Commissione di cui all'art. 5 del D.M. 31 ottobre 1997.

Infine si determinano le criticità con le attività presenti nel territorio in relazione alle curve isolivello dello scenario 2030, come di seguito descritto:

Fascia isolivello LVA dB(A)	LVA	
	Colore	Tratteggio
60 – 65	Carminio	a croce bassa densità
65 – 70	-	-
65 – 75	Rosso violetto	a croce alta densità
oltre 75	Blu	Larghe strisce verticali

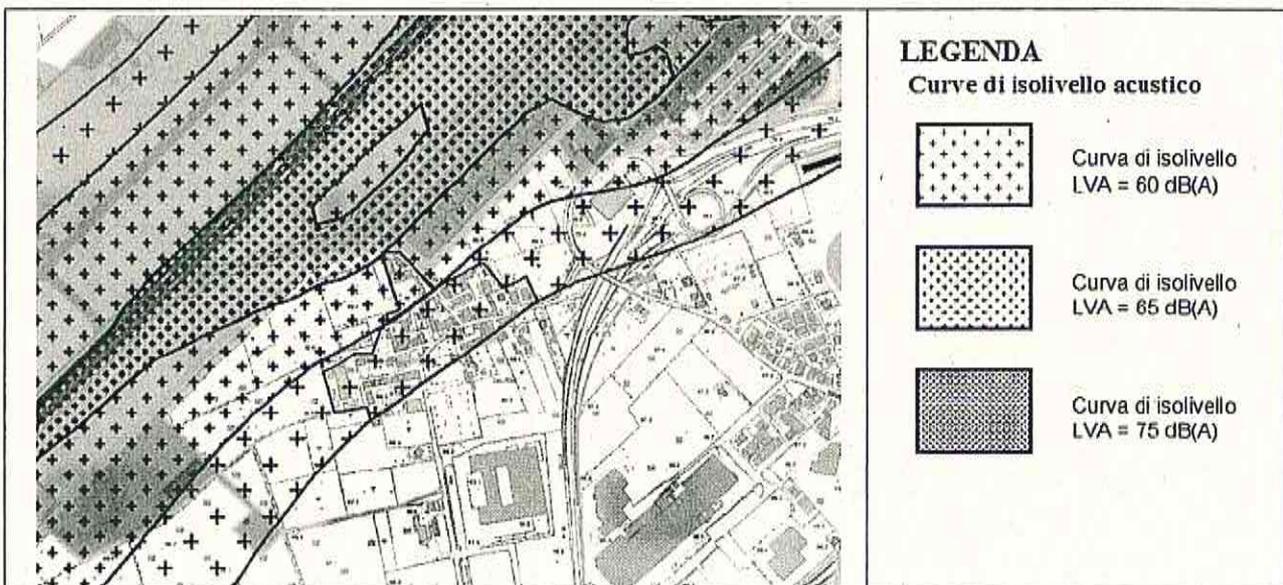


Figura 4.7.9 – Frazione Calzoni (Villafranca di Verona)

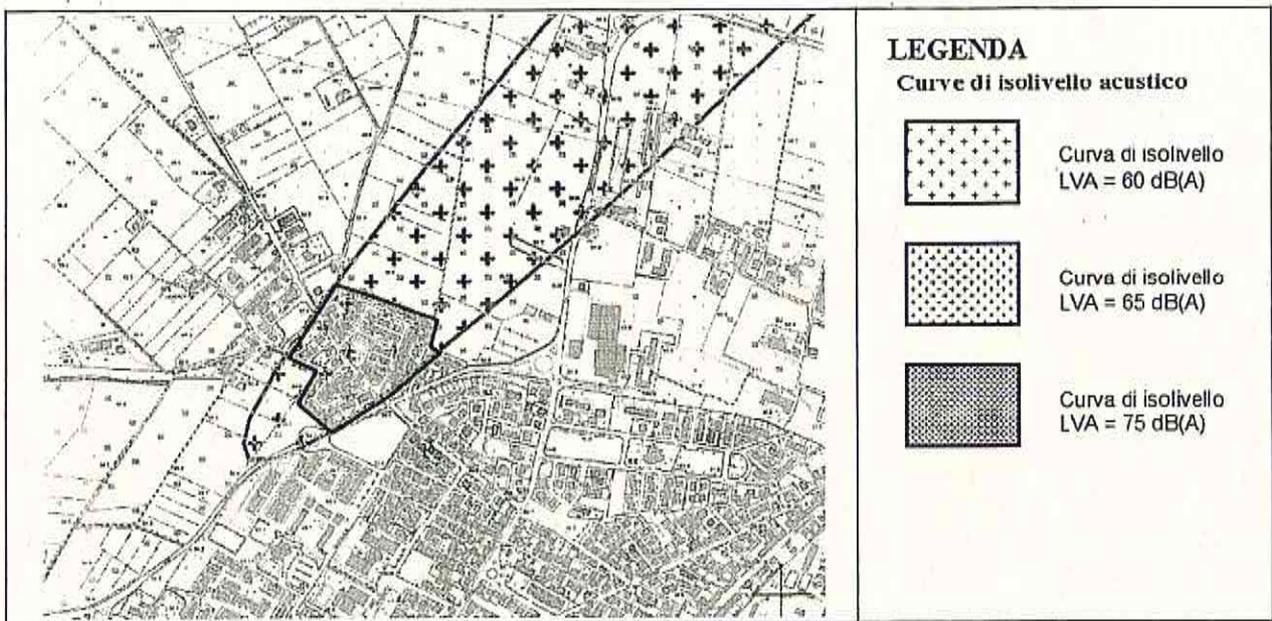


Figura 4.7.10 – Area presso il Comune di Villafranca di Verona

Lo SIA assume che tali aree, caratterizzate da livelli LVA compresi tra 60 e 65 dB(A), siano ipoteticamente appartenenti alla "Zona A", e quindi non siano previste limitazioni di tipo urbanistico.

Lo SIA rileva che in Frazione Calzoni per il solo scenario 2030 è presente un unico edificio formato da circa n. 10 abitazioni ricadente nell'area caratterizzata da livelli LVA superiori a 65 dB(A).

La legislazione vigente comporta limitazioni di tipo urbanistico in tali zone (ipoteticamente appartenenti alla "Zona B", secondo le ipotesi dello SIA): *per i nuovi insediamenti potranno essere previsti solo i seguenti usi del suolo: "attività agricole ed allevamenti di bestiame, attività industriali e assimilate, attività commerciali, attività di ufficio, terziario e assimilate", previa adozione di adeguate misure di isolamento acustico. In tale zona, di estensione molto limitata, dovrà essere redatto un piano di risanamento acustico e di contenimento del rumore prodotto (previa definizione ufficiale dell'"intorno aeroportuale" da parte della Commissione Acustica).*

Visto quanto sopra **si osserva che:**

- Per la **Frazione Calzoni** il PRG/PI vigente individua un'area in Z.T.O A - centro storico minore - in loc. Calzoni, consentendo per gli edifici compresi nell'area interventi di ristrutturazione edilizia ed urbanistica con destinazione residenziale.

Il Piano di Classificazione Acustica Comunale individua la frazione Calzoni in classe III, con valori limiti di emissione Laeq di 55 dBA diurni e 45 dBA notturni e con valori limiti di immissione Laeq di 60 dBA diurni e 50 dBA notturni.

Il centro storico minore "Calzoni" ricade in un'area particolarmente vicina alla pista ed alle aree di movimento dove vengono eseguite le manovre a terra degli aerei, dove sono presenti gli edifici maggiormente disturbati dal rumore aeroportuale.

Lo SIA prevede l'Elaborato n. S12024/SIA.01 relativo alla previsione di impatto acustico ed alle curve isolivello LVA in relazione agli scenari: anno 2014, 2023 e 2030.

Dall'esame dell'Elaborato n. S12024/SIA.01 risulta che la frazione Calzoni è quasi completamente esclusa dall'intorno aeroportuale dello scenario anno 2014, mentre la medesima frazione rimane completamente inclusa nell'intorno aeroportuale

previsto nell'anno 2030. Lo sviluppo dell'aeroporto determina quindi un sostanziale incremento dei livelli di rumorosità nella frazione Calzoni.

La relazione tecnica dello SIA evidenzia che, in relazione allo scenario 2030, la Frazione Calzoni ricade prevalentemente nella zona A ed in parte nella zona B, dentro la curva LVA=65dBA dove verrà vietata la destinazione residenziale.

Preso atto che il DM 31 ottobre 1997 all'art. 7 - Attività consentite nell'intorno aeroportuale - stabilisce quanto segue:

"1. Fatte salve le attività e gli insediamenti esistenti al momento della data di entrata in vigore del presente decreto, i piani regolatori generali sono adeguati tenendo conto delle seguenti indicazioni per gli usi del suolo, fatte salve le prescrizioni della legge 4 febbraio 1963, n. 58:

zona A: non sono previste limitazioni;

zona B: attività agricole ed allevamenti di bestiame, attività industriali e assimilate, attività commerciali, attività di ufficio, terziario e assimilate, previa adozione di adeguate misure di isolamento acustico;

zona C: esclusivamente le attività funzionalmente connesse con l'uso ed i servizi delle infrastrutture aeroportuali."

Visto l'incremento della rumorosità a partire dall'anno 2014, si ritiene necessario:

- richiedere una integrazione dello SIA, in relazione agli edifici compresi nell'intorno aeroportuale assunto per l'anno 2030, affinché siano evidenziati:
 - l'incremento del rumore aeroportuale dall'anno 2014 all'anno 2030 in termini di LVA e di Laeq diurno e notturno, e valutare la compatibilità con la classificazione acustica comunale.
 - la destinazione d'uso/attività degli edifici ricadenti nella curva LVA 65 dB(A).
- precisare che, a seguito dell'approvazione della zonizzazione acustica aeroportuale da parte della Commissione competente siano previste le opportune forme di compensazione a carico degli Enti ed organismi competenti;
- chiedere che, con l'approvazione della zonizzazione acustica aeroportuale da parte della Commissione competente, si proceda con un piano di risanamento acustico e di contenimento del rumore prodotto dall'aeroporto, valutando l'eventuale introduzione di barriere acustiche a protezione della Frazione Calzoni e la realizzazione degli interventi di adeguamento dei Requisiti acustici passivi.

- Per le **aree residenziali in via dei Colli in Villafranca di Verona** il PRG/PI vigente individua in via dei Colli in Villafranca delle aree/lottizzazioni a destinazione prevalentemente residenziale.

Il Piano di Classificazione Acustica Comunale individua la zona interessata in classe III, con valori limiti di emissione Laeq di 55 dBA diurni e 45 dBA notturni e con valori limiti di immissione Laeq di 60 dBA diurni e 50 dBA notturni.

Lo SIA prevede l'Elaborato n. S12024/SIA.01 relativo alla previsione di impatto acustico ed alle curve isolivello LVA in relazione agli scenari: anno 2014, 2023 e 2030.

Dall'esame dell'Elaborato n. S12024/SIA.01 risulta che la zona interessata è completamente esclusa dall'intorno aeroportuale dello scenario anno 2014, mentre la medesima zona rimane inclusa nell'intorno aeroportuale previsto nell'anno 2030. Lo sviluppo dell'aeroporto determina un sostanziale incremento dei livelli di rumorosità nelle aree residenziali in via dei Colli in Villafranca.

La relazione tecnica dello SIA evidenzia che, in relazione allo scenario 2030, la zona residenziale di via dei Colli in Villafranca ricade nella zona A.

Preso atto che il DM 31 ottobre 1997 all'art. 7 - Attività consentite nell'intorno aeroportuale - stabilisce quanto segue:

"1. Fatte salve le attività e gli insediamenti esistenti al momento della data di entrata in vigore del presente decreto, i piani regolatori generali sono adeguati tenendo conto delle seguenti indicazioni per gli usi del suolo, fatte salve le prescrizioni della legge 4 febbraio 1963, n. 58:

zona A: non sono previste limitazioni;

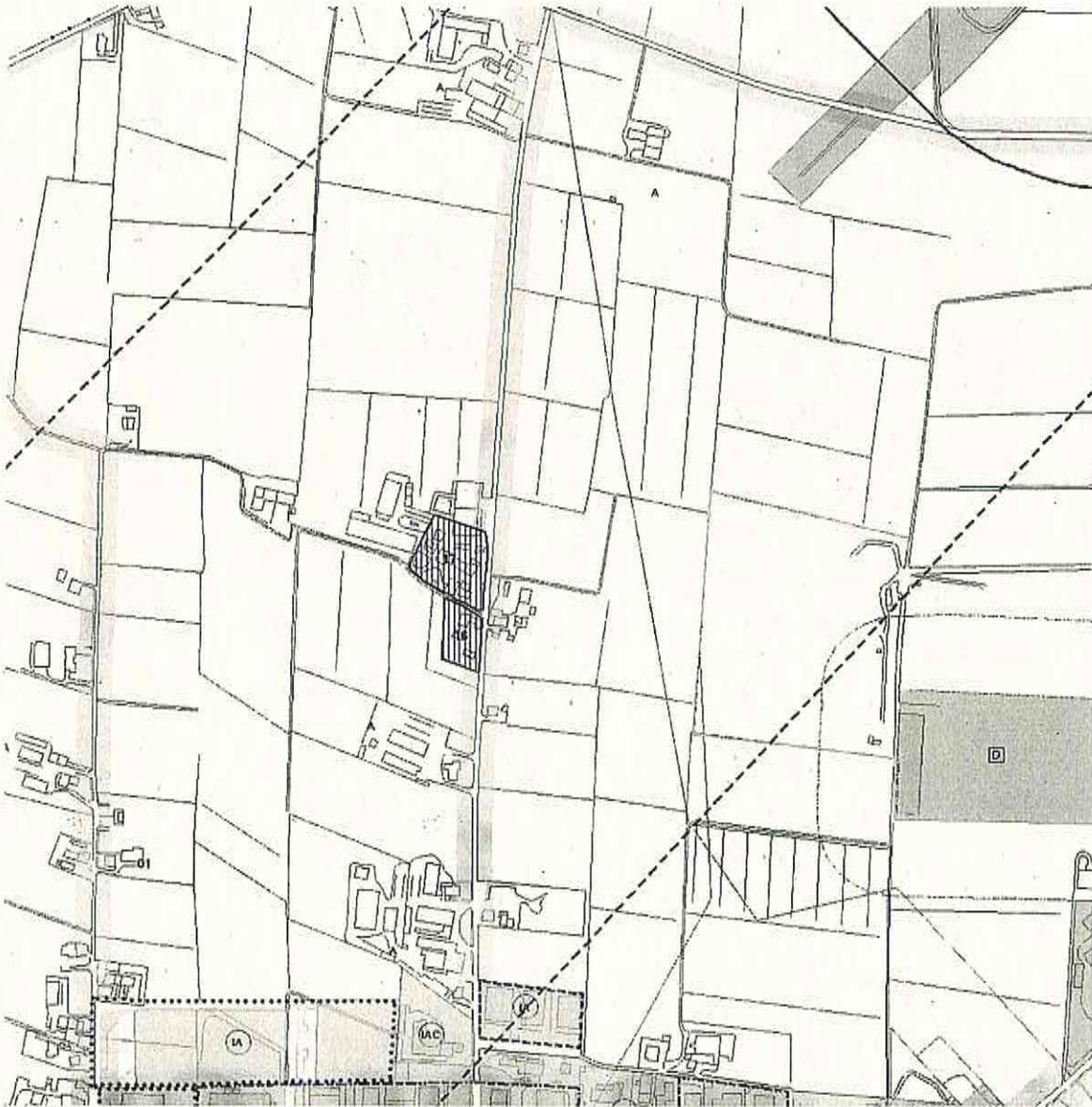
zona B: attività agricole ed allevamenti di bestiame, attività industriali e assimilate, attività commerciali, attività di ufficio, terziario e assimilate, previa adozione di adeguate misure di isolamento acustico;

zona C: esclusivamente le attività funzionalmente connesse con l'uso ed i servizi delle infrastrutture aeroportuali."

Visto l'incremento della rumorosità a partire dall'anno 2014, si ritiene necessario chiedere:

- una integrazione dello SIA, in relazione agli edifici compresi nell'intorno aeroportuale assunto per l'anno 2030, affinché siano evidenziati l'incremento del rumore aeroportuale dall'anno 2014 all'anno 2030 in termini di LVA e di Laeq diurno e notturno, e valutare la compatibilità con la classificazione acustica comunale.
- che, con l'approvazione della zonizzazione acustica aeroportuale da parte della Commissione competente, si proceda con un piano di risanamento acustico e di contenimento del rumore prodotto dall'aeroporto, valutando la realizzazione degli interventi di adeguamento dei Requisiti acustici passivi.

- Per gli **Insedimenti residenziali nelle corti n. 16 e 17 in loc. Colombare Fiorio ed altri edifici sparsi** il PRG/PI vigente individua in loc. Colombare Fiorio le corti di antica origine n. 16 e n. 17 che consentono interventi a destinazione residenziale. Inoltre sono presenti altri edifici sparsi in zona agricola.



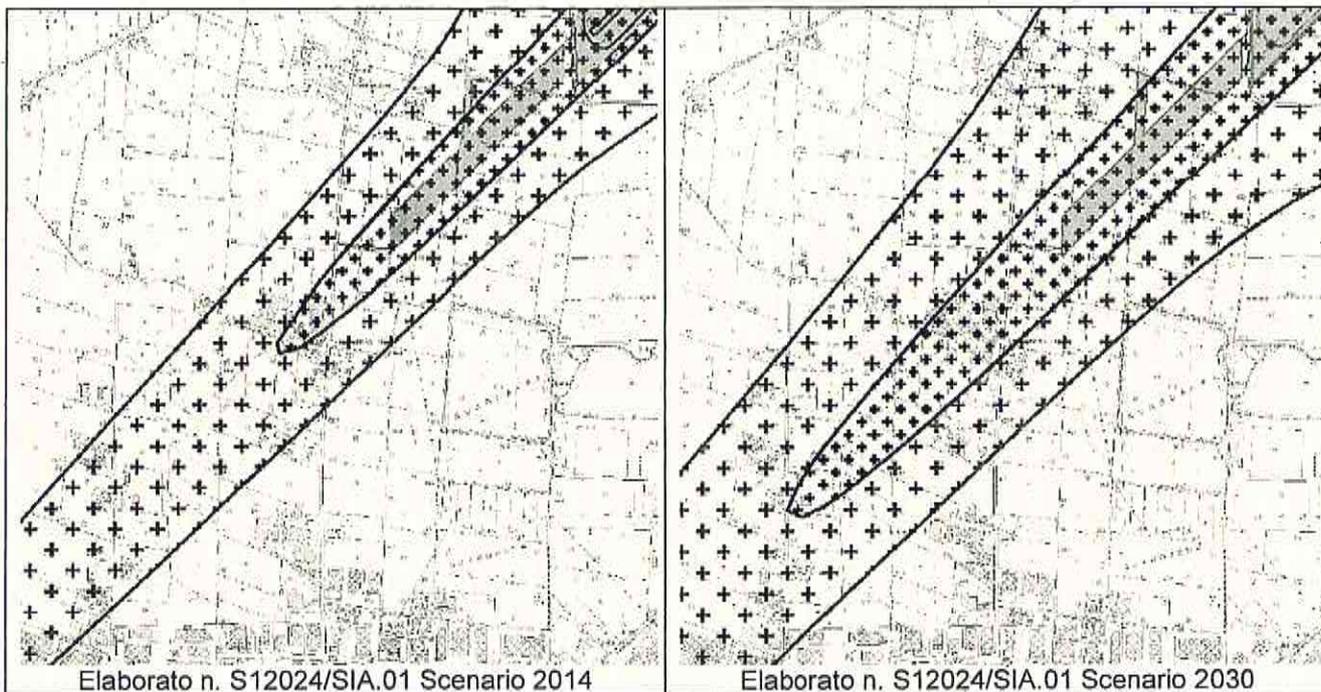
Estratto di PRG/PI vigente; corti n. 16 e 17 ed edifici sparsi

Il Piano di Classificazione Acustica Comunale individua la zona interessata in classe III, con valori limiti di emissione L_{aeq} di 55 dBA diurni e 45 dBA notturni e con valori limiti di immissione L_{aeq} di 60 dBA diurni e 50 dBA notturni.

Lo SIA prevede l'Elaborato n. S12024/SIA.01 relativo alla previsione di impatto acustico ed alle curve isolivello LVA in relazione agli scenari: anno 2014, 2023 e 2030.

Dall'esame dell'Elaborato n. S12024/SIA.01 risulta che:

- le corti n. 16 e 17 sono in parte comprese nella zona B determinata dallo scenario anno 2014, mentre le medesime corti rimangono completamente incluse nell'intorno aeroportuale previsto nell'anno 2030. Lo sviluppo dell'aeroporto determina un sostanziale incremento dei livelli di rumorosità in queste aree.
- alcuni edifici sparsi sono esclusi dalle zone A e B dello scenario anno 2014, mentre gli stessi rimangono poi comprese in dette zone nell'anno 2030.



Si osserva che l'eventuale introduzione della zona B comporta l'applicazione dei dispositivi del D.M. 31 ottobre 1997 in quanto tali insediamenti ricadono proprio nella traiettoria di decollo ed atterraggio dell'aeroporto.

Nello SIA non si riscontra l'incremento del rumore aeroportuale determinato dallo sviluppo dell'aeroporto nelle corti di antica origine n. 16 e n. 17 né negli edifici esistenti sparsi presenti nella zona.

Preso atto che il DM 31 ottobre 1997 all'art. 7 - Attività consentite nell'intorno aeroportuale - stabilisce quanto segue:

"1. Fatte salve le attività e gli insediamenti esistenti al momento della data di entrata in vigore del presente decreto, i piani regolatori generali sono adeguati tenendo conto delle seguenti indicazioni per gli usi del suolo, fatte salve le prescrizioni della legge 4 febbraio 1963, n. 58:

zona A: non sono previste limitazioni;

zona B: attività agricole ed allevamenti di bestiame, attività industriali e assimilate, attività commerciali, attività di ufficio, terziario e assimilate, previa adozione di adeguate misure di isolamento acustico;

zona C: esclusivamente le attività funzionalmente connesse con l'uso ed i servizi delle infrastrutture aeroportuali."

Visto l'incremento della rumorosità a partire dall'anno 2014, si ritiene chiedere:

- una integrazione dello SIA, in relazione agli edifici compresi nell'intorno aeroportuale assunto per l'anno 2030, affinché siano evidenziati:
 - l'incremento del rumore aeroportuale dall'anno 2014 all'anno 2030 in termini di LVA e di Laeq diurno e notturno, e valutare la compatibilità con la classificazione acustica comunale.
 - La destinazione d'uso/attività compatibile degli edifici ricadenti nella curva LVA 65 dB(A).
- a seguito dell'approvazione della zonizzazione acustica aeroportuale da parte della Commissione competente, che in caso di previsione di divieto della destinazione residenziale nella zona B, siano previste le opportune forme di compensazione a carico degli Enti ed organismi competenti.

- che, con l'approvazione della zonizzazione acustica aeroportuale da parte della Commissione competente, si proceda con un piano di risanamento acustico e di contenimento del rumore prodotto dall'aeroporto, valutando la realizzazione degli interventi di adeguamento dei Requisiti acustici passivi.

In merito alle valutazioni **fuori dall'intorno aeroportuale** si osserva come lo SIA evidenzia alcune zone dove il livello sonoro è risultato incompatibile in uno o più periodi e/o scenari con i limiti imposti dalla zonizzazione acustica come segue:

Tabella 4.7.31 – Confronto dei risultati delle previsioni in termini di LAeq con i limiti definiti dalle zonizzazioni acustiche comunali – individuazione delle aree incompatibili (arancione)

Area – Comune	Classe Acustica	2014 Day	2014 Night	2023 Day	2023 Night	2030 Day	2030 Night
Area residenziale in frazione Caselle di Sommacampagna	Classe II		0,029 Km ²		0,079 km ²	0,010 km ²	0,123 km ²
Scuola Media – succursale di Caselle di Sommacampagna	Classe II						(1)
Aree residenziali ubicate a Nord-Ovest del centro abitato del Comune di Villafranca di Verona	Classe II	0,009 km ²	0,195 km ²	0,028 km ²	0,278 km ²	0,050 km ²	0,332 km ²
Ospedale di Villafranca di Verona	Classe I				0,025 km ²		0,025 km ²
Area residenziale di Villafranca di Verona Fraz. Rosegafarro	Classe II				0,015 km ²		0,016 km ²
Area residenziale di Villafranca di Verona Fraz. Quaderni	Classe II				0,070 km ²		0,070 km ²
Area residenziale ubicata a Nord del centro abitato di Dossobuono di Villafranca di Verona	Classe II						0,031 km ²
Zone residenziali in Aree agricole / miste appartenenti al comune di Villafranca di Verona	Classe III		0,076 km ²		0,205 km ²		0,256 km ²

NOTA (1): non rilevante in quanto trattasi di edifici scolastici utilizzati esclusivamente in periodo diurno

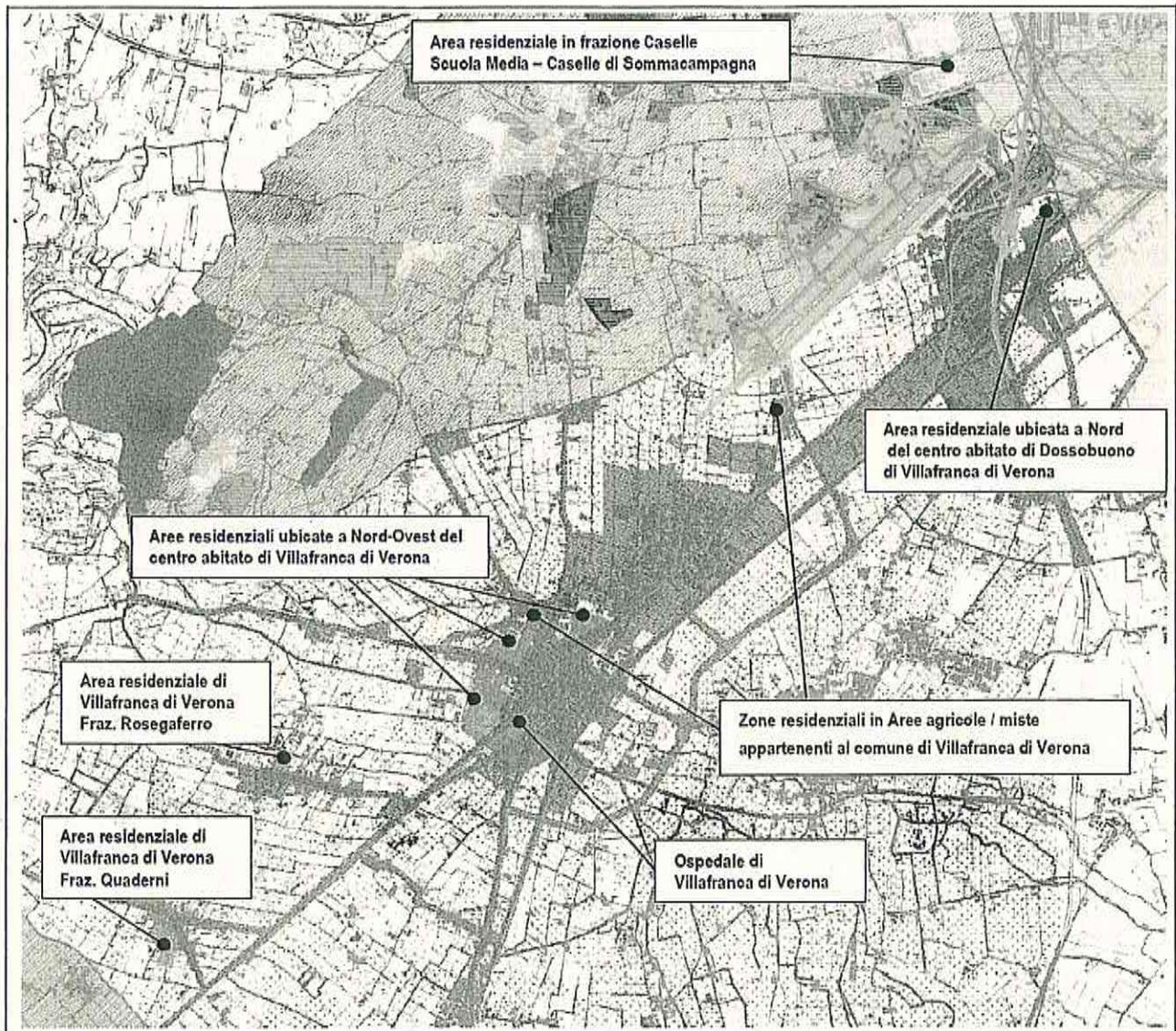


Figura 4.7.43 – Aree con livelli sonori incompatibili con i limiti imposti dalla zonizzazione acustica comunale

Lo SIA precisa comunque che tali superamenti sono stati valutati attraverso la modellazione, e che devono in ogni caso essere letti con riferimento alla sovrastima di circa 2 dB(A), ed essere confermati con misurazioni in campo prima di provvedere alla definizione di interventi di mitigazione.

Non da ultimo viene comunicato che gli attuali livelli di emissione sonora degli aeromobili presumibilmente potrebbero essere ridotti nel tempo in modo significativo a causa del progresso tecnico.

Per tali aree risulta inefficace l'adozione di barriere antirumore installate sul perimetro del sedime aeroportuale. Il tipo di intervento usualmente applicato nei casi più rilevanti consiste nel miglioramento dei requisiti acustici passivi degli edifici.

In relazione alla rumorosità legata alle attività a terra degli aeromobili (rullaggio, run-up, accensione motori, reverse motori, ecc.), poste in corrispondenza dell'Area residenziale ubicata a Nord del centro abitato di Dossobuono del Comune di Villafranca di Verona.

Per tali aree potrebbe risultare efficace l'adozione di barriere antirumore, interposte tra le sorgenti aeroportuali nel sedime aeroportuale e i ricettori stessi.

Gli interventi dovranno essere progettati nel dettaglio previa definizione in forma ufficiale delle curve LVA e del relativo intorno aeroportuale (zone A, B, C) da parte della Commissione Aeroportuale Antirumore. Tali schermature potrebbero essere realizzate sul tipo di quelle

autostradali (pannelli in carpenteria metallica), oppure in terra armata, sempre considerando che le altezze dovranno forzatamente essere limitate in considerazione della sicurezza delle operazioni aeroportuali, con l'applicazione degli opportuni vincoli.

L'abbattimento previsto del contributo delle sorgenti aeroportuali a terra, a seconda della posizione del ricettore rispetto alla sorgente, può essere anche significativa, e raggiungere i 5 - 8 dB(A).

Rilevato che:

- l'approvazione della zonizzazione acustica aeroportuale di competenza della Commissione aeroportuale determina l'intorno aeroportuale, influenzando l'andamento delle curve isolivello anche fuori dall'intorno aeroportuale;
- la stessa Classificazione Acustica Comunale può essere soggetta nel tempo ad aggiornamenti in considerazione alle previsioni urbanistiche ed alla compatibilità delle attività presenti nel territorio;
- lo SIA evidenzia che fuori dall'intorno aeroportuale è necessario effettuare delle misurazioni in campo prima di provvedere alla predisposizione di piano di risanamento ed alla definizione di interventi di mitigazione.

In relazione alle diverse Aree con livelli sonori incompatibili presenti nel territorio del Comune di Villafranca di Verona si evidenzia quanto segue:

considerato che l'incremento del numero dei movimenti/anno e conseguentemente il rumore aeroportuale si sviluppa in successive fasi temporali, potranno essere concretamente effettuate misurazioni significative solamente a seguito dell'avvenuto raggiungimento dei limiti di immissione causato dallo sviluppo dell'aeroporto. A seguito di tali rilevamenti potrà essere verificata la compatibilità con la Classificazione Acustica Comunale e, in caso di superamento dei limiti acustici, potrà essere predisposto un piano di risanamento acustico.

In relazione all'Area residenziale ubicata a Nord del centro abitato di Dossobuono è necessario chiedere che, con l'approvazione della zonizzazione acustica aeroportuale da parte della Commissione competente, si proceda con un piano di risanamento acustico e di contenimento del rumore prodotto dall'aeroporto, valutando l'introduzione di barriere acustiche in corrispondenza delle aree aeroportuali dove si eseguono le attività a terra degli aeromobili.

Infine evidenziato che il Comune di Villafranca di Verona ha individuato le aree su cui verranno realizzati i futuri Poli scolastici Comunali quali opere di rilevante interesse della collettività con particolare riferimento a:

- Polo scolastico di Villafranca, posto tra via Malpighi e via Spallanzani in Villafranca capoluogo, area individuata nel Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.), approvato nella Conferenza dei Servizi del 18.02.2015 e ratificato, ai sensi dell'art. 15, comma 6, della legge regionale n. 11 del 23 aprile 2004, con Deliberazione della Giunta Regionale n. 889 del 13.07.2015, pubblicata nel B.U.R. n. 72 del 22.07.2015.
- Polo scolastico di Dossobuono, in via Brigate Alpine in loc. Dossobuono, area destinata al complesso delle scuole primaria e secondaria di primo grado di Dossobuono, individuata con la Deliberazione del Consiglio Comunale n. 4 del 12.02.2015.

si **osserva** che lo sviluppo dell'aeroporto proposto dallo SIA risulta compatibile con la realizzazione dei Poli Scolastici di Villafranca e Dossobuono, come individuati dal PAT approvato definitivamente con DGR 889 del 13.07.2015, in quanto ricadono fuori dalle curve isolivello in Laeq 50 dB(A) diurno indicate nello SIA nello scenario anno 2013 e nell'anno 2030.

RADIAZIONI IONIZZANTI E NON IONIZZANTI

Relativamente alle **radiazioni ionizzanti** si segnala che l'unica fonte di radiazioni ionizzanti presente in aeroporto è costituita dagli appareati a raggi X per l'esecuzione di controlli di sicurezza di passeggeri e bagagli in partenza. Si tratta di apparecchi standard ed omologati, opportunamente schermati, e testati per evitare il rischio di esposizione ad operatori e passeggeri, il cui impatto risulta pertanto controllato già a distanza contenuta dalle sorgenti stesse (ambienti interni dell'aeroporto) e quindi a maggior ragione all'esterno degli edifici e del sedime aeroportuale del tutto trascurabile. Tale considerazione è valida sia allo stato attuale che in seguito alla realizzazione degli interventi di ammodernamento dell'aerostazione che prevedono l'ampliamento della zona partenze.

Per quanto riguarda le **radiazioni non ionizzanti**, nell'area dell'aeroporto di Verona sono già attualmente presenti numerose sorgenti di emissioni elettromagnetiche costituite da apparecchi radioelettrici, gran parte detenute da E.N.A.V. e dall'ente gestore dell'aeroporto.

Secondo le campagne di misura già condotte nel novembre 2007 risulta che il livello di campo elettrico e campo magnetico generato da tali sorgenti non è tale da generare impatti significativi. In seguito alla realizzazione degli interventi inclusi nel *Master Plan*, che prevede la costruzione di una nuova torre di controllo con i relativi apparecchi radioelettrici di assistenza al volo, si prevede che l'impatto sulla componente ambientale non vari sensibilmente rispetto allo stato attuale.

Per quanto riguarda il **reticolo idrografico**, l'ampliamento del sedime aeroportuale previsto dal *Master Plan* comporta l'acquisizione di terreni agricoli, potenzialmente serviti dalla rete irrigua del Consorzio di Bonifica Veronese, ma non attraversati da veri e propri corsi d'acqua sia di tipo principale che secondario.

Appare necessario valutare le eventuali modifiche della rete esistente di canali irrigui per garantire la funzionalità di tale rete ed evitare l'interferenza con il sedime aeroportuale nella configurazione di progetto.

La maggior parte del **fabbisogno idrico dell'infrastruttura aeroportuale** è soddisfatto tramite approvvigionamento dall'acquedotto pubblico gestito dalla società consortile Acque Veronesi (SCARL). L'Aeroporto Valerio Catullo è inoltre titolare di due Concessioni alla derivazione d'acqua dalla Falda sotterranea una per un pozzo ad uso antincendio (Disciplinare della Regione Veneto n. 1329 del 17/03/08) e l'altra per un pozzo ad uso irriguo (Decreto N. 000690 del 15 ottobre 2010).

Il consumo di acqua nel 2014, relativo all'insieme delle attività aeroportuali, risulta essere di circa 40.523 mc che, rapportato al numero di passeggeri del 2014 pari a 2.760.000 unità, porta ad avere un indice normalizzato di circa 14,7 litri/passeggero. Al 2030 si ipotizza un consumo di 82.900 mc/anno di acqua potabile.

Si **osserva** che si ritiene opportuno prevedere misure per il risparmio idrico alla scala edilizia e per la programmazione delle aree verdi poco idroesigenti.

L'infrastruttura aeroportuale è allo stato attuale autorizzata a scaricare i **reflui produttivi e civili nella rete fognaria** gestita dalla società consortile Acque Veronesi (SCARL), come visibile nel seguente quadro riassuntivo in con specifica autorizzazione di tale ente.

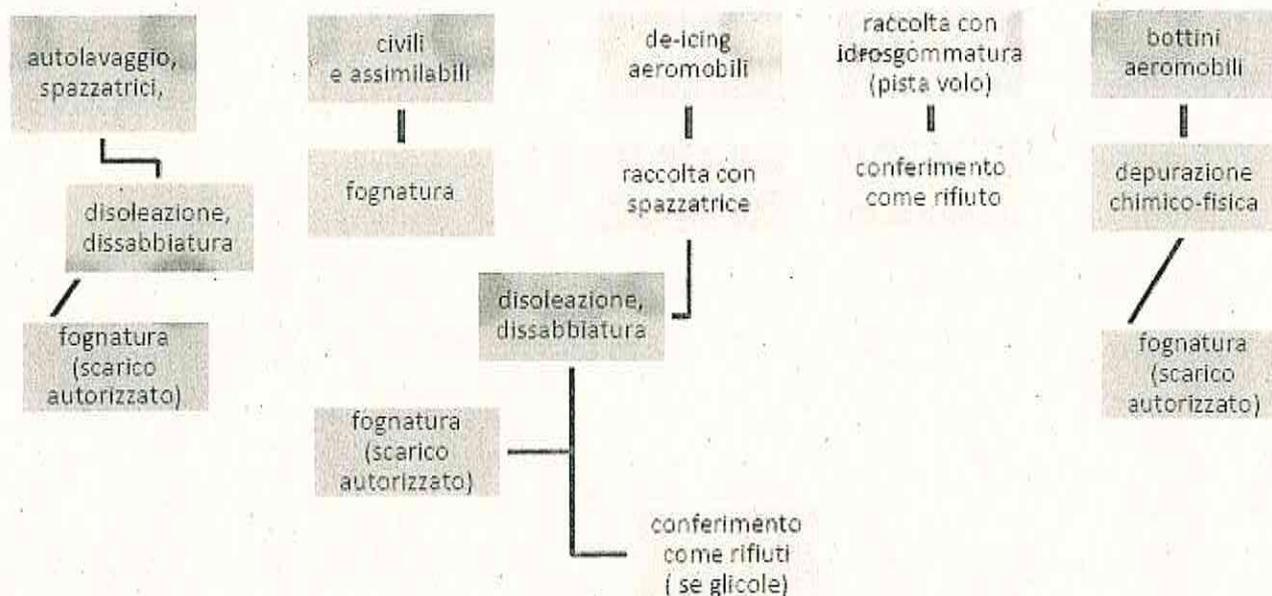


Figura 4.10.4 – Situazione scarichi acque civili e produttive

Si **rileva** che la rete fognaria a valle dell'Aeroporto è segnalata come critica.

Per quanto riguarda la **gestione delle acque meteoriche**, è necessario procedere alla verifica di compatibilità idraulica delle aree oggetto di trasformazione, ai sensi della D.G.R.V. n. 2948/06.10.2009.

SUOLO, SOTTOSUOLO E ACQUE SOTTERRANEE

Si evidenzia:

- la sottrazione di suolo intonso;
- la potenziale interferenza fra la costruzione del nuovo parcheggio multipiano (con interrato) ed il corpo di rifiuti messo in riserva permanente sotto l'esistente parcheggio multipiano;
- le ricadute sulla viabilità locale della fase di cantierizzazione, sia per il reperimento degli inerti/forniture che per l'allontanamento dei materiali di scavo.

FLORA, FAUNA, ECOSISTEMI

Si rileva la mancanza dell'applicazione della D.G.R.V. n. 2299/09.12.2014 in materia di valutazione di incidenza ambientale.

QUALITA' AMBIENTALE DEL PAESAGGIO

Si osserva l'assenza di valutazioni in merito alla realizzazione della nuova torre di controllo dell'altezza di circa 40 m.

SALUTE PUBBLICA E BENESSERE DELLA POPOLAZIONE

Si osserva l'assenza di considerazioni sull'analisi del rischio incidente aeroportuale nella configurazione di *Master Plan*.

RISORSE ENERGETICHE

Non sono citate misure per il risparmio energetico.

La trascrizione integrale del dibattito della presente deliberazione viene allegato agli atti.

Ultimata la disamina

IL CONSIGLIO COMUNALE

Udito l'intervento del Sindaco, dell'ass. Roberto Dall'Oca, degli architetti Toffali e Casaroli, dei consiglieri Paolo Martari, Zamperini, Dall'Oca Marco, Melotti, Pennacchia, Roveroni, Froio, Pasetto, Campostrini, Cordioli Adriano.

Ritenuto di approvare la proposta per le motivazioni nella stessa contenute;

Preso atto del parere favorevole espresso sulla proposta di deliberazione in ordine alla sola regolarità tecnica dal Dirigente dell'Area Servizi Tecnici e dal Responsabile del Servizio Finanziario in ordine alla regolarità contabile, ai sensi dell'art. 49 del D.Lgs n. 267/2000.

Con VOTI FAVOREVOLI VENTIQUATTRO su consiglieri presenti e votanti VENTIQUATTRO espressi mediante voto elettronico, debitamente accertati dal Presidente con l'ausilio degli scrutatori nominati in principio di seduta e con la collaborazione del Segretario Comunale;

DELIBERA

- di approvare la soprariportata proposta.

Inoltre,

IL CONSIGLIO COMUNALE

per le motivazioni su espone

Con VOTI FAVOREVOLI VENTIQUATTRO su consiglieri presenti e votanti VENTIQUATTRO espressi mediante voto elettronico, debitamente accertati dal Presidente con l'ausilio degli scrutatori nominati in principio di seduta e con la collaborazione del Segretario Comunale;

DELIBERA

di dichiarare il presente provvedimento immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 134 - 4° comma - del D.Lgs. n. 267/2000.

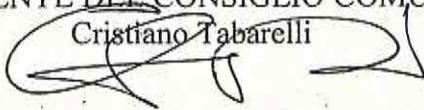
Il Presidente, visto l'esito della votazione, ne proclama il risultato.

Esce il consigliere Melotti, il numero dei presenti passa a 23.

Il presente verbale viene letto, confermato e sottoscritto come segue

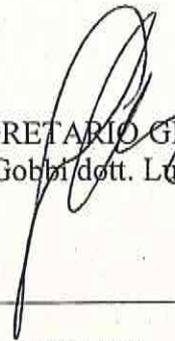
IL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO COMUNALE

Cristiano Tabarelli



IL SEGRETARIO GENERALE

Gobbi dott. Luciano



ADEMPIMENTI RELATIVI ALLA PUBBLICAZIONE

Si certifica che copia del presente verbale viene pubblicata in data _____ all'Albo Pretorio on line ove rimarrà pubblicata per 15 giorni consecutivi ai sensi dell'art. 124, comma 1, del D.Lgs. 18 agosto 2000, n. 267.

Villafranca di Verona,

CERTIFICATO DI ESECUTIVITA'

La presente deliberazione è stata dichiarata immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 134, comma 4°, del T.U. - D.Lgs. 18 agosto 2000 n. 267, in data .

Villafranca di Verona,

Per copia conforme al suo originale
VILLAFRANCA, il 17 MAR. 2016



IL VICE SEGRETARIO

Gotta dr Francesco

