

COMMITTENTE:



Garda Aeroporti

AEROPORTO "VALERIO CATULLO" DI VERONA - VILLAFRANCA

Società di gestione:
Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca S.p.a

Post Holder Area Movimento:
Cristiano Folchi

Amministratore Delegato / Accountable Manager:
ing. Paolo Simioni

Post Holder Terminal:
Pierluigi Saiu

Post Holder Progettazione Infrastrutture e Sistemi:
ing. Michele Adami

Direttore Operativo:
ing. Riccardo Vergerio

Post Holder Manutenzione Infrastrutture e Sistemi:
ing. Alberto Carli

Resp. Ambiente e Sicurezza:
dott.ssa Antonella Redolfi

PROGETTO:

AEROPORTO VALERIO CATULLO MASTER PLAN

ELABORATO:

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Relazione tecnica - parte 1 di 6

Rev.	Descrizione	Data	Società / Redazione	Verifica	Approvazione	ELABORATO N.:
00		23.12.15	Ares			S12024/SIA.RR1
						SCALA: /
						NOME FILE: SIA_RELAZIONE_parte_1di6.pdf

PROGETTO MASTERPLAN:

ONEWORKS:

One Works:
Arch. Giulio De Carli

Via Statuto 11
20121 Milano, Italia
milano@one-works.com

ELABORAZIONE STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE
GRUPPO DI PROGETTAZIONE:



Via Massari, 189 / A - 10148 Torino
Tel. +39(0)112269903 Fax +39(0)112269918
Via Bozzini, 5 - 37135 Verona
Tel./Fax +39(0)45502852
e-mail: ares@ares.to.it

COORDINAMENTO:

Ing. Marcella Rolando
(Direzione tecnica Ares s.r.l.)

COLLABORATORI:

Ing. Emanuele Borgato
Ing. Ilaria Rinaudo
Arch. Piera Gatta



IN COLLABORAZIONE CON:



Via Morghen, 5 - 10143 Torino
Tel. +39(0)117491520 Fax +39(0)117509636
e-mail: fortea@fortea.eu

Dott. For. Isabella Ballauri Del Conte
Dott. For. Alberto Morera

INDICE

1. PREMESSA	1
1.1 Piano di sviluppo aeroportuale dell'Aeroporto di "Valerio Catullo" di Verona-Villafranca ("Masterplan")	1
1.2 Lo Studio di Impatto Ambientale	2
1.3 Parere preliminare ex Art. 21, D.Lgs. n. 152/06	3
1.4 Descrizione del gruppo di lavoro	4
2. QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	9
2.1 Pianificazione a livello Regionale e Provinciale	9
2.1.1 <i>Programma Regionale di Sviluppo (P.R.S.)</i>	10
2.1.2 <i>Documento di Programmazione Economica e Finanziaria (D.P.E.F.)</i>	11
2.1.3 <i>Legge regionale 23/04/2004 n. 11 "Norme per il governo del territorio"</i>	13
2.1.4 <i>Piano territoriale regionale di coordinamento (P.T.R.C.)</i>	14
2.1.4.1 Stato di approvazione del P.T.R.C.	15
2.1.4.2 Esame della compatibilità degli interventi previsti dal Masterplan con il P.T.R.C.	15
2.1.5 <i>I Piani di Area della Regione Veneto</i>	17
2.1.5.1 Il Piano di Area «Quadrante Europa» (P.A.Q.E.)	17
2.1.5.1.1 Esame della compatibilità degli interventi previsti dal Masterplan con il P.A.Q.E.	18
2.1.6 <i>Piano territoriale di coordinamento provinciale (P.T.C.P.)</i>	25
2.1.6.1 Fasi di redazione del P.T.C.P.	25
2.1.6.2 Documenti costituenti il P.T.C.P.	25
2.1.6.3 Stato di approvazione del P.T.C.P.	26
2.1.6.4 Esame della compatibilità degli interventi previsti dal Masterplan con il P.T.C.P.	27
2.2 Pianificazione a livello locale	47
2.2.1 <i>Piano Regolatore Generale Comunale di Villafranca di Verona</i>	48

2.2.1.1	Stato di approvazione del P.R.G. di Villafranca di Verona	48
2.2.1.2	Esame del P.R.G. di Villafranca.....	48
2.2.2	<i>Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.) del Comune di Villafranca.....</i>	55
2.2.2.1	Stato di approvazione del P.A.T. di Villafranca di Verona	55
2.2.2.2	Esame della compatibilità degli interventi previsti dal Masterplan con il P.A.T. di Villafranca	56
2.2.3	<i>Piano di Regolatore Generale Comunale di Sommacampagna</i>	81
2.2.3.1	Stato di approvazione del P.R.G. di Sommacampagna.....	81
2.2.3.2	Esame della compatibilità degli interventi previsti dal Masterplan con il P.R.G. di Sommacampagna	81
2.2.4	<i>Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.) del Comune di Sommacampagna.....</i>	85
2.2.4.1	Stato di approvazione del P.A.T. di Sommacampagna	85
2.2.4.2	Esame della compatibilità degli interventi previsti dal Masterplan con il P.A.T. di Sommacampagna	85
2.2.5	<i>Piano di Regolatore Generale Comunale di Verona</i>	105
2.2.5.1	Stato di approvazione del P.R.G. di Verona	105
2.2.5.2	Esame della compatibilità degli interventi previsti dal Masterplan con il P.R.G. di Verona	105
2.2.6	<i>Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.) del Comune di Verona</i>	106
2.2.6.1	Stato di approvazione del P.A.T. di Verona	106
2.2.6.2	Esame della compatibilità degli interventi previsti dal Masterplan con il P.A.T. di Verona	106
2.2.7	<i>Piano degli Interventi del Comune di Verona.....</i>	111
2.3	Piani di classificazione acustica del territorio comunale.....	112
2.3.1	<i>Piani di classificazione acustica – procedure di approvazione</i>	112
2.4	Strumenti di pianificazione del settore trasporti.....	116
2.4.1	<i>Piano nazionale dei trasporti</i>	117
2.4.1.1	Piano generale dei trasporti e della Logistica (2001).....	117
2.4.1.2	Piano generale della mobilità P.G.M. (Linee guida 2007)	118
2.4.2	<i>Piano Regionale dei Trasporti del Veneto (P.R.T.).....</i>	122
2.4.3	<i>Piano nazionale degli aeroporti</i>	123
2.5	Strumenti di pianificazione e di tutela ambientale	125
2.5.1	<i>Rete natura 2000.....</i>	125

2.5.2	<i>Piano di tutela della acque</i>	129
2.5.3	<i>Piano regionale di tutela e risanamento della qualità dell'aria</i>	130
2.5.4	<i>Zonizzazione del PRTRA (approvato nel 2004)</i>	131
2.5.4.1	Documento di Piano (DGRV n. 34/CR del 15.04.2014): articolazione e obiettivi.....	131
2.5.4.2	Nuova suddivisione del territorio regionale in zone e agglomerati relativamente alla qualità dell'aria (Allegato A, B e C al DGR 2130 del 23/10/2012)	136
2.5.5	<i>Piano di Azione e Risanamento della Qualità dell'Aria dei Comuni dell'area metropolitana di Verona</i>	143
2.6	Conclusioni relative al quadro di riferimento programmatico.....	149
2.6.1	<i>Pianificazione a livello Regionale e Provinciale – sintesi degli elementi rilevati</i>	149
2.6.2	<i>Pianificazione a livello locale – sintesi degli elementi rilevati</i>	150
2.6.3	<i>Piani di classificazione acustica del territorio comunale – sintesi degli elementi rilevati</i>	152
2.6.4	<i>Strumenti di pianificazione del settore trasporti – sintesi degli elementi rilevati</i>	152
2.6.5	<i>Strumenti di pianificazione e di tutela ambientale – sintesi degli elementi rilevati</i>	153
3.	QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE	155
3.1	Stato attuale dell'aeroporto “Valerio Catullo” di Verona Villafranca.....	155
3.1.1	<i>Caratteristiche tecniche del sistema Airside</i>	155
3.1.2	<i>Sistema aerostazioni passeggeri</i>	161
3.1.2.1	Aerostazione Passeggeri - Piano Terra	161
3.1.2.2	Aerostazione Passeggeri - Piano Primo	162
3.1.3	<i>Infrastrutture di accesso</i>	162
3.1.4	<i>Aree di sosta auto</i>	163
3.2	Natura dei beni e dei servizi offerti mediante la realizzazione delle opere previste dal Masterplan	164
3.2.1	<i>Obiettivi del Masterplan</i>	164
3.2.2	<i>Descrizione tecnica degli interventi previsti dal Masterplan oggetto del presente Studio di Impatto Ambientale</i>	167
3.2.3	<i>Opere esterne al futuro sedime aeroportuale</i>	191

3.3	Programma dei lavori e fasi di attuazione	194
3.3.1	<i>Breve termine – anno 2020 (circa 36.600 movimenti)</i>	195
3.3.2	<i>Medio termine – anno 2025 (circa 41.600 movimenti)</i>	195
3.3.3	<i>Lungo termine – anno 2030 (circa 47.000 movimenti)</i>	196
3.3.4	<i>Cantieri per la realizzazione delle opere</i>	196
3.3.5	<i>Interferenza dei cantieri con la viabilità esistente</i>	202
3.3.5.1	Traffico indotto dalla presenza dei cantieri	202
3.4	Aspetti economici – costi / benefici	203
3.5	Analisi del traffico aereo	204
3.5.1	<i>Previsioni di sviluppo del traffico aereo per il periodo di attuazione del Masterplan</i>	204
3.5.1.1	Previsioni di traffico (numero passeggeri)	204
3.5.1.2	Previsioni di traffico (movimenti aerei)	205
3.5.2	<i>Definizione degli orizzonti temporali di attuazione del Masterplan per la valutazione degli impatti ambientali e relativi scenari di traffico</i>	206
3.5.2.1	Riepilogo previsioni di traffico (movimenti aerei)	206
3.5.2.2	Definizione del Fleet mix	207
3.5.2.3	Dati previsionali di traffico utilizzati come dati di input nei software previsionali relativi all'impatto sull'atmosfera e sull'ambiente acustico	208
3.5.2.4	Utilizzo della pista per le fasi di decollo ed atterraggio	209
3.5.3	<i>Previsione del traffico veicolare indotto sulla rete autostradale a causa dello sviluppo del traffico aereo</i>	212
3.6	Condizionamenti e vincoli di cui si è dovuto tener conto nella redazione del Masterplan	214
3.6.1	<i>Norme tecniche che regolano la realizzazione delle opere aeroportuali</i>	214
3.6.1.1	ENAC – Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti	214
3.6.1.2	ICAO – Airport Planning Manual (doc 9184) part. 1	215
3.6.1.3	FAA – Advisory Circular AC n°150/5360-13	216
3.6.1.4	IATA – Airport Development Reference Manual (ADRM)	216
3.6.2	<i>Condizionamenti e vincoli derivanti dall'applicazione degli strumenti di programmazione e pianificazione</i>	216

3.6.3	<i>Condizionamenti connessi con la natura dei luoghi o con altre esigenze di tutela ambientale</i>	216
3.7	Alternative progettuali considerate	217
3.7.1	<i>Alternativa “zero”</i>	218
3.7.2	<i>Alternativa progettuale n. 1</i>	221
3.7.3	<i>Alternativa progettuale n. 2</i>	222
3.7.4	<i>Alternativa progettuale n. 3</i>	223
3.7.5	<i>Considerazioni finali in merito alle alternative progettuali considerate</i>	224
4.	QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE	225
4.1	Metodologia operativa dello studio	225
4.2	Descrizione generale dello stato attuale dell'ambiente ed identificazione dei potenziali ricettori	226
4.2.1	<i>Descrizione del contesto in cui si colloca l'aeroporto “Valerio Catullo”</i>	226
4.2.2	<i>Descrizione fotografica dell'area ed individuazione dei potenziali ricettori presenti</i>	226
4.3	Individuazione degli impatti ambientali attesi	258
4.3.1	<i>Individuazione degli impatti</i>	258
4.3.2	<i>Impatti ambientali attesi</i>	258
4.4	Descrizione dei sistemi ambientali interessati e livello di qualità allo stato attuale	262
4.4.1	<i>Eventuali fenomeni di degrado in atto</i>	262
4.4.2	<i>Approfondimenti sul livello di qualità delle componenti ambientali</i>	263
4.4.3	<i>Condizione di utilizzazione delle risorse naturali e delle materie prime</i>	263
4.4.4	<i>Sistemi di interventi nell'ipotesi del manifestarsi di situazioni di emergenza</i>	263
4.5	Atmosfera	264
4.5.1	<i>Definizione dello stato attuale dell'atmosfera</i>	265
4.5.1.1	Situazione meteorologica	266
4.5.1.1.1	Campagna di misure 24 febbraio – 23 Marzo 2010	266
4.5.1.1.2	Campagna di misure 9 agosto – 6 settembre 2010	268

4.5.1.1.3	Campagna di misure 20 settembre – 28 settembre 2010	269
4.5.1.1.4	Campagna di misure 11 ottobre – 18 ottobre 2010	270
4.5.1.1.5	Campagna di misure 2 marzo – 10 maggio 2012	271
4.5.1.1.6	Campagna di misure 26 febbraio – 29 maggio 2013	272
4.5.1.2	Qualità dell'aria: metodi di valutazione	274
4.5.1.3	Qualità dell'aria: stato attuale ed inquinamento di fondo	275
4.5.1.3.1	Biossido di azoto (NO ₂)	277
4.5.1.3.2	Biossido di zolfo (SO ₂)	280
4.5.1.3.3	Monossido di carbonio (CO)	283
4.5.1.3.4	Particolato - PM ₁₀	285
4.5.1.3.5	Particolato – PM _{2,5}	288
4.5.1.3.6	Ozono (O ₃)	290
4.5.1.3.7	Benzene	292
4.5.1.3.8	Benzo(a)pirene ed IPA	295
4.5.2	<i>Valutazione dell'impatto sullo stato di qualità dell'aria in fase di cantiere</i>	297
4.5.3	<i>Valutazione dell'impatto sullo stato di qualità dell'aria in fase di esercizio: simulazioni mediante software EDMS</i>	299
4.5.3.1	Descrizione del modello EDMS	300
4.5.3.2	Limiti del modello EDMS ed affidabilità dei risultati	301
4.5.3.3	Costruzione del modello mediante software EDMS	302
4.5.3.3.1	Definizione del sistema aeroportuale e georeferenziazione dello stesso	303
4.5.3.3.2	Aeromobili – definizione dei movimenti aerei	307
4.5.3.3.3	Emissioni ai gates	311
4.5.3.3.4	Emissioni da traffico veicolare (strade di accesso e parcheggi)	312
4.5.3.3.5	Emissioni da Sorgenti stazionarie	317
4.5.3.3.6	Dati meteorologici	319
4.5.3.3.7	Area di studio – definizione della griglia di calcolo	321
4.5.3.4	Valutazione dei risultati delle modellazioni effettuate mediante software EDMS	321
4.5.3.4.1	Emissioni di origine aeroportuale	322
4.5.3.5	Immissioni nell'area di studio	331
4.5.3.5.1	Ossidi di azoto totali e biossido di azoto	331
4.5.3.5.2	Ossidi di zolfo totali e biossido di zolfo	344
4.5.3.5.3	Monossido di carbonio	356
4.5.3.5.4	Particolato – PM ₁₀	362

	4.5.3.5.5	Particolato – PM2,5	369
	4.5.3.5.6	Idrocarburi non metanici e benzene	375
4.5.4		<i>Considerazioni relative alle altre sorgenti presenti (traffico veicolare).....</i>	<i>381</i>
4.5.5		<i>Considerazione conclusive</i>	<i>387</i>
4.5.6		<i>Interventi di mitigazione e compensazione</i>	<i>389</i>
4.6		Ambiente luminoso.....	391
4.6.1		<i>Definizione dello stato attuale.....</i>	<i>394</i>
4.6.2		<i>Impatto delle opere previste dal Masterplan</i>	<i>396</i>
4.6.3		<i>Interventi di mitigazione e compensazione</i>	<i>396</i>
4.7		Ambiente Acustico – Rumore.....	397
4.7.1		<i>Riferimenti normativi.....</i>	<i>398</i>
4.7.2		<i>Individuazione dei limiti acustici di accettabilità per il rumore prodotto dall'infrastruttura in progetto</i>	<i>404</i>
4.7.3		<i>Individuazione dei ricettori sensibili.....</i>	<i>407</i>
4.7.4		<i>Caratterizzazione del clima acustico attuale.....</i>	<i>409</i>
	4.7.4.1	Rete di monitoraggio acustico.....	409
	4.7.4.2	Dati acquisiti dalla rete di monitoraggio acustico	414
4.7.5		<i>Impatto delle opere previste per la componente rumore.....</i>	<i>415</i>
	4.7.5.1	Fase di cantiere: impatti e mitigazioni.....	416
	4.7.5.2	Fase di esercizio	420
4.7.6		<i>Previsione dei livelli di rumore con il modello di calcolo INM.....</i>	<i>421</i>
	4.7.6.1	INM Integrated noise model ver. 7.0d	421
	4.7.6.2	La costruzione del modello	422
	4.7.6.2.1	Coordinate geografiche dell'aeroporto.....	423
	4.7.6.2.2	Condizioni meteorologiche	423
	4.7.6.2.3	Configurazione delle piste	423
	4.7.6.2.4	Rotte e dispersione laterale.....	423
	4.7.6.2.5	Informazioni sui velivoli, dati di traffico ed indici	427
	4.7.6.2.6	Dominio di calcolo	443
	4.7.6.2.7	Unità di misura adottate.....	443
4.7.7		<i>Esiti delle simulazioni effettuate mediante modello INM.....</i>	<i>443</i>
	4.7.7.1	I risultati della previsione di impatto acustico (LVA).....	443

4.7.7.2	Confronto fra i risultati della previsione di impatto acustico in termini di LAeq ed i limiti imposti dalle zonizzazioni comunali.....	451
4.7.8	<i>Validazione del modello INM – confronto con i dati della rete di monitoraggio acustico.....</i>	480
4.7.8.1	Limiti del modello INM.....	480
4.7.8.2	Confronto con i dati della rete di monitoraggio acustico.....	481
4.7.9	<i>Considerazioni relative alle altre sorgenti di rumore presenti (autostrade).....</i>	483
4.7.9.1	Confronto dei livelli LAeq di origine aeroportuale elaborati dal modello e Livello residuo rilevato dalla Rete monitoraggio acustico in LIPX03).....	483
4.7.10	<i>Considerazioni conclusive relative alla valutazione dell'impatto acustico.....</i>	486
4.7.10.1	Considerazioni relative ai livelli LVA.....	486
4.7.10.2	Considerazioni relative ai Livelli LAeq.....	486
4.7.11	<i>Interventi di mitigazione e compensazione in fase di esercizio.....</i>	490
4.7.11.1	Interventi di mitigazione di tipo strutturale.....	490
4.7.11.2	Provvedimenti organizzativi e procedurali.....	491
4.8	Ambiente acustico – Vibrazioni ed infrasuoni.....	492
4.8.1	<i>Fase di cantiere.....</i>	492
4.8.2	<i>Fase di esercizio.....</i>	493
4.8.2.1	Interventi di mitigazione e compensazione.....	494
4.9	Radiazioni ionizzanti e non ionizzanti.....	494
4.9.1	<i>Radiazioni ionizzanti.....</i>	494
4.9.2	<i>Radiazioni non ionizzanti.....</i>	494
4.9.2.1	Valori di riferimento.....	495
4.9.2.2	Sorgenti di radiazioni non ionizzanti presenti.....	496
4.9.2.3	Misure effettuate.....	498
4.9.2.4	Radiazioni non ionizzanti - considerazioni conclusive.....	502
4.9.2.5	Interventi di mitigazione e compensazione.....	502
4.10	Ambiente idrico.....	503
4.10.1	<i>Acque superficiali.....</i>	503
4.10.1.1	Stato Attuale.....	503
4.10.1.2	Interventi previsti dal Masterplan.....	504

4.10.1.3	Impatti.....	504
4.10.1.4	Interventi di mitigazione e compensazione.....	504
4.10.2	<i>Approvvigionamenti, scarichi idrici e gestione delle acque meteoriche.....</i>	505
4.10.2.1	Approvvigionamenti idrici.....	505
4.10.2.1.1	Stato attuale.....	505
4.10.2.1.2	Interventi previsti dal Masterplan - Variazioni nei consumi idropotabili.....	507
4.10.2.1.3	Impatti ed eventuali misure di mitigazioni e compensazioni.....	507
4.10.2.2	Scarichi idrici – acque civili e produttive.....	508
4.10.2.2.1	Stato attuale.....	508
4.10.2.2.2	Interventi previsti dal Masterplan e potenziali fattori di impatto in fase di esercizio.....	512
4.10.2.2.3	Potenziali fattori di impatto in fase di cantiere.....	513
4.10.2.3	Scarichi idrici – acque civili e produttive – considerazioni conclusive.....	513
4.10.2.4	Acque meteoriche.....	513
4.10.2.4.1	Stato attuale.....	514
4.10.2.4.2	Interventi previsti dal Masterplan e valutazione degli impatti – fase di esercizio.....	519
4.10.2.4.3	Interventi di mitigazione e compensazione.....	520
4.11	Suolo, sottosuolo e acque sotterranee.....	522
4.11.1	<i>Caratteristiche geolitologiche.....</i>	522
4.11.2	<i>Idrogeologia.....</i>	523
4.11.3	<i>Qualità dell’acqua di falda.....</i>	528
4.11.4	<i>Opere previste nel MasterPlan che prevedono l’esecuzione di scavi e valutazione dei possibili impatti sulla falda.....</i>	531
4.11.5	<i>Sismicità dell’area.....</i>	531
4.11.6	<i>Uso del suolo.....</i>	531
4.11.7	<i>Reperimento materiale per la realizzazione delle opere.....</i>	532
4.11.8	<i>Discariche per inerti.....</i>	535
4.11.9	<i>Considerazioni conclusive sulla valutazione degli impatti su acque sotterranee, suolo e sottosuolo.....</i>	536
4.11.10	<i>Interventi di mitigazione e compensazione.....</i>	536
4.12	Flora, fauna ed ecosistemi.....	537

4.12.1	<i>Ambiti di tutela</i>	537
4.12.2	<i>Metodologia di studio</i>	537
4.12.3	<i>Indagine su area vasta per l'individuazione degli elementi sensibili</i>	539
4.12.3.1	Cenni storici	539
4.12.3.2	Descrizione delle coperture vegetali e aspetti floristici	540
4.12.3.3	Fauna	543
4.12.3.4	Ecosistemi	545
4.12.3.4.1	Ecosistemi agricoli	545
4.12.3.5	Usi attuali del suolo	547
4.12.3.6	Scenari futuri: porzioni di territorio acquisite e ricomprese nel sedime aeroportuale.	549
4.12.4	<i>Valutazione degli impatti sulle componenti flora, fauna ed ecosistemi</i>	550
4.12.4.1	Definizione del modello e delle sue componenti	550
4.12.4.2	Metodo di Valutazione dell'impatto	562
4.12.4.3	Risultati	564
4.13	Qualità ambientale del paesaggio	568
4.13.1	<i>Caratterizzazione della qualità del paesaggio</i>	568
4.13.2	<i>Valutazione degli effetti indotti dalla realizzazione dell'opera</i>	569
4.13.2.1	Fase di cantiere	569
4.13.2.2	Fase di esercizio	569
4.13.2.3	Considerazioni conclusive	572
4.13.2.4	Opere di mitigazione e compensazione	572
4.14	Patrimonio storico e culturale	573
4.15	Salute pubblica e benessere della popolazione	573
4.15.1	<i>Impatti su salute pubblica e benessere della popolazione - considerazioni conclusive</i>	576
4.15.2	<i>Opere di mitigazione e compensazione</i>	576
4.16	Risorse energetiche	577
4.16.1	<i>Stato attuale</i>	577
4.16.2	<i>Scenario di progetto (2030)</i>	577
4.16.3	<i>Considerazioni relative all'impatto sulla componente ambientale</i>	578

4.16.4	<i>Impatti ed interventi di mitigazione e compensazione</i>	579
5.	CONCLUSIONI DELLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE	581
5.1	Matrici riassuntive di valutazione degli impatti	581
5.1.1	<i>Definizione della capacità di carico dell'ambiente</i>	581
5.1.2	<i>Ponderazione ordinale delle componenti ambientali</i>	582
5.1.3	<i>Significatività degli impatti</i>	583
5.1.4	<i>Valutazione sintetica degli impatti</i>	584
5.1.5	<i>Individuazione degli "impatti critici"</i>	585
5.1.6	<i>Applicazione del metodo al caso in esame</i>	586
5.2	Matrice riassuntiva degli impatti (con interventi di mitigazione e compensazione).....	588
5.2.1	<i>Atmosfera</i>	588
5.2.2	<i>Ambiente luminoso</i>	589
5.2.3	<i>Ambiente Acustico – Rumore</i>	589
5.2.3.1	Interventi di mitigazione di tipo strutturale.....	589
5.2.3.2	Provvedimenti organizzativi e procedurali	590
5.2.4	<i>Ambiente acustico – Vibrazioni ed infrasuoni</i>	591
5.2.5	<i>Radiazioni ionizzanti e non ionizzanti</i>	591
5.2.6	<i>Ambiente idrico</i>	591
5.2.6.1	Acque superficiali	591
5.2.6.2	Approvvigionamenti, scarichi idrici e gestione delle acque meteoriche.....	591
5.2.6.2.1	Approvvigionamenti idrici.....	591
5.2.6.2.2	Scarichi idrici – acque nere.....	592
5.2.6.2.3	Acque meteoriche.....	592
5.2.7	<i>Suolo, sottosuolo e acque sotterranee</i>	592
5.2.8	<i>Flora, fauna ed ecosistemi</i>	592
5.2.9	<i>Qualità ambientale del paesaggio</i>	593
5.2.10	<i>Patrimonio storico e culturale</i>	593
5.2.11	<i>Salute pubblica e benessere della popolazione</i>	593
5.2.12	<i>Risorse energetiche</i>	593
5.2.13	<i>Matrice riassuntiva degli impatti</i>	593

PAGINA LASCIATA INTENZIONALMENTE IN BIANCO

1. PREMESSA

1.1 Piano di sviluppo aeroportuale dell'Aeroporto di "Valerio Catullo" di Verona-Villafranca ("*Masterplan*")

Il Piano di sviluppo aeroportuale dell'Aeroporto di Verona-Villafranca (PSA - Masterplan), oggetto del presente Studio di Impatto Ambientale, 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 Masterplan, 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.

Nel presente SIA sono inoltre presi in considerazione alcuni documenti tecnici connessi con il PSA, denominate "*Schede descrittive degli interventi del Masterplan Aeroporto di Verona*", che riportano i alcuni dettagli tecnici e progettuali delle singole opere previste dal Piano.

Nel successivo Capitolo 3 ("Quadro di riferimento progettuale") verranno illustrate le caratteristiche dei principali interventi previsti dal Masterplan; si rimanda agli elaborati progettuali per maggiori dettagli.

1.2 Lo Studio di Impatto Ambientale

La presente relazione costituisce lo Studio di Impatto Ambientale (in seguito definito SIA) relativo Masterplan dell'Aeroporto di Verona-Villafranca.

La realizzazione del SIA ha come obiettivo principale la raccolta e l'organizzazione delle informazioni necessarie per l'attivazione della procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale degli interventi strutturali e funzionali previsti dal Masterplan, in quanto 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 (come modificato dal D.Lgs. 04/2008): *“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).

La Legge Regionale 26 marzo 1999 n. 10 della Regione Veneto (Disciplina dei contenuti e delle procedure di valutazione di impatto ambientale), definisce le categorie di opere soggette a procedura di VIA di competenza Regionale, Provinciale e Comunale. Inoltre, la citata L.R., per i progetti sotto posti a VIA di competenza statale (come nel caso in esame), fissa modalità di partecipazione della Regione al procedimento statale; in particolare, all'Art. 22 si legge:

“Ai fini dell'espressione del parere regionale nell'ambito delle procedure di competenza statale, la Giunta regionale acquisisce il parere delle Province, dei Comuni e degli Enti di gestione delle aree naturali protette, nel cui territorio è prevista la realizzazione del progetto; tali pareri sono espressi entro 30 giorni dalla richiesta della Regione, decorsi inutilmente i quali procede prescindendo dal parere stesso. A tal fine, il proponente provvede al deposito di copia del progetto e dello studio di impatto ambientale presso gli enti interessati.”

Il presente Studio di Impatto Ambientale, relativo al Masterplan dell'Aeroporto Valerio Catullo di Verona-Villafranca è stato predisposto secondo le indicazioni di cui all'Allegato VII alla parte seconda del D.Lgs. 152/2006 (come modificato dal D.Lgs. 04/2008).

Il SIA si compone delle seguenti tre parti principali:

- il Quadro Programmatico (Capitolo 2): fornisce gli elementi conoscitivi sulle relazioni tra il Masterplan e gli atti di pianificazione e programmazione territoriale e settoriale;
- il Quadro Progettuale (Capitolo 3): descrive le opere previste dal Masterplan e le soluzioni adottate a seguito degli studi effettuati, con particolare riferimento agli aspetti progettuali di maggiore rilevanza ambientale;
- il Quadro Ambientale (Capitolo 4): sviluppato secondo criteri descrittivi, analitici e previsionali. Considera le componenti naturalistiche ed antropiche interessate, le interazioni tra queste ed il sistema ambientale preso nella sua globalità. In tale capitolo si analizza il Masterplan dal punto di vista ambientale, dapprima, con la descrizione dell'ambiente circostante nello stato attuale e successivamente con la stima degli effetti che gli interventi avranno presumibilmente sull'ambiente, completando la trattazione con l'indicazione delle misure di mitigazione e di compensazione, ove previste, ed i programmi di monitoraggio ambientale.

1.3 Parere preliminare ex Art. 21, D.Lgs. n. 152/06

Il presente documento è stato redatto in conformità con il Parere espresso dalla *Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA – VAS del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare*, espresso¹ con nel corso della procedura ex. Art. 21 del D.Lgs. n. 152/06 (“definizione del contenuti dello studio di impatto ambientale”).

La procedura ex Art. 21 era stata attivata relativamente ad una versione del Piano di Sviluppo Aeroportuale redatta nel 2009 ed ad oggi superata: tale PSA prevedeva peraltro la realizzazione di un maggior numero di interventi rispetto al Masterplan oggetto del presente SIA, in quanto traeva origine da previsioni di traffico aereo nettamente superiori, in termini di numero di movimenti e passeggeri, rispetto alle attuali attuali (si veda il successivo paragrafo 3.7). Si è ritenuto in ogni caso che le indicazioni contenute nel citato parere del Ministero risultino comunque ancora valide, nonostante le mutate

¹ Protocollo del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. U.prot CTVA-2009-0004095 del 04/11/2009.

previsioni del PSA, in quanto attualmente caratterizzate da un minor numero di interventi e complessivamente quindi di minor impatto sulle componenti ambientali.

1.4 Descrizione del gruppo di lavoro

Il S.I.A. è stato redatto da tecnici dello Studio ARES S.r.l. e dello Studio Associato Fortea, con il coordinamento dell'ing. Marcella ROLANDO (iscritta all'Albo degli Ingegneri della Provincia di Torino dal 1981, n. 4400), direttore tecnico della Società di Ingegneria ARES S.r.l. di Torino.

Seguono brevi *curricula* degli esperti che hanno partecipato alla redazione dello studio di impatto ambientale.

Ing. MARCELLA ROLANDO



Laureata con lode in Ingegneria Civile presso il POLITECNICO DI TORINO nell'ottobre 1980, presentando una tesi sulla sicurezza negli stabilimenti di prefabbricazione e nei relativi cantieri di montaggio. Iscritta all'Albo Professionale degli Ingegneri della Provincia di Torino dal 1981 con il numero 4400S. È membro dell' Institute of Noise Control Engeneering dal 1985 ed è iscritta all'Associazione Italiana di Acustica dal 1984. Ha operato presso diversi studi professionali, occupandosi soprattutto degli aspetti di impatto ambientale e sulla sicurezza connessi con la progettazione e direzione lavori. Tecnico competente in acustica ambientale riconosciuto ai sensi dell'articolo 2 comma 7 della legge 447 del 26.10.95. E' in possesso dei requisiti di Coordinatore per la Sicurezza in fase di Progettazione ed Esecuzione ex D. Lgs. N. 81, Titolo IV (Cantieri temporanei e mobili). Dispone inoltre dei requisiti professionali richiesti per svolgere il ruolo di Responsabile del Servizio di Prevenzione e Protezione (tutti i macrosettori Ateco). E' abilitata a svolgere attività di formazione nel campo della salute e sicurezza ai sensi degli Accordi Stato Regioni 26.01.06 e 21.12.2011. E' iscritta all'elenco dei professionisti abilitati ai sensi della ex L. 818/84 (ora DM 5.8.2011) al rilascio delle certificazioni antincendio (TO04400I01291). È Direttore Tecnico della Società di Ingegneria ARES srl.

Fra i progetti di Studio di impatto ambientale più significativi cui ha partecipato si ricordano:

- *Aeroporto di Torino-Caselle (MasterPlan) – Società di gestione dell'aeroporto (SAGAT S.p.A.);*
- *Aeroporto di Pescara (Masterplan) – Società di gestione dell'Aeroporto (SAGA SpA);*
- *Aeroporto di Siena - Ampugnano (Modifiche dell'aeroporto e della pista di volo) – Consorzio Aeroporto di Siena;*
- *Aeroporto di Milano Malpensa (Modifiche temporanee rotte di volo in fase di costruzione) – Società di Gestione dell'Aeroporto (SEA SpA);*
- *Aeroporto di Trapani-Birgi (MasterPlan) – Società di gestione dell'aeroporto (AIRGEST S.p.A.);*
- *Aeroporto di Firenze - Peretola (Masterplan) – Società di gestione dell'Aeroporto (AdF S.p.A.);*
- *Aeroporto di Venezia – Tessera (Masterplan) - Società di gestione dell'Aeroporto (SAVE S.p.A.);*
- *S.P.2–S.P.13 Aeroporto di Torino-Caselle (Opere connesse con le Olimpiadi invernali Torino 2006) – Comune di Caselle Torinese;*
- *S.P.661 Variante all'abitato di Sommariva del Bosco – AresPiemonte (Agenzia Regionale Strade);*
- *Parcheggio Piazzale Caio Mario – ATM Azienda Torinese Mobilità S.p.A. – Torino;*
- *Azienda Agricola F.Ili Culasso – Ristrutturazione azienda agricola ad indirizzo suinicolo;*
- *Celle prova turbine gas – FIAT AVIAZIONE (ex TTG) – Stabilimento di Settimo Torinese;*
- *Celle prova motori aeronautici – FIAT AVIAZIONE – Stabilimento Sangone (To);*

- Centrale di cogenerazione (nuova costruzione) – Radici Chimica (Novara);
- Cava dei Dossi – Novara;
- Cave del CAV ToMi – Consorzio Alta Velocità Torino-Milano;
- Centrale termica Politecnico di Torino – AEM (Azienda Energetica Metropolitana – Torino);
- Centrale di cogenerazione di Moncalieri (ripotenziamento) – Azienda Elettrica Municipale AEM – Torino.

Ing. EMANUELE BORGATO

Laureato a pieni voti in Ingegneria per l'Ambiente e il Territorio, indirizzo difesa del suolo, presso il Politecnico di Torino nel 2000. Durante la stesura della tesi di laurea ha svolto uno stage formativo presso l'AEM Torino S.p.A., partecipando allo studio per il rinnovamento degli impianti idroelettrici in Valle Orco di proprietà dell'AEM (Azienda Energetica Metropolitana Torino S.p.A.). È iscritto all'Albo Professionale degli Ingegneri della Provincia di Torino dal 2001 con il numero 8504J. E' in possesso dei requisiti di Coordinatore per la Sicurezza in fase di Progettazione ed Esecuzione ex D. Lgs. N. 81, Titolo IV (Cantieri temporanei e mobili). Dispone inoltre dei requisiti professionali richiesti per svolgere il ruolo di Addetto del Servizio di Prevenzione e Protezione (tutti i macrosettori Ateco). E' abilitato a svolgere attività di formazione nel campo della salute e sicurezza ai sensi degli Accordi Stato Regioni 26.01.06 e 21.12.2011. Dal 2001 opera presso la ARES S.r.l. nel settore ecologia ed impatto ambientale.

Fra i progetti di studio di impatto ambientale più significativi cui ha partecipato si ricordano:

- Aeroporto di Torino-Caselle (MasterPlan) – Società di gestione dell'aeroporto (SAGAT S.p.A.);
- Aeroporto di Pescara (Masterplan) – Società di gestione dell'Aeroporto (SAGA SpA);
- Aeroporto di Siena - Ampugnano (Modifiche dell'aeroporto e della pista di volo) – Consorzio Aeroporto di Siena;
- Aeroporto di Trapani-Birgi (MasterPlan) – Società di gestione dell'aeroporto (AIRGEST S.p.A.);
- Aeroporto di Firenze - Peretola (Masterplan) – Società di gestione dell'Aeroporto (AdF S.p.A.);
- Aeroporto di Venezia – Tessera (Masterplan) - Società di gestione dell'Aeroporto (SAVE S.p.A.);
- S.P.2–S.P.13 Aeroporto di Torino-Caselle (Opere connesse con le Olimpiadi invernali Torino 2006) – Comune di Caselle Torinese;
- S.P.661 Variante all'abitato di Sommariva del Bosco – AresPiemonte (Agenzia Regionale Strade);
- Parcheggio Piazzale Caio Mario – ATM Azienda Torinese Mobilità S.p.A. – Torino;
- Azienda Agricola F.Ili Culasso – Ristrutturazione azienda agricola ad indirizzo suinicolo;
- Cava dei Dossi – Novara;
- Cave del CAV ToMi – Consorzio Alta Velocità Torino-Milano.

Ing. ILARIA RINAUDO

Laureata in Ingegneria per l'Ambiente e il Territorio, indirizzo tutela ambientale presso il Politecnico di Torino nel Dicembre 2006. È in possesso dell'abilitazione all'esercizio della professione di ingegnere da marzo 2007.

Nel corso del 2007 ha svolto un tirocinio formativo presso l'AMIAT S.p.A. nell'ambito della pianificazione in ambito urbano della raccolta differenziata di RSU.

Da luglio 2007 a ottobre 2008 ha operato presso Eidos S.r.l., società di consulenza sui rischi e sulle problematiche ambientali delle industrie e delle pubbliche amministrazioni.

Da novembre 2008 opera presso la ARES S.r.l. nel settore ecologia ed impatto ambientale.

Arch. PIERA CARLA GATTA

Laureata a pieni voti in Architettura, indirizzo Urbanistico (vecchio ordinamento) presso il Politecnico di Torino nel 1996, è iscritta all'Albo Professionale degli Architetti della Provincia di Asti dal 1999 alla posizione n. 293. Ha conseguito il Diploma del Corso di Perfezionamento in Parchi, Giardini ed Aree Verdi presso la Facoltà di Agraria dell'Università degli Studi di Torino nel 1997.

Da marzo 2003 opera presso la ARES S.r.l. nel settore sicurezza ed ambiente.

Ing. FRANCESCA MALINVERNI

Laureata con lode in Ingegneria per l'Ambiente e il Territorio, indirizzo Tutela Ambientale, presso il Politecnico di Torino nel dicembre 2013, discutendo una tesi sulla "Rimozione dell'azoto dalla linea acque di un depuratore urbano".

Durante la carriera universitaria ha ottenuto il Certificato di Abilitazione a Coordinatore per la sicurezza, disponendo quindi dei requisiti professionali per svolgere il ruolo di Coordinatore per la Sicurezza ai sensi del Titolo IV del D: Lgs. N. 81/08.

Ha conseguito l'Abilitazione all'esercizio della professione di Ingegnere Civile e Ambientale.

Da giugno 2015 opera presso la ARES S.r.l. nel settore ecologia ed impatto ambientale.

Dott.ssa For. ISABELLA BALLAURI DEL CONTE

Laureata in Scienze Forestali e Ambientali nel 1997 presso la Facoltà di Agraria di Torino, iscritta all'Ordine dei Dottori Agronomi e Forestali della Provincia di Torino dal 1998.

Svolge attività professionale di pianificazione e progettazione e consulenza nel settore forestale ed ambientale. Dal 2003 direttore tecnico del Consorzio Forestale del Canavese – Alice Sup. (To).

Partecipa, su incarico I.P.L.A. S.p.A. di Torino, alla redazione dell'Inventario e Carta Forestale della Regione Marche (Comunità Montana Esino – Frasassi e Comunità Montana Alte Valli del Fiastrone, Chienti e Nera) e sempre su incarico I.P.L.A. S.p.A. di Torino (in collaborazione con altri professionisti) alla redazione dei Piani Forestali Territoriali delle aree forestali Valli Orco – Soana (prov. To) e dell'Area forestale Valchiusella, Valle Sacra, Dora Baltea Canavesana (prov. To).

Fra i progetti di studio di impatto ambientale più significativi cui ha partecipato in collaborazione con ARES srl si ricordano:

- *Aeroporto di Firenze - Peretola (Masterplan) – Società di gestione dell'Aeroporto (AdF S.p.A.);*
- *Aeroporto di Venezia – Tessera (Masterplan) - Società di gestione dell'Aeroporto (SAVE S.p.A.);*
- *S.P.2–S.P.13 Aeroporto di Torino-Caselle (Opere connesse con le Olimpiadi invernali Torino 2006) – Comune di Caselle Torinese;*
- *S.P.661 Variante all'abitato di Sommariva del Bosco – AresPiemonte (Agenzia Regionale Strade).*

Dott. For. **ALBERTO MORERA**

Laurea in Scienze forestali presso l'Università di Torino nel 1993. Iscrizione all'Ordine dei Dottori Agronomi e Forestali della Provincia di Torino dal 1995. Esperto in disegno Cad e cartografia numerica. ForTeA, studio associato – Torino. (www.studioforestale.it)

1996-2000 - Comune di Roccabruna (Cn). Progettazione e direzione lavori di interventi di miglioramento boschivo nel Rimboscimento di S. Anna su 31,5 ha. Importo lavori euro 123.730 (Del. n. 117 del 16/11/95 e n. 225 del 30/12/96). Finanziamento Reg. U.E. 2081/93 ob. 5b mis. I.7. Lavori eseguiti.

1998-2001 - Aziende Agricole Visconti, Pegazzano, Torre d'Isola Breme (Pv). Redazione di "Programma di gestione dell'area fluviale del fiume Po fra la confluenza dei fiumi Sesia e Rotaldo volto alla ricostituzione e valorizzazione dell'ambiente fluviale tradizionale", ai sensi comma 4 art. 32 delle norme di attuazione del Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico. Strumento di pianificazione aziendale e programmazione degli interventi su 700 ha circa di area golenale, di cui circa 150 di boschi naturali.

2001 – Comuni di Cantarana, Villafranca d'Asti, Ferrere (At). Progettazione, direzione lavori e coordinamento per la sicurezza in fase di progettazione ed esecuzione per lavori di sistemazione idraulica e rinaturazione del Rio Valle Maggiore. Importo lavori euro 155.781. Finanziamento P.S.R. Regione Piemonte misura T1. Lavori eseguiti.

1994-2000 - Azienda agricola "La Bellotta" (Robassomero - To). Progettazione e direzione dei lavori di impianto e manutenzione di piantagioni di latifoglie (farnia, frassino, carpino bianco ecc.) su 40,08 ha. Importo lavori euro 236.508. Finanziamento Reg. C.E.E. 2080/92. Lavori eseguiti.

2002-2003 I.P.L.A. S.p.a. Torino. Studio per la predisposizione del Piano Forestale Territoriale della Val Grande, Alto Verbano, Valle Cannobina (VB). Superficie territoriale 24.497 ha. Importo lavori euro 125.929. Lavori eseguiti.

2003 – Comuni di Cantarana (At), e Bollengo (To). Carta dell'uso del suolo a supporto dell'aggiornamento del Piano Regolatore Generale Comunale.

2003-2004 – Verifiche di compatibilità ambientale per la realizzazione ed ampliamento di strutture per allevamento bovini nella provincia di Cuneo ai sensi L.R. n. 40/1998.

Fra i progetti di studio di impatto ambientale più significativi cui ha partecipato in collaborazione con ARES srl si ricordano:

- *Aeroporto di Firenze - Peretola (Masterplan) – Società di gestione dell'Aeroporto (AdF S.p.A.);*
- *Aeroporto di Venezia – Tessera (Masterplan) - Società di gestione dell'Aeroporto (SAVE S.p.A.).*

2. QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

Obiettivo del Quadro di riferimento programmatico è la valutazione della compatibilità degli interventi previsti dal MasterPlan con gli strumenti di pianificazione territoriale e di governo del territorio presenti nell'area di studio.

In particolare verrà preliminarmente valutata la compatibilità con gli strumenti di pianificazione più prettamente urbanistici e di governo del territorio (piani regionali e provinciali, piani regolatori comunali, ecc.). Si passerà successivamente a verificare l'inserimento dello scalo aeroportuale negli strumenti di pianificazione del settore trasporti (piano nazionale dei trasporti, piano regionale dei trasporti) ed infine si procederà all'esame degli strumenti di pianificazione a valenza prettamente ambientale (piani di classificazione acustica, piani di tutela delle acque, strumenti di individuazione delle aree naturali protette).

2.1 Pianificazione a livello Regionale e Provinciale

Gli strumenti di programmazione e pianificazione a livello regionale e provinciale esaminati sono i seguenti:

- Programma regionale di sviluppo: approvato con Legge Regionale n. 5 del 9 marzo 2007, individua gli indirizzi fondamentali dell'attività della Regione e fornisce il quadro di riferimento e le strategie per lo sviluppo della comunità regionale, viene specificato attraverso i Piani di settore.
- D.P.E.F – Documento di Programmazione economico e finanziario: l'atto di indirizzo con il quale la Regione programma l'attività nei settori di propria competenza per l'anno successivo.
- Piano Territoriale Regionale di Coordinamento: il 17 febbraio 2009 la Giunta Regionale ha adottato con D.G.R. n. 372 il Documento definitivo di tale piano.
- Piano di area Quadrante Europa (P.A.Q.E.): si tratta di uno strumento di specificazione del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento che interessa, fra gli altri, i comuni in esame; è stato approvato con Delibera del Consiglio Regionale n. 69 del 20 Ottobre 1999 (BUR n. 103 del 30/11/1999) e successivamente oggetto di varianti.

- P.T.C.P. Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale: si colloca a livello intermedio tra la pianificazione regionale e quella comunale, è stato approvato con delibera della Giunta Provinciale n. 267 del 21 Dicembre 2006.

L'esame di tali strumenti di pianificazione "di area vasta" è necessario per inquadrare e comprendere la filosofia e gli indirizzi utilizzati per la redazione degli strumenti di pianificazione locali e la definizione della classificazione del territorio nelle aree in esame.

2.1.1 Programma Regionale di Sviluppo (P.R.S.)

La Legge Regionale n. 35/2001, "Nuove Norme sulla Programmazione", definisce gli atti su cui si fonda il processo di programmazione, tra i quali si annoverano il Programma regionale di sviluppo (P.R.S.) e il Documento di Programmazione Economica e Finanziaria (D.P.E.F.).

Il Programma Regionale di Sviluppo (P.R.S.), previsto dall'Art. 8 della L.R. n. 35/2001, è l'atto di programmazione che individua gli indirizzi fondamentali dell'attività della Regione e fornisce il quadro di riferimento e le strategie per lo sviluppo della comunità regionale. Si tratta di un documento strategico e complesso che richiederà di essere specificato attraverso i Piani di settore.

L'operazione "culturale" che ha caratterizzato la formulazione del Programma è stata accompagnata da una intensa attività di concertazione con le parti economiche e sociali. Questo processo ha permesso di raccogliere molte osservazioni dei soggetti che vi hanno partecipato, riflessioni che successivamente hanno potuto trovare positivo accoglimento all'interno del documento arrivando alla versione definitiva, approvata e contenuta nella L.R. 9 marzo 2007, n. 5.

Il P.R.S. stabilisce che le politiche regionali siano orientate dai seguenti criteri di priorità:

- a) Rigenerare l'identità e le premesse culturali dello sviluppo.
- b) Rigenerare le risorse produttive (lavoro, territorio, ambiente).
- c) Garantire l'accesso diffuso alle conoscenze, ai servizi, ai mercati: in particolare viene indicata la necessità di dare unitarietà al sistema delle reti e della logistica a lunga distanza quali appunto: aeroporti, porti, linee ferroviarie ad alta velocità e capacità, centri intermodali, ecc.;

d) Consolidare il sistema relazionale.

e) Investire il capitale intellettuale.

Relativamente alla pianificazione del territorio e dei trasporti, il P.R.S. fissa le strategie per la corretta pianificazione, sottolineando la necessità di razionalizzare le aree più prossime ai nodi infrastrutturali (quali svincoli, caselli autostradali, stazioni e fermate ferroviarie, porti, aeroporti, interporti). In tali nodi infrastrutturali, secondo il P.R.S., sarebbe opportuno concentrare destinazioni d'uso caratterizzate da elevata generazione di traffico (produzione, terziario avanzato, centri direzionali), prevedendo eventualmente un'elevata densità insediativa; tale assetto consentirebbe un "risparmio" nell'utilizzo della risorsa "territorio", in particolare nei punti di rilevanza strategica.

P.R.S. – Programma Regionale di Sviluppo
ANALISI DI COMPATIBILITÀ – CONSIDERAZIONI FINALI

Dall'analisi del rapporto di coerenza del MasterPlan con lo strumento pianificatore in esame emerge una completa compatibilità; si sottolinea infatti che il P.R.S. è uno strumento programmatico "strategico" che fissa indirizzi, direttive, priorità e prescrizioni per gli strumenti di pianificazione territoriale di dettaglio. Tali indirizzi sono pienamente rispettati nel progetto del Masterplan che, mediante il potenziamento delle infrastrutture nonché la realizzazione del collegamento delle diverse infrastrutture di trasporto (veicolare e ferroviario), persegue uno degli obiettivi espressi nel P.R.S.: *"dare unitarietà al sistema delle reti e della logistica a lunga distanza"*.

2.1.2 Documento di Programmazione Economica e Finanziaria (D.P.E.F.)

Il Documento di Programmazione Economica e Finanziaria (D.P.E.F.) costituisce l'atto di indirizzo annuale con il quale la Regione programma per l'anno successivo l'attività nei settori di propria competenza.

A partire dall'edizione inerente la programmazione 2014, il Documento ha adottato una nuova struttura, introdotta con DGR n. 2823 del 28 dicembre 2012, che meglio si presta a consentire la formulazione di indicazioni per la predisposizione del bilancio di previsione, in coerenza con quanto previsto agli articoli 33 e 56 dello Statuto regionale. In particolare, preso atto delle novità avviate a livello normativo in materia di armonizzazione dei sistemi contabili e degli schemi di bilancio degli Enti territoriali, la parte programmatica del Documento è ora organizzata in Missioni, Politiche e Azioni.

Il Documento di Programmazione Economica e Finanziaria per il 2015 è stato adottato dalla Giunta regionale del Veneto con deliberazione n. 80/CR del 24 giugno 2014 ed è stato approvato dal Consiglio regionale con deliberazione n. 127 del 19 dicembre 2014.

In particolare la **Missione 10 – Trasporti e diritto alla viabilità** si pone come obiettivo la razionalizzazione e il potenziamento dell'infrastrutturazione per garantire la competitività del Veneto, rendendo il settore dei trasporti e della logistica determinante per le strategie regionali di sviluppo e governo del territorio.

La Regione del Veneto intende promuovere lo sviluppo di infrastrutture potenziate e totalmente interconnesse nel settore dei trasporti, assicurare un'attuazione coordinata dei progetti infrastrutturali nell'ambito della rete principale dell'Unione europea, affrontare le problematiche della mobilità urbana ed extraurbana, garantendo elevati livelli di sicurezza e di efficienza grazie anche ai minori costi di trasporto. L'azione regionale è orientata, altresì, a sostenere lo sviluppo del sistema logistico integrato.

Per assicurare la mobilità delle persone e migliorare l'accessibilità del territorio, conseguendo una maggiore efficienza e sostenibilità ambientale del settore, la Regione individua la necessità di sviluppare la diversificazione e integrazione delle modalità di trasporto, razionalizzando i sistemi di trasporto pubblici, convertendo il parco veicolare verso mezzi di nuova generazione, razionalizzando la mobilità ferroviaria, qualificando l'accesso aeroportuale delle persone in Veneto.

D.P.E.F. - Documento di Programmazione Economica e Finanziaria
ANALISI DI COMPATIBILITÀ – CONSIDERAZIONI FINALI

Dall'analisi del rapporto di coerenza del MasterPlan con lo strumento di programmazione in esame emerge una completa compatibilità; si sottolinea infatti che il D.P.E.F. è uno strumento programmatico "strategico" che, attraverso Missioni, Politiche e Azioni, fissa indirizzi, direttive, priorità e prescrizioni per gli strumenti di pianificazione territoriale di dettaglio. Tali indirizzi sono pienamente rispettati nel progetto del Masterplan che, mediante il potenziamento delle infrastrutture nonché la previsione del collegamento delle diverse infrastrutture di trasporto (veicolare e ferroviario), persegue gli obiettivi espressi nel D.P.E.F.: "promuovere lo sviluppo di infrastrutture potenziate e totalmente interconnesse nel settore dei trasporti, assicurare un'attuazione coordinata dei progetti infrastrutturali" e "qualificare l'accesso aeroportuale delle persone in Veneto".

2.1.3 Legge regionale 23/04/2004 n. 11 “Norme per il governo del territorio”

La legge per il governo del territorio (Legge Regionale n. 11, 23 aprile 2004), deliberata secondo le nuove disposizioni del decentramento amministrativo, definisce le norme per il governo del territorio del Veneto, descrivendo le competenze di ciascun Ente territoriale, le regole per l'uso dei suoli secondo criteri di prevenzione e riduzione o di eliminazione dei rischi, di efficienza ambientale, di competitività e di riqualificazione territoriale al fine di migliorare la qualità della vita.

La L.R. n. 11/2004 segna un profondo cambiamento nel rapporto con il territorio che viene programmato con una nuova attenzione sia alle modalità di partecipazione attiva dei cittadini che alla composizione di strumenti conoscitivi completi sulle condizioni esistenti, sulle reali possibilità di sviluppo e sulle possibili ricadute ambientali derivanti dall'applicazione dei piani.

La L.R. n. 11/2004 stabilisce criteri, indirizzi, metodi e contenuti degli strumenti di pianificazione, per il raggiungimento delle seguenti finalità:

- a) promozione e realizzazione di uno sviluppo sostenibile e durevole, finalizzato a soddisfare le necessità di crescita e di benessere dei cittadini nel rispetto delle risorse naturali;
- b) tutela delle identità storico-culturali e della qualità degli insediamenti urbani ed extraurbani;
- c) tutela del paesaggio rurale, montano e delle aree di importanza naturalistica;
- d) utilizzo di nuove risorse territoriali solo quando non esistano alternative alla riorganizzazione e riqualificazione del tessuto insediativo esistente;
- e) messa in sicurezza degli abitati e del territorio dai rischi sismici e di dissesto idrogeologico;
- f) coordinamento delle dinamiche del territorio regionale con le politiche di sviluppo nazionali ed europee.

La L.R. n. 11/2004 prevede che la pianificazione urbanistica “strategica” si articoli in quattro livelli distinti:

- il Piano Territoriale di Coordinamento Regionale (P.T.R.C.) strumento di competenza dell'Ente Regione Veneto;
- il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.) redatto dall'Ente Provincia;

- il Piano di Assetto Territoriale Intercomunale (P.A.T.I.) redatto in forma associata da più Comuni, anche per specifici temi (P.A.T.I. Tematico);
- il Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.) di competenza del singolo Comune.

Ciascun piano deve rispondere ad una logica di coerenza nei confronti delle scelte strategiche dello strumento di livello superiore, attraverso un meccanismo di confronto e scelta partecipata. Oltre agli strumenti previsti dalla L.R. n. 11/2004, vi sono altre tipologie di Piani strategici, di forme di Programmazione negoziata e strumenti finanziari operativi che nell'insieme costituiscono gli elementi fondanti della pianificazione territoriale.

Nei successivi paragrafi vengono esaminati i singoli piani, analizzando la coerenza degli interventi previsti dal Masterplan con tali strumenti urbanistici.

2.1.4 Piano territoriale regionale di coordinamento (P.T.R.C.)

Il Piano Territoriale di Coordinamento Regionale (P.T.R.C.), in coerenza con il programma regionale di sviluppo (P.R.S.), indica gli obiettivi e le linee principali di organizzazione e di assetto del territorio regionale, nonché le strategie e le azioni volte alla loro realizzazione. In particolare, il P.T.R.C.:

- a) acquisisce i dati e le informazioni necessarie alla costituzione del quadro conoscitivo territoriale regionale;
- b) indica le zone e i beni da destinare a particolare tutela delle risorse naturali, della salvaguardia e dell'eventuale ripristino degli ambienti fisici, storici e monumentali nonché recepisce i siti interessati da habitat naturali e da specie floristiche e faunistiche di interesse comunitario e le relative tutele;
- c) indica i criteri per la conservazione dei beni culturali, architettonici e archeologici, nonché per la tutela delle identità storico-culturali dei luoghi, disciplinando le forme di tutela, valorizzazione e riqualificazione del territorio in funzione del livello di integrità e rilevanza dei valori paesistici;
- d) indica il sistema delle aree naturali protette di interesse regionale;
- e) definisce lo schema delle reti infrastrutturali e il sistema delle attrezzature e servizi di rilevanza nazionale e regionale;
- f) individua le opere e le iniziative o i programmi di intervento di particolare rilevanza per parti significative del territorio;
- g) formula i criteri per la individuazione delle aree per insediamenti industriali e artigianali, delle grandi strutture di vendita e degli insediamenti turistico-ricettivi;

- h) individua gli eventuali ambiti per la pianificazione coordinata tra comuni che interessano il territorio di più province.

2.1.4.1 Stato di approvazione del P.T.R.C.

Il documento preliminare del P.T.R.C. è stato adottato il 7 agosto 2007 dalla Giunta Regionale con D.G.R. n. 2587, mentre il documento definitivo è stato adottato con deliberazione della Giunta Regionale n. 372 del 17/02/09 (BUR n. 22 del 13/03/2009).

Successivamente, la Deliberazione della Giunta Regionale n. 427 del 10 aprile 2013, pubblicata sul BUR n. 39 del 03 maggio 2013, “Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC 2009). Adozione variante parziale con attribuzione della valenza paesaggistica. L.R. 23 aprile 2004, n. 11 - art. 25 e art. 4”, ha adottato la variante parziale al Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC 2009) con attribuzione della valenza paesaggistica.

2.1.4.2 Esame della compatibilità degli interventi previsti dal Masterplan con il P.T.R.C.

Il P.T.R.C. adottato nel 2009 individua, ai sensi dell’Art. 26 della L.R. n. 11/2004 i “progetti strategici”, definiti come “*progetti finalizzati alla realizzazione di opere, interventi o programmi di intervento di particolare rilevanza che interessino parti significative del territorio regionale*”; in particolare alla lettera “d)” dell’Art. 5, c. 2 delle Norme tecniche del P.T.R.C. citava le “cittadelle aeroportuali” tra i progetti strategici individuati “*in sede di prima attuazione del P.R.T.C.*”.

Il medesimo articolo delle Norme tecniche del P.T.R.C., nella versione della Variante non elenca puntualmente i Piani Strategici previsti nella prima stesura, pertanto nemmeno le cittadelle aeroportuali, ma si limita a stabilire che “La Giunta Regionale provvede con propri atti all’individuazione dei progetti strategici, per la cui attuazione si applica quanto previsto ai sensi dell’art. 26 della L.R. 11/2004. La motivazione di tale esclusione è espressa nella Relazione Illustrativa, al capitolo “Modifiche e integrazioni di dettaglio alla relazione del PTRC adottato (DGR 372/2009)” dove si sostiene espressamente che “proprio per dare maggiore flessibilità al disegno di Piano è stato deciso di non specificare i nomi dei singoli progetti, anche perché essi sono attivati dalla Giunta sulla base all’evolversi degli scenari di riferimento e delle opportunità”.

Tuttavia anche la Variante del 2013 riporta l'art. 40 riferito alle cittadelle aeroportuali, con una sola variazione:

Art. 40 "Cittadelle aeroportuali" delle Norme tecniche di attuazione (2013):

1. *La Regione riconosce nei sistemi aeroportuali di Venezia – Treviso e di Verona due poli (cittadelle aeroportuali) primari per lo sviluppo favorendo l'interconnessione delle cittadelle aeroportuali con la Rete della Mobilità Veneta e sviluppando a tal fine specifici progetti strategici ai sensi dell'art. 26 della L.R. n. 11/2004.*
2. *I Comuni, **d'intesa con la Regione**, possono introdurre forme di valorizzazione delle aree sottoposte a vincolo per la presenza di aeroporti da attuarsi attraverso misure di perequazione e compensazione che interessano aree contigue."*

Sostanzialmente quindi, in entrambe le stesure del PTRC, La "cittadella aeroportuale di Verona" è considerata, insieme al sistema aeroportuale Venezia-Treviso, uno dei due "poli primari per lo sviluppo". Il Piano riconosce quindi l'importanza dello sviluppo dello scalo aeroportuale veronese, riconoscendo però la necessità di valorizzare le aree adiacenti lo scalo mediante misure di "perequazione e compensazione". Gli interventi previsti dal MasterPlan, avendo come obiettivo lo sviluppo dell'aeroporto con l'eventuale definizione di misure di perequazione e compensazione nei confronti dei Comuni limitrofi, risultano in accordo con le indicazioni del P.T.R.C., come peraltro il nuovo assetto societario che unisce anche dal punto di vista amministrativo i sistemi aeroportuali veronese, veneziano e trevigiano.

P.T.R.C. – Piano Territoriale Regionale di Coordinamento
ANALISI DI COMPATIBILITÀ – CONSIDERAZIONI FINALI

Dall'analisi del rapporto di coerenza del MasterPlan con lo strumento pianificatore in esame emerge una situazione di compatibilità; si sottolinea infatti che il P.T.R.C., anche nella nuova versione 2013, individua la cittadella aeroportuale tra i "poli primari per lo sviluppo" della regione, auspicando che venga favorita l'interconnessione con la Rete della Mobilità Veneta, attraverso specifici progetti strategici. Nel P.T.R.C. viene riconosciuta l'importanza dello sviluppo dello scalo aeroportuale veronese, ribadendo la necessità di valorizzare le aree adiacenti lo scalo mediante misure di "perequazione e compensazione".

2.1.5 I Piani di Area della Regione Veneto

Il Piano di Area è uno strumento di specificazione del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (P.T.R.C.), per ambiti determinati che consente di *"individuare le giuste soluzioni per tutti quei contesti territoriali che richiedono specifici, articolati e multidisciplinari approcci alla pianificazione"*. Nella Regione Veneto sono attualmente stati predisposti n. 20 Piani di Area, come visibile in figura 2.1.1 seguente.

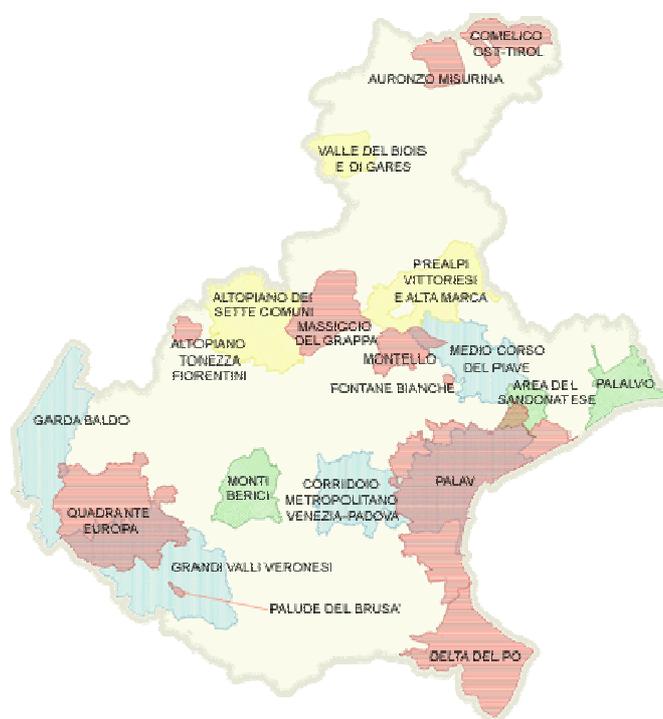


Figura 2.1.1 – Regione Veneto: Piani di Area

2.1.5.1 Il Piano di Area «Quadrante Europa» (P.A.Q.E.)

Il Piano di Area «Quadrante Europa» (P.A.Q.E.) è relativo ai territori dei Comuni di: Verona, Bovolone, Bussolengo, Buttapietra, Caldiero, Castel d'Azzano, Erbè, Isola della Scala, Mozzecane, Nogarole Rocca, Pastrengo, Pescantina, Povegliano Veronese, S. Giovanni Lupatoto, San Martino Buon Albergo, Sommacampagna, Sonza, Ronco all'Adige, Trevenzuolo, Vigasio, Villafranca di Verona e Zevio. Risulta di interesse analizzare tale strumento in quanto il sedime dell'aeroporto Valerio Catullo risulta compreso interamente nell'area "Quadrante Europa".

Il Piano di Area «Quadrante Europa» è costituito dall'insieme degli obiettivi, raggruppati organicamente per sistemi, e da progetti strategici.

Il contenuto del piano di area è articolato nei seguenti sistemi, per ciascuno dei quali sono dettate le norme tecniche di attuazione:

- 1) Sistema relazionale e delle infrastrutture della mobilità;
- 2) Sistema delle aree produttive e luoghi dell'innovazione;
- 3) Ecosistema;
- 4) Sistema dei paesaggi aperti ed urbani;
- 5) Sistema dei beni storico - culturali;
- 6) Sistema ricreativo e del tempo libero.

Le Norme Tecniche di Attuazione sono ripartite in:

- **direttive**, da osservare nella formazione e nell'adeguamento degli strumenti territoriali e urbanistici;
- **prescrizioni e vincoli**, che integrano o modificano le previsioni del P.T.R.C., e che prevalgono automaticamente sulle previsioni dei piani di settore di livello regionale e dei piani urbanistici territoriali e di settore degli Enti locali.

Il Piano di Area «Quadrante Europa» è stato adottato e approvato ed è stato oggetto di varianti (le varianti n. 3 e n. 4 tuttavia non interessano l'area dell'aeroporto).

2.1.5.1.1 Esame della compatibilità degli interventi previsti dal Masterplan con il P.A.Q.E.

Relativamente alle aree aeroportuali il P.A.Q.E nella tavola n. 1A (di cui si riporta un estratto in figura 2.1.2 seguente), riporta i due aeroporti di Verona: Aeroporto Valerio Catullo e Aeroporto di Boscomantico. L'aeroporto Catullo viene descritto come *“punto centrale del sistema aeroportuale del Veneto Occidentale in sinergia con gli aeroporti minori ad esso collegati presenti nell'area”*. L'aeroporto di Boscomantico, destinato al traffico di aeromobili di ridotte dimensioni, *“si pone come elemento di supporto all'aeroporto Catullo, permettendo la diversificazione dei traffici aerei convergenti sull'area veronese”*.

Vengono ora proposti alcuni estratti delle tavole allegate al P.A.Q.E., con individuazione del sedime aeroportuale dell'aeroporto Valerio Catullo nella configurazione

relativa allo scenario 2030. Dall'analisi delle tavole allegate al P.A.Q.E. e delle relative norme tecniche emergono le seguenti considerazioni:

- **Tavola 1A var. 2 del P.A.Q.E. (Sistema relazionale e luoghi dell'innovazione):**
come visibile nella tavola (cfr. figura 2.1.2), nelle immediate vicinanze del sedime aeroportuale sono individuabili i seguenti elementi:
 - è indicato l'area aeroportuale dell'Aeroporto Valerio Catullo;
 - in area terminale dell'aeroporto è individuata la "linea metropolitana di superficie" con relativa stazione, intervento in progetto non facente parte del presente Master Plan.
- **Tavola 2A var. 2 del P.A.Q.E. (Ecosistema):**
come visibile nella tavola (cfr. figura 2.1.3), nelle immediate vicinanze del sedime aeroportuale sono individuabili i seguenti elementi:
 - sono indicate le zone urbanizzate presenti nelle aree adiacenti al sedime aeroportuale: la frazione Caselle di Sommacampagna, le frazioni Calzoni, Dossobuono e Caluri di Villafranca;
 - sono indicate le aree produttive;
 - sono indicate le cave attive (al momento della redazione del P.A.Q.E.);
 - vengono individuati i "corridoi di difesa dall'inquinamento acustico" in corrispondenza delle infrastrutture viarie principali;
 - all'interno dell'area aeroportuale dell'Aeroporto Valerio Catullo è individuato un "sito con impianto ad alto rischio", definito ai sensi della D. Lgs. 334/99 e s.m.i. (direttiva "Seveso") identificabile con il deposito carburante per aeromobili.
- **Tavola 3A var. 2 del P.A.Q.E. (Risorse del paesaggio):**
come visibile nella tavola (cfr. figura 2.1.4), nelle immediate vicinanze del sedime aeroportuale sono individuabili i seguenti elementi:
 - sono indicate le zone urbanizzate con l'individuazione dei principali centri storici e le aree produttive.

Il P.A.Q.E. relativamente all'Aeroporto Valerio Catullo fissa le seguenti direttive:

"L'Ente gestore l'aeroporto Catullo prevede il miglioramento della qualità del servizio offerto e il potenziamento delle attività di aviazione generale.

L'area aeroportuale Catullo è destinata al complesso delle attrezzature e degli edifici destinati all'esercizio dell'attività aeroportuale, comprendenti anche gli immobili adibiti a servizio del personale, le officine di riparazione, i magazzini e i depositi, i ricoveri per i vettori aerei, i garages e parcheggi, la stazione passeggeri, i posti di sorveglianza e polizia, dogana e controllo ed ogni altro servizio complementare. Gli interventi di nuova edificazione e di modifica dell'esistente vanno realizzati secondo criteri atti ad attenuare l'impatto visivo.

La Provincia, d'intesa con i Comuni interessati, prevede il collegamento degli scali aeroportuali fra loro e con i centri di principale interesse tramite il sistema di trasporto metropolitano e ferroviario.

La Provincia, di concerto con i Comuni di Sommacampagna, Villafranca e Verona e le autorità aeroportuali, per le aree comprese all'interno dell'impronta sonora, entro sei mesi dall'approvazione del presente piano di area, predispone apposito progetto finalizzato

all'attenuazione del fenomeno dell'inquinamento acustico, atmosferico e ambientale in genere.

I fabbricati ricadenti nel cono di atterraggio e di decollo, compresi quelli ubicati all'interno dello scalo aeroportuale, e quelli ubicati all'interno dell'impronta sonora generata dalle attività aeroportuali, come definita dalla vigente legislazione in materia, devono essere realizzati con idonei accorgimenti a difesa dal rumore.

I Comuni, in sede di adeguamento degli strumenti urbanistici al presente piano di area provvedono a regolare l'edificabilità in conformità alla legislazione vigente e specificatamente con riferimento alla sicurezza e alla funzionalità delle strutture aeroportuali, anche individuando eventuali ambiti ove vietare l'edificazione."

Il P.A.Q.E. fissa inoltre Prescrizioni e vincoli:

"Nelle direzioni di atterraggio dell'Aeroporto Catullo vigono le limitazioni² di cui all'articolo 715 del Codice della Navigazione come modificato dalla legge 4 febbraio 1963, n.58."

Gli interventi previsti dal Masterplan, finalizzati al miglioramento della qualità del servizio, risultano quindi compatibili e coerenti con le direttive del P.A.Q.E.; in tale piano vengono inoltre date indicazioni circa la limitazione dell'impatto visivo delle nuove costruzioni e per la riduzione degli impatti acustico, atmosferico ed ambientale in genere. Vengono infine date alcune indicazioni per regolare l'edificabilità delle zone aeroportuali, mediante l'adeguamento degli strumenti urbanistici a livello comunale.

P.A.Q.E. – Piano d'Area Quadrante Europa
ANALISI DI COMPATIBILITÀ – CONSIDERAZIONI FINALI

Dall'analisi del rapporto di coerenza del MasterPlan con lo strumento pianificatore in esame emerge una sostanziale compatibilità; si sottolinea infatti che gli interventi previsti, finalizzati al potenziamento delle infrastrutture ed al miglioramento del servizio risultano in linea con le direttive fissate dal P.A.Q.E.

Inoltre, per la limitazione dell'impatto sul paesaggio, il Masterplan prevede che *Gli interventi di nuova edificazione e di modifica dell'esistente vanno realizzati secondo criteri atti ad attenuare l'impatto visivo*

I Comuni limitrofi agiscono per prescrivere, in caso di nuove edificazioni, idonei accorgimenti per il miglioramento dell'isolamento acustico; nell'ambito del presente SIA sono definiti, a riguardo del Masterplan, quegli interventi necessari ed utili al contenimento degli impatti acustico, atmosferico ed ambientale in genere, dopo opportuna quantificazione di tali impatti.

² Le limitazioni cui si fa riferimento sono sostanzialmente limitazioni dell'altezza degli edifici derivanti da valutazione del rischio delle attività aeronautiche.

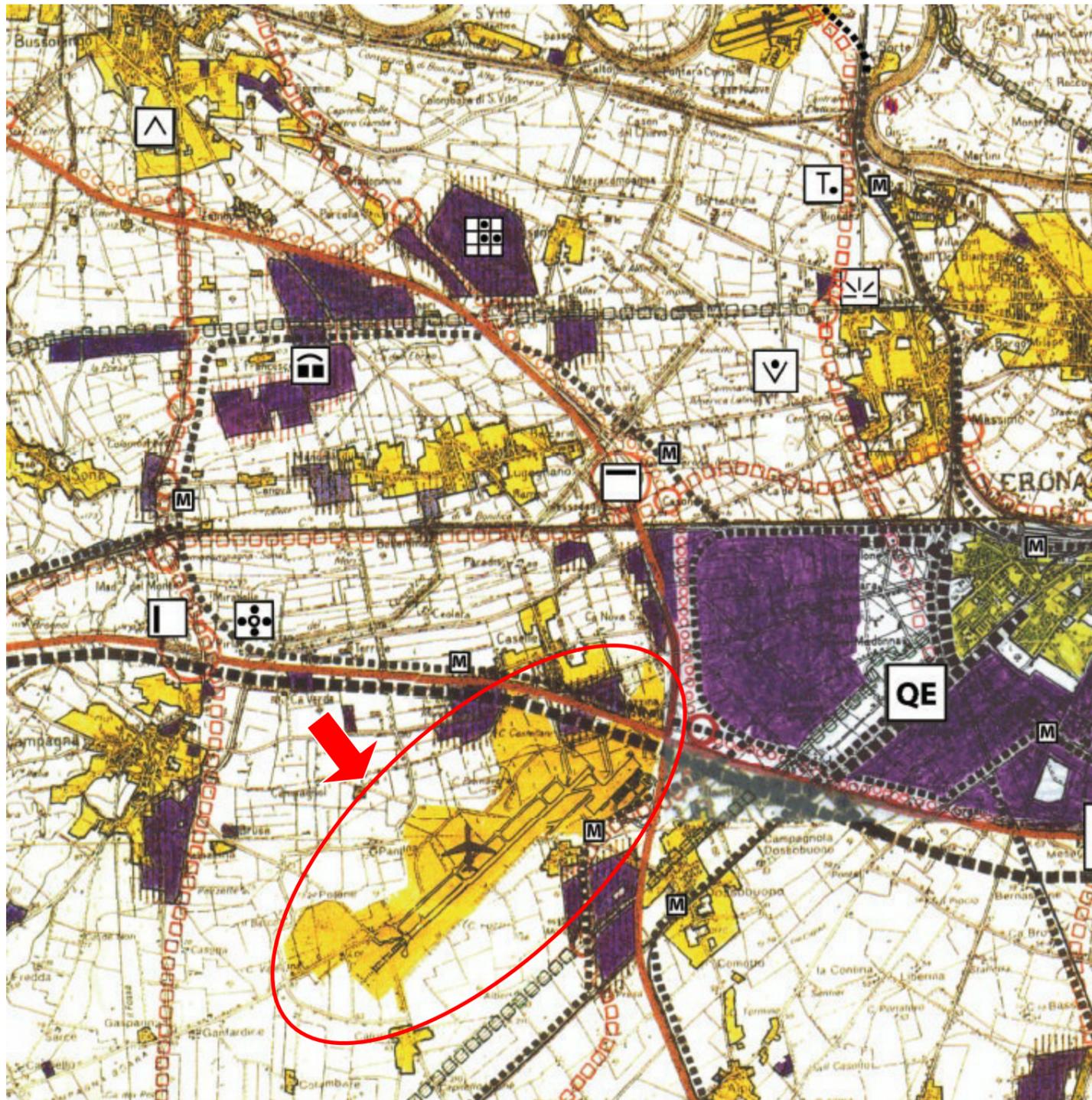


Figura non in scala

LEGENDA

- | | | | |
|--|--|--|---|
| | Confine del piano di area | | Quadrante Europa |
| | Zone urbanizzate (prg vigenti) | | Polo Postumia |
| | Aree produttive (prg vigenti) | | Polo Lupatotino |
| SISTEMA RELAZIONALE E DELLE INFRASTRUTTURE DELLA MOBILITA' | | | |
| | Aree aeroportuali, Aeroporto Catullo | | I mercati delle Corti |
| | Aree aeroportuali, Aeroporto Boscomantico | | Galleria di Villa Fontana |
| | Autostrade, caselli, svincoli e nodi | | Mirabilia |
| | Strada complanare | | Volano infrastrutturale dei trasporti |
| | Viabilità di connessione territoriale | | Fiera |
| | Viabilità da riqualificare | | Forum |
| | Linea ferroviaria ad alta velocità | | Tecno-service multitrust di Villa Pullè |
| | Linee ferroviarie | | Magnete |
| | Linea metropolitana di superficie | | Cardo Massimo |
| SISTEMA DELLE AREE PRODUTTIVE E LUOGHI DELL'INNOVAZIONE | | | |
| | Ambiti produttivi di sviluppo | | L'Agorà della Croce Bianca |
| | Ambiti produttivi da riconvertire | | L'Ecocittà del Crocione |
| | Ambiti produttivi da ottimizzare | | Porta Quadrante Europa |
| | Porta di Sommacampagna | | Porta della Musica |
| | Porta Parona - Nassar | | Porta del Magnete |
| | Polis-Paradeisos | | Porta della Rocca dei Nogarole |
| | Athaeum | | |
| | Ecoborgo di Mezzacampagna | | |
| | Campus Arti e Mestieri | | |
| | Ateneo di Ebanisteria | | |
| | Centro studi del calore | | |
| DISTRETTO INDUSTRIALE AGROALIMENTARE DEL VENETO OCCIDENTALE | | | |
| | Filiera Agroalimentare | | |
| | Polo tecnologico Bios | | |
| | Tenuta Mandello | | |
| | Centro di ricerca delle risorse agricole | | |
| | Polo di orientamento professionale multi-indirizzo | | |
| | Centro tabacchi | | |
| | Centro Risi | | |
| | Centro logistico agrozootecnico | | |
| | Centro intermodale di Isola della Scala | | |
| | Terra della mela | | |
| | I frutti di Ronco all'Adige | | |



Area oggetto degli interventi

Figura 2.1.2 – Estratto della Tavola 1A del P.A.Q.E. (Sistema relazionale e luoghi dell'innovazione)

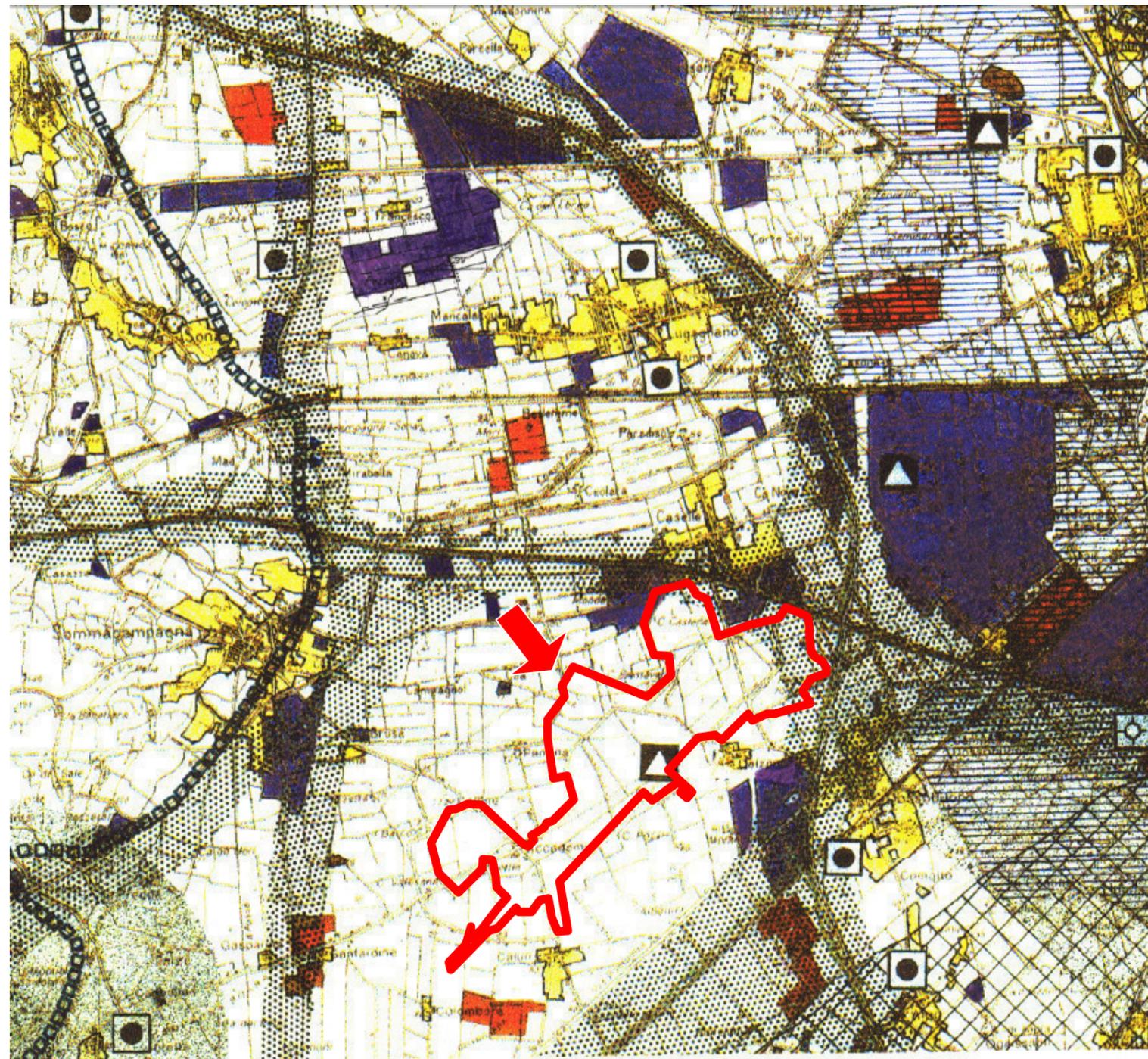


Figura non in scala

LEGENDA

-  Confine del piano di area
 -  Zone urbanizzate (prg vigenti)
 -  Aree produttive (prg vigenti)
- ECOSISTEMA**
-  Variazioni della qualità dell'aria ($5 < IAP < 10$ elevato inquinamento atmosferico)
 -  Corridoio di difesa dall'inquinamento acustico
 -  Sito con impianti ad alto rischio
 -  Siti con impianti di lavorazione e/o trattamento dei rifiuti
 -  Cave attive
 -  Cave dismesse
 -  Ambiti prioritari per la protezione del suolo
- Fascia di ricarica degli acquiferi**
-  - limite settentrionale della zona di ricarica degli acquiferi
 -  - limite meridionale della zona di ricarica degli acquiferi
-  Acque potabili
 -  Acque di risorgiva
 -  Aree esondabili
-  Ambiti di riequilibrio dell'ecosistema
-  Area oggetto degli interventi

Figura 2.1.3 – Estratto della Tavola 2A del P.A.Q.E. (Ecosistema)

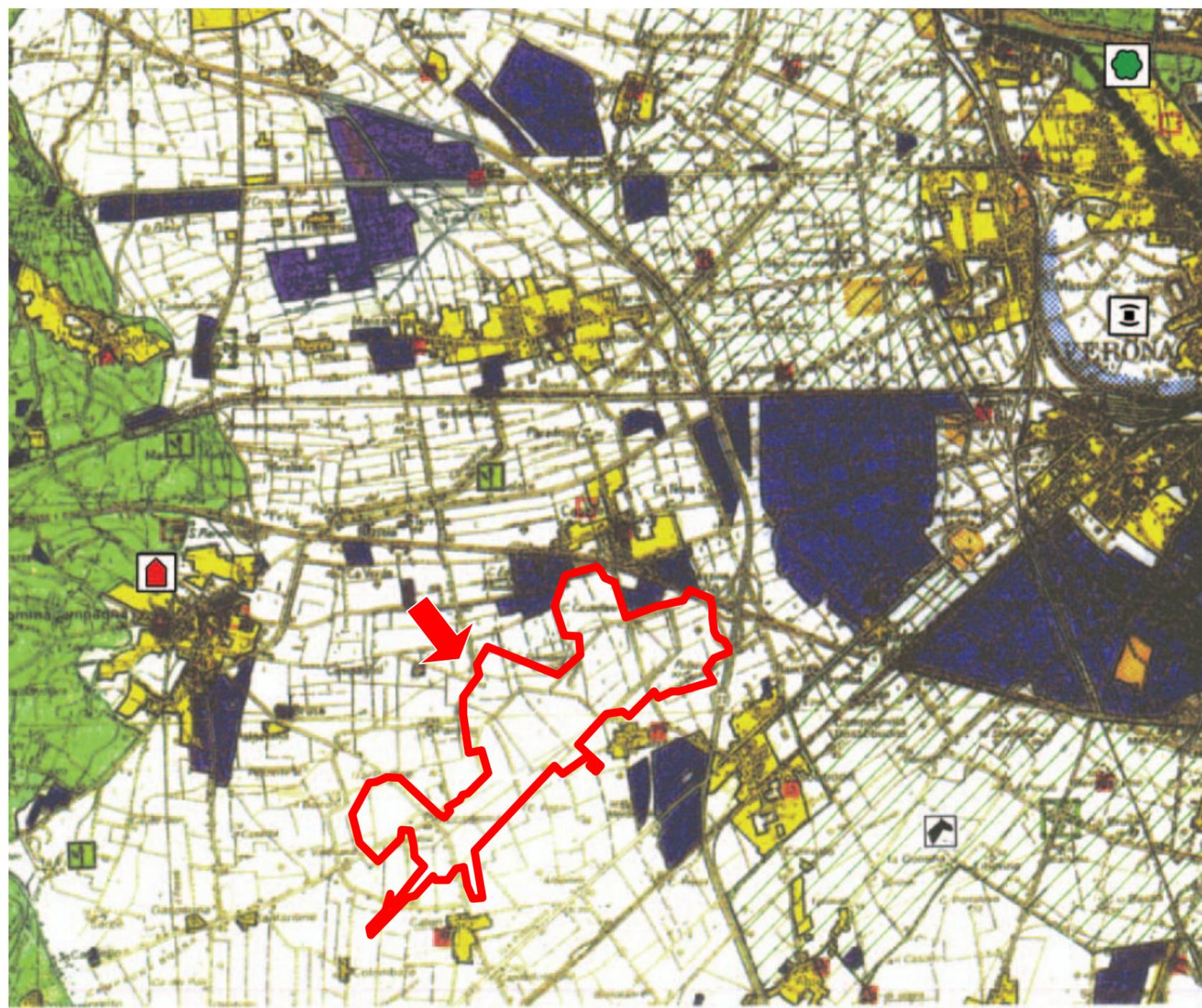


Figura non in scala

LEGENDA

- Confine del piano di area
 - Zone urbanizzate (prg vigenti)
 - Aree produttive (prg vigenti)
- SISTEMA DEI PAESAGGI APERTI ED URBANI**
- Orti del Saval
 - Prà del Chievo
 - Prati del Porto di San Pancrazio
 - Palude di Pellegrina e Sguazzo di Rivalunga
 - Zone boscate
 - Grandi alberi
 - Ambiti di interesse paesistico - ambientale
 - Parco delle Colline Moreniche
 - Paleovalvei
 - Aree di ricomposizione paesaggistica
 - Cave rinaturalizzate
 - Monumenti geologici
 - Sguazzi
 - Fontanili
 - Thermae Caldierensis
 - Oasi didattico-faunistica di Ronco
 - Autodromo di Trevenzuolo
 - Parco per gli sport equestri "La nuova Contina"
 - Salto sulle prese del Chievo
 - Specchi d'acqua di Bovo e di Marchesino
 - Parco dei Mulini
 - Parco fluviale della pianura veronese
 - Parco fluviale dell'Adige
 - Ambito per il Parco regionale del Tartaro e Tione
 - Punti attrezzati per il cicloturismo
 - Punti attrezzati per il turismo all'aria aperta
 - Agriturismo e turismo all'aria aperta
- SISTEMA DEI BENI STORICO CULTURALI**
- Centri storici
 - Reti idrauliche storiche
 - Forti storici
 - Zone di interesse archeologico
 - Manufatti di archeologia industriale
 - Liston nuovo
- SISTEMA RICREATIVO E DEL TEMPO LIBERO**
- Campus arena nuova
 - Museo vivo dell'archeologia e della storia del territorio
 - Centro Olimpia
 - Castello di Villafranca, Porta da Mantova
 - Antiquarium
 - Rocca dei Nogarole e Castello d'Azzano
 - Tenuta Musella
 - Centro per lo studio del paesaggio di Villa Venier



Area oggetto degli interventi

Figura 2.1.4 – Estratto della Tavola 3A del P.A.Q.E. (Risorse del paesaggio)

2.1.6 Piano territoriale di coordinamento provinciale (P.T.C.P.)

Il P.T.C.P. (Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale) è uno strumento di pianificazione di area vasta che si colloca a livello intermedio tra il livello pianificatorio regionale e quello comunale; si tratta di uno strumento di pianificazione di secondo livello che indirizza, prevalentemente attraverso direttive, le scelte dei piani sotto ordinati.

La legge regionale (L.R. 11/2004) definisce puntualmente il P.T.C.P. come lo strumento di pianificazione che *"delinea gli obiettivi e gli elementi fondamentali dell'assetto del territorio provinciale in coerenza con gli indirizzi per lo sviluppo socio-economico provinciale con riguardo alle prevalenti vocazioni, alle sue caratteristiche geologiche, geomorfologiche paesaggistiche ed ambientali."*

2.1.6.1 Fasi di redazione del P.T.C.P.

Le fasi di redazione del piano sono tre, in particolare le seguenti:

- **Prima fase (Documento preliminare):** documento elaborato dalla Giunta Provinciale e contenente, ai sensi dell'art. 3 , comma 5, (L.R. 11/2004): *"... gli obiettivi generali che si intendono perseguire con il piano e le scelte strategiche di assetto del territorio anche in relazione alle previsioni degli strumenti di pianificazione di livello sovraordinato; le indicazioni per lo sviluppo sostenibile e durevole del territorio ..."*.
- **Seconda fase (Concertazione):** il documento preliminare del piano adottato dalla Giunta Provinciale viene sottoposto al processo di concertazione e partecipazione previsto dall'art. 5 della L.R. 11/2004. Questa fase è preordinata alla condivisione degli obiettivi da parte degli enti, parti sociali e di tutti i portatori di interessi comuni.
- **Terza fase (Progetto: progettazione e congiunta Valutazione Ambientale Strategica):** Il progetto di P.T.C.P. dovrà essere la traduzione tecnica degli obiettivi politici espressi nel documento preliminare sopradetto, preventivamente sottoposti al processo democratico della concertazione.

2.1.6.2 Documenti costituenti il P.T.C.P.

Il P.T.C.P. è costituito dai seguenti elaborati:

- a) Quadro conoscitivo;
- b) Relazione;

- c) Tavole:
- vincoli e pianificazione territoriale;
 - fragilità;
 - sistema ambientale;
 - sistema insediativo-infrastrutturale;
 - sistema del paesaggio;
- d) Norme Tecniche;
- e) Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.);
- f) Valutazione di Incidenza Ambientale (V.Inc.A.).

2.1.6.3 Stato di approvazione del P.T.C.P.

Il documento preliminare del P.T.C.P. è stato adottato con deliberazione della Giunta Provinciale n. 267 del 21/12/2006. La fase della concertazione del Documento Preliminare iniziata il 13 aprile 2007, è terminata in data 21/09/2008 con la presentazione della Relazione Ambientale. Con parere n. 1 il giorno 1 febbraio 2008 è stato espresso parere positivo di compatibilità sulla Relazione Ambientale da parte della Commissione VAS della Regione Veneto. Il 10 ottobre 2008 è stato presentato il Progetto di Piano (stesura per la concertazione) per dar modo a tutti i portatori di interesse, anche se non previsto per Legge, di suggerire o apportare ulteriori contributi alla stesura finale del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale.

Successivamente il P.T.C.P. è stato oggetto di una nuova fase di concertazione, che si è conclusa con la condivisione, da parte della Giunta provinciale in data 11 febbraio 2010, delle risultanze dei precedenti processi di concertazione, ed è stato sottoposto ad una revisione progettuale. Il nuovo progetto di P.T.C.P. è stato pertanto adottato con Deliberazione del Consiglio Provinciale di Verona n. 52 del 27 giugno 2013. Sono poi pervenute alla Provincia le Osservazioni da parte di cittadini ed Enti, che sono state oggetto di controdeduzioni. La Deliberazione del Consiglio Provinciale di Verona n. 13 del 13 marzo 2014 ha esaminato le Osservazioni ed approvato le Controdeduzioni.

Il P.T.C.P. della Provincia di Verona è stato approvato con Deliberazione della Giunta Regionale n. 236 del 03/03/2015; La deliberazione regionale è stata pubblicata sul Bollettino Ufficiale Regionale n. 26 del 17 marzo 2015 e il PTCP è quindi divenuto efficace in data 1 aprile 2015.

2.1.6.4 Esame della compatibilità degli interventi previsti dal Masterplan con il P.T.C.P.

Il P.T.C.P. nella relazione di piano individua il sistema infrastrutturale della mobilità delle merci e dei passeggeri sulle quattro modalità disponibili: aria, acqua, gomma e ferro; in particolare viene considerata l'importanza dell'aeroporto Valerio Catullo e le necessarie iniziative finalizzate al potenziamento dello scalo. Nel capitolo 3.13 della relazione del P.T.C.P. si legge infatti, in entrambe le stesure (2006 - 2013):

“LA RETE DEL TRASPORTO AEREO - La Provincia sviluppa tutte le iniziative necessarie al potenziamento dell'aeroporto Valerio Catullo, valutando le opportunità di integrazione con l'insieme del frazionato sistema aeroportuale veneto e lombardo ed in particolare con l'aeroporto bresciano di Montichiari. La Provincia individua opportuno il mantenere in esercizio l'aeroporto cittadino di Boscomantico, con funzioni di servizio al turismo e all'aviazione generale collegata col sistema produttivo orientato alle esportazioni di manufatti di alta qualità. La Provincia prevede di garantire, assieme ai Comuni ed agli altri eventuali enti interessati, il mantenimento delle infrastrutture per l'aviazione generale e per il volo leggero, esistenti sul territorio provinciale.”

Inoltre la Provincia individua:

“Il Sistema aeroportuale di Verona (Aeroporto V. Catullo - Boscomantico)

La Provincia sviluppa tutte le iniziative necessarie al potenziamento del sistema aeroportuale veronese, valutando le opportunità di integrazione del sistema aeroportuale veronese con quello veneto e padano ed in particolare con l'aeroporto di Montichiari”.

Vengono ora proposti alcuni estratti delle tavole allegate al P.T.C.P., con individuazione del sedime aeroportuale dell'aeroporto Valerio Catullo nella configurazione relativa allo scenario 2030.

Dall'analisi delle tavole allegate al P.T.C.P. e delle relative norme tecniche emergono le seguenti considerazioni:

- **Tavola 1b del P.T.C.P. (Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale):** come visibile nella tavola (cfr. figura 2.1.5), nelle immediate vicinanze del sedime aeroportuale sono individuabili i seguenti elementi:
 - i centri storici di Sommacampagna, la frazione Caselle (Comune di Sommacampagna), la frazione Calzoni (Comune di Villafranca), la frazione Dossobuono (Comune di Villafranca), la frazione Caluri (Comune di Villafranca), la frazione Ganfardine (Comune di Villafranca);
 - la strada romana “via Postumia”, attuale strada regionale S.R. 62;
 - alcune zone militari lungo la S.R. 62.

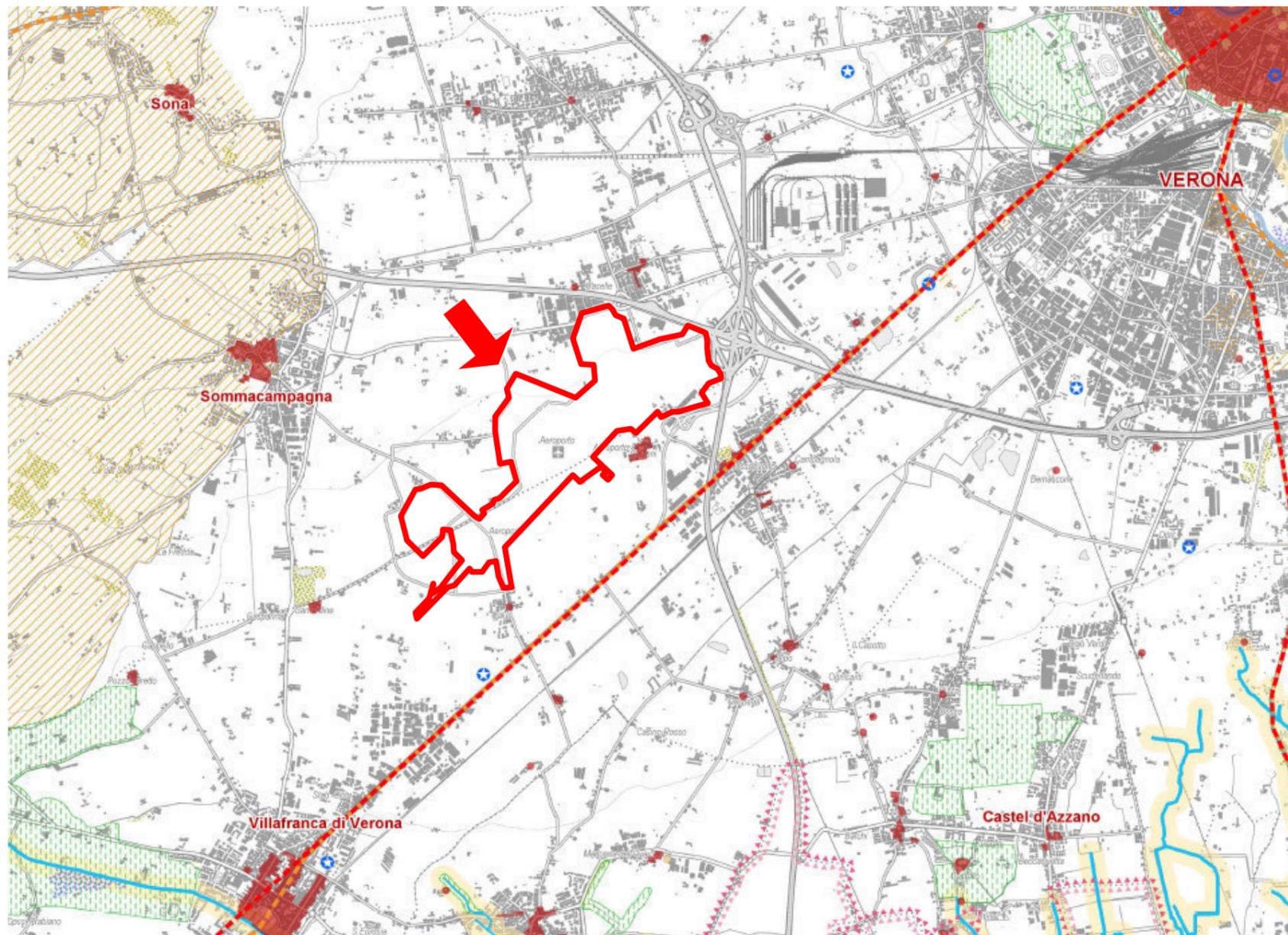
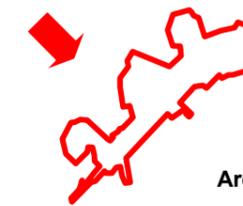


Figura non in scala

LEGENDA

- | | |
|---|--|
| <p>AREE SOGGETTE A TUTELA</p> <ul style="list-style-type: none"> Area di notevole Interesse pubblico (D.Lgs. 42/04 art. 136 - ex L. 1497/39) (N.T.A.: Art. 5 - 6 - 7) Aree tutelate per Legge (D.Lgs 42/04 art. 142 - ex L. 431/85): Territorio contermino ai laghi 300 m (N.T.A.: Art. 5 - 6 - 7) Montagna eccedente 1600 m s.l.m. (N.T.A.: Art. 5 - 6 - 7) Territorio coperto da foreste e boschi (N.T.A.: Art. 5 - 6 - 7) Vincolo dei corsi d'acqua (N.T.A.: Art. 5 - 6 - 7) Zona di interesse archeologico (N.T.A.: Art. 5 - 6 - 7) Zona di interesse archeologico (N.T.A.: Art. 5 - 6 - 7) Fiume, torrente e corso d'acqua vincolato (N.T.A.: Art. 5 - 6 - 7) Fiume, torrente e corso d'acqua parzialmente vincolato (N.T.A.: Art. 5 - 6 - 7) Area soggetta a vincolo idrogeologico (N.T.A.: Art. 5 - 6 - 7) Area soggetta a vincolo forestale (N.T.A.: Art. 5 - 6 - 7) Area protetta di interesse locale individuata dalla Regione (N.T.A.: Art. 5 - 6 - 7) Area protetta di interesse locale (N.T.A.: Art. 5 - 6 - 7) Classificazione del vincolo sismico (N.T.A.: Art. 5 - 6 - 7): Medio-alta Bassa Irilevante | <p>RETE NATURA 2000</p> <ul style="list-style-type: none"> Sito di Importanza Comunitaria (SIC) (N.T.A.: Art. 5 - 6 - 7) Zona di Protezione Speciale (ZPS) (N.T.A.: Art. 5 - 6 - 7) <p>PIANIFICAZIONE DI LIVELLO SUPERIORE</p> <ul style="list-style-type: none"> Parco istituito (N.T.A.: Art. 5 - 6 - 7) Riserva istituita (N.T.A.: Art. 5 - 6 - 7) Ambito per l'istituzione di riserve archeologiche regionali (N.T.A.: Art. 5 - 6 - 7) Ambito per l'istituzione di parchi e riserve naturali regionali (N.T.A.: Art. 5 - 6 - 7) Area di tutela paesaggistica di interesse regionale e competenza provinciale (N.T.A.: Art. 5 - 6 - 7) Area di tutela paesaggistica di interesse regionale e competenza degli enti locali (N.T.A.: Art. 5 - 6 - 7) Zona umida (N.T.A.: Art. 5 - 6 - 7) Centro storico maggiore (N.T.A.: Art. 8 - 9 - 10) Centro storico minore (N.T.A.: Art. 8 - 9 - 10) <p>Tracciati storico-testimoniali:</p> <ul style="list-style-type: none"> Strada romana (N.T.A.: Art. 8 - 9 - 10) Strada statale Lombardo-Veneta (N.T.A.: Art. 8 - 9 - 10) Area a pericolosità idraulica (PAI) (N.T.A.: Art. 5 - 6 - 7) Area a pericolosità idrogeologica (PAI) (N.T.A.: Art. 5 - 6 - 7) Zona Militare (N.T.A.: Art. 5 - 6 - 7) |
|---|--|



Area oggetto degli interventi

Figura 2.1.5 – Estratto della Tavola 1b del P.T.C.P. (Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale)

➤ **Tavola 2b del P.T.C.P. (Carta delle fragilità):**

come visibile nella tavola (cfr. figura 2.1.6) sono individuabili i seguenti elementi:

- l'intero sedime aeroportuale è compreso nell'area fascia di ricarica degli acquiferi;
- all'interno del sedime aeroportuale è presente un sito classificato come sito inquinato (si tratta del sito Ex Cava Marchi presente nell'area terminale dell'aeroporto attualmente oggetto di procedura bonifica ai sensi del D.Lgs. 152/06, in particolare il progetto di bonifica è stato approvato con Determina n. 78 del 20/02/2014 del Comune di Villafranca e risulta in fase di affidamento l'incarico di progettazione esecutiva).
- l'area Sud-Ovest del sedime aeroportuale è attraversata da un metanodotto;
- sono indicate in cartografia le "aree di rispetto acustico aeroportuale" con individuazione delle zone A, B e C, caratterizzate da livello LVA superiore rispettivamente a 60 dB(A), 65 dB(A) e 75 dB(A).

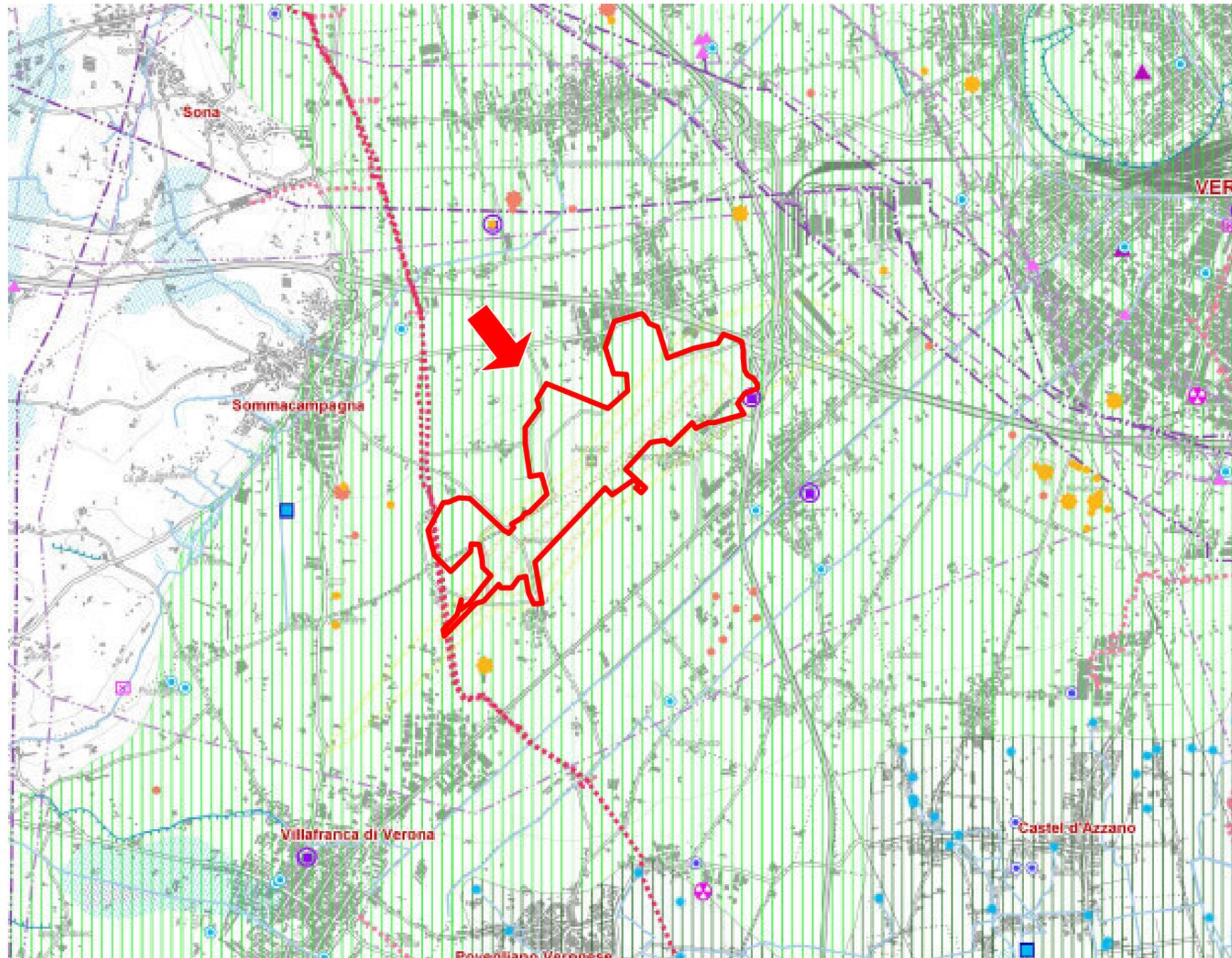


Figura non in scala

LEGENDA

- | | | | |
|--|--|--|---|
| AREE SOGGETTE A DISSESTO IDROGEOLOGICO | | Elettrodotti: | |
| | Frana di crollo (N.T.A.: Art. 11 - 12 - 13) | | 380 kV (N.T.A.: Art. 21 - 22 - 33 - 43) |
| | Frana di scorrimento (N.T.A.: Art. 11 - 12 - 13) | | 220 kV (N.T.A.: Art. 21 - 22 - 33 - 43) |
| | Frana di colamento (N.T.A.: Art. 11 - 12 - 13) | | 132 kV (N.T.A.: Art. 21 - 22 - 33 - 43) |
| | Area soggetta a valanga (N.T.A.: Art. 11 - 12 - 14) | Centrali elettriche: | |
| | Area di conoidi (N.T.A.: Art. 11 - 12 - 16) | | Centrale di produzione (N.T.A.: Art. 21 - 22 - 33 - 43) |
| | Area soggetta a sprofondamento carsico (N.T.A.: Art. 11 - 12 - 18) | | Centrale di trasformazione e distribuzione (N.T.A.: Art. 21 - 22 - 33 - 43) |
| | Area esondabile (N.T.A.: Art. 11 - 12 - 19) | | Impianto di comunicazione elettronica radiotelevisiva (N.T.A.: Art. 21 - 22 - 35 - 43) |
| | Area a periodico ristagno idrico (N.T.A.: Art. 11 - 12 - 20) | Metanodotti: | |
| FRAGILITA' AMBIENTALE | | | Rete di trasporto (N.T.A.: Art. 21 - 22 - 34) |
| | Fascia di ricarica degli acquiferi (N.T.A.: Art. 21 - 22 - 24 - 40 - 41) | | Rete di distribuzione (N.T.A.: Art. 21 - 22 - 34) |
| | Fascia delle risorgive (N.T.A.: Art. 21 - 22 - 25 - 40 - 41) | Aree di rispetto acustico aeroportuale: | |
| | Sito a rischio di incidente rilevante (N.T.A.: Art. 21 - 22 - 26 - 39 - 40 - 41) | | Zona C: LVA > 75 dB (N.T.A.: Art. 42) |
| | Sito inquinato (N.T.A.: Art. 21 - 22 - 27) | | Zona B: LVA > 65 dB (N.T.A.: Art. 42) |
| | Discarica attiva (N.T.A.: Art. 21 - 22 - 28) | | Zona A: LVA > 60 dB (N.T.A.: Art. 42) |
| | Discarica cessata (N.T.A.: Art. 21 - 22 - 28) | Ambiti a fragilità ambientale da salvaguardare: | |
| | Cava attiva (N.T.A.: Art. 21 - 22 - 29) | | Sorgente (N.T.A.: Art. 21 - 22 - 36 - 40) |
| | Cava estinta (N.T.A.: Art. 21 - 22 - 29) | | Risorgiva (N.T.A.: Art. 21 - 22 - 36 - 40) |
| | Miniera in concessione (N.T.A.: Art. 21 - 22 - 30) | | Zona umida (N.T.A.: Art. 21 - 22 - 36 - 40) |
| | Depuratore pubblico (N.T.A.: Art. 21 - 22 - 31 - 40) | | Pozzo termale (N.T.A.: Art. 21 - 22 - 36 - 40) |
| Opere di presa per pubblico acquedotto: | | | Grotta (N.T.A.: Art. 21 - 22 - 23 - 36) |
| | Pozzo freatico (N.T.A.: Art. 21 - 22 - 32 - 40) | | Geosito (N.T.A.: Art. 21 - 22 - 36) |
| | Pozzo artesiano (N.T.A.: Art. 21 - 22 - 32 - 40) | | Area xerotermica (N.T.A.: Art. 21 - 22 - 36) |
| | | | Orlo di scarpata d'erosione o di terrazzo fluviale (N.T.A.: Art. 11 - 12 - 15 - 21 - 22 - 36) |
| | | | Orlo di scarpata di degradazione (N.T.A.: Art. 11 - 12 - 17 - 21 - 22 - 36) |



Area oggetto degli interventi

Figura 2.1.6 – Estratto della Tavola 2b del P.T.C.P. (Carta delle fragilità)

Relativamente alle “aree di rispetto acustico aeroportuale” indicate nella Tavola 2b del P.T.C.P., (riportate in figura 2.1.7 con maggiore dettaglio) si segnala che tali zone possono essere considerate a titolo puramente indicativo, in attesa dell’approvazione ufficiale delle stesse da parte della Commissione Aeroportuale Antirumore.

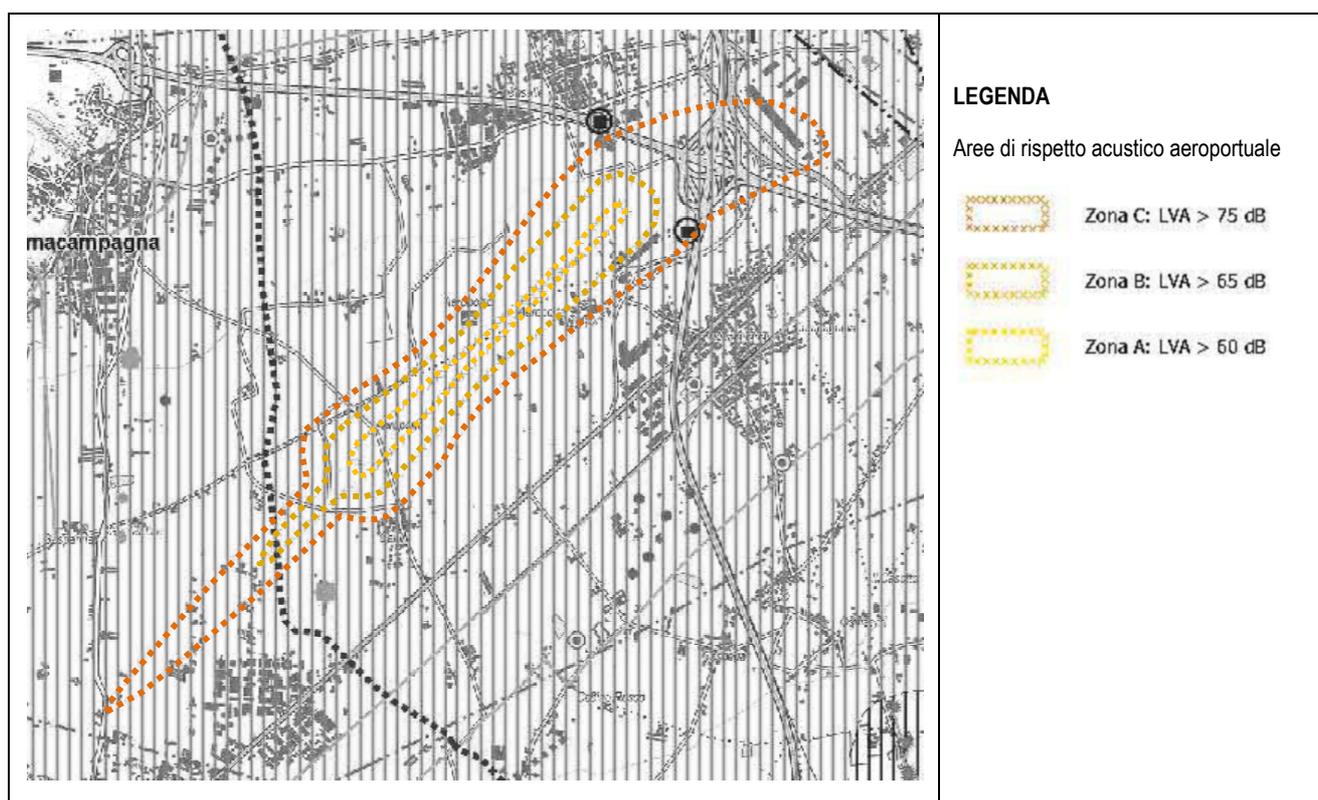


Figura 2.1.7 – Estratto della Tavola 2b del P.T.C.P. (Carta delle fragilità) riportante le aree di rispetto acustico aeroportuale

➤ **Tavola 3b del P.T.C.P. (Carta del sistema ambientale):**

come visibile nella tavola (cfr. figura 2.1.8) sono individuabili i seguenti elementi:

- Lungo il confine Sud-Ovest del sedime aeroportuale è presente un’area di rinaturalizzazione definita dall’Art 47 delle norme di attuazione del P.T.C.P. come *“ambiti prevalentemente dedicati all’agricoltura intensiva, con presenza di elementi naturali relitti e caratterizzati da potenzialità di rinaturalizzazione date dalla particolare ubicazione, da segni residuali di elementi naturali e/o seminaturali (siepi, nuclei boscati e filari) nel complesso funzionali all’integrazione del sistema eco relazionale. Fanno parte di tale categoria, fra gli altri, gli ambiti di risorgiva in quanto caratteri ambientali più tipici della Pianura Padana Veneta, biotopi di grande valore naturalistico e risorse idriche di assoluta rilevanza”*.

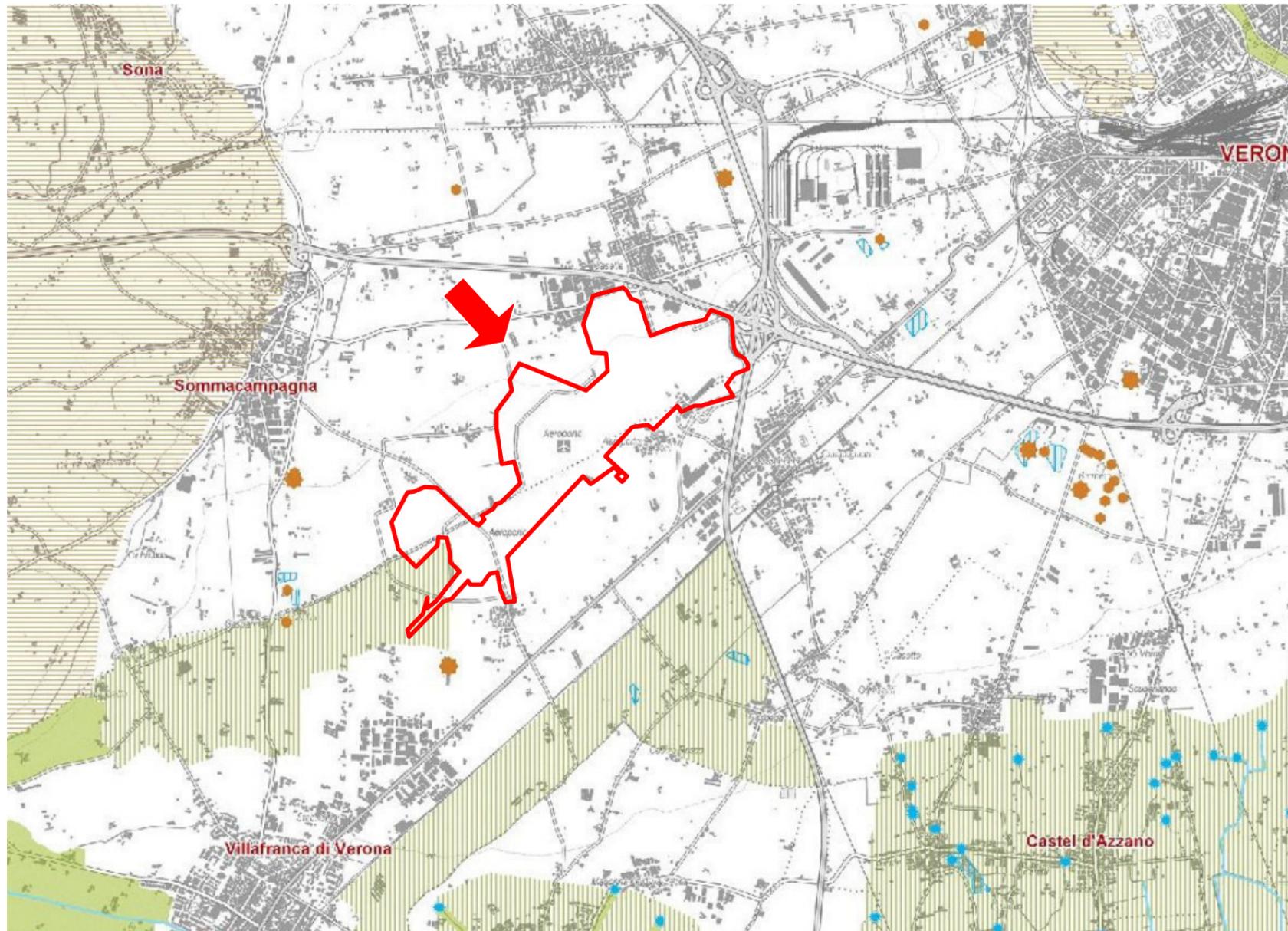


Figura non in scala

LEGENDA

Sistema ecorelazionale:	✳	Sorgente
Area nucleo (N.T.A.: Art. 45 - 46 - 47 - 48)	✳	Risorgiva
Isola ad elevata naturalità (N.T.A.: Art. 45 - 46 - 47 - 48)	—	Corso d'acqua
Corridolo ecologico (N.T.A.: Art. 45 - 46 - 47 - 48)	▨	Specchio d'acqua
Area di connessione naturalistica (N.T.A.: Art. 45 - 46 - 47 - 49)	▨	Golena
Area di rinaturalizzazione (N.T.A.: Art. 45 - 46 - 47 - 50)	▨	Macchia boscata
Sito di Importanza Comunitaria (SIC)	▲	Monumento geologico (N.T.A.: Art. 21 - 22 - 35)
Zona di Protezione Speciale (ZPS)	🌳	Monumento botanico
Riserva istituita	🌿	Area relitta naturale
Parco istituito	●	Cava da recuperare
Biotopo regionale	⊗	Discarica da recuperare
Zona umida	⊞	Barriera infrastrutturale (N.T.A.: Art. 48 - 49)
	⬆	Barriera naturale



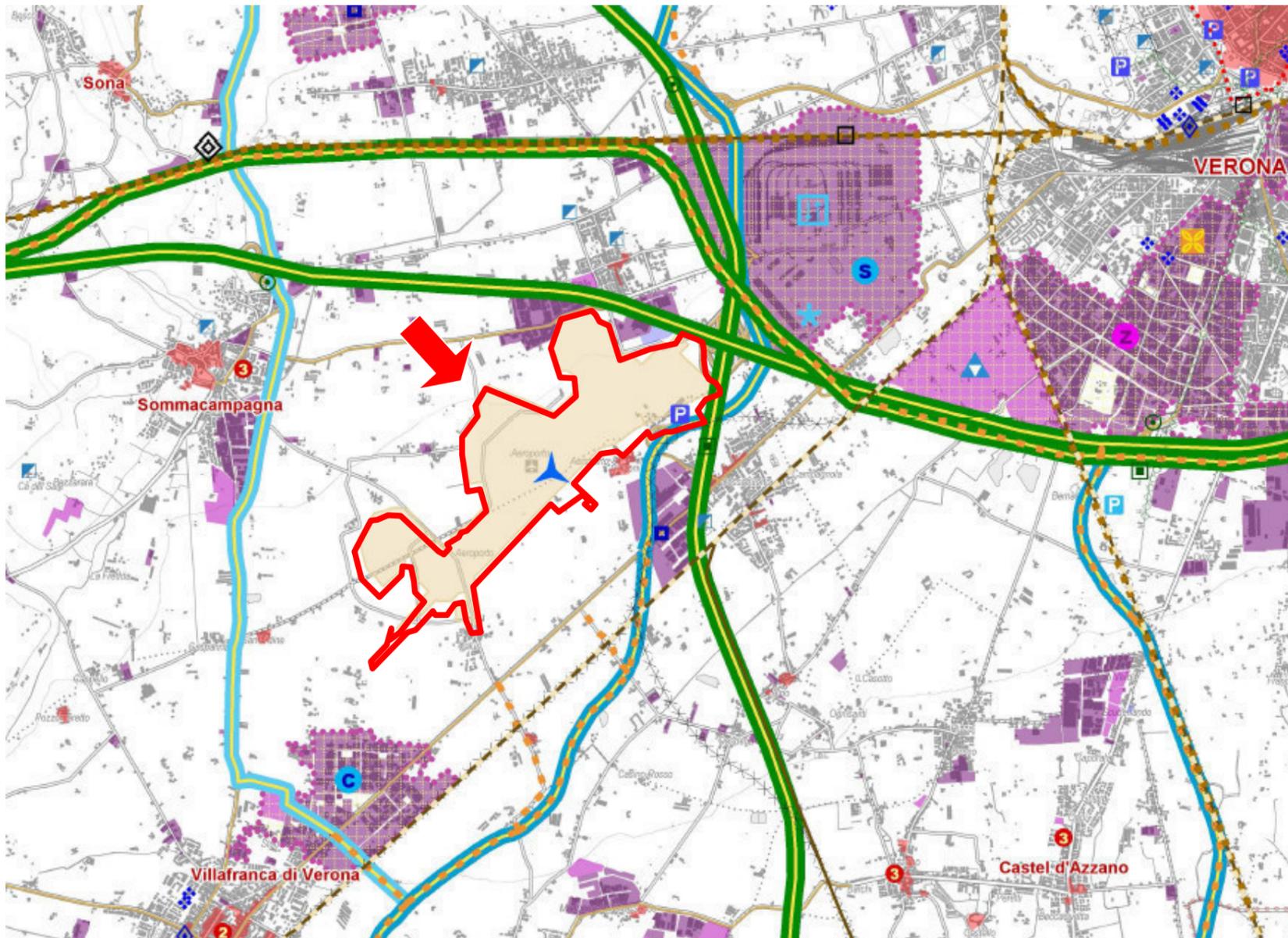
Area oggetto degli interventi

Figura 2.1.8 – Estratto della Tavola 3b del P.T.C.P. (Carta del Sistema Ambientale)

➤ **Tavola 4b del P.T.C.P. (Sistema insediativo - infrastrutturale):**

come visibile nella tavola (cfr. figura 2.1.9) sono individuabili i seguenti elementi:

- è indicato l'aeroporto Valerio Catullo;
- in area terminale dell'aeroporto sono indicati "parcheggio scambiatore" e rete viaria principale;
- a Nord – Nord-Est del sedime aeroportuale sono presenti aree produttive (esistenti e di espansione) tra cui un ambito produttivo di interesse provinciale;
- a Nord-Est del sedime aeroportuale è presente un mercato ortofrutticolo a livello provinciale;
- è indicata la rete autostradale (in parte in progetto), la rete viaria principale ed i caselli autostradali in progetto.



LEGENDA

- | | |
|--|--|
| <p>SISTEMA RESIDENZIALE</p> <ul style="list-style-type: none"> Centro storico (N.T.A.: Art. 8 - 9 - 10) Centro storico di notevole importanza Centro storico di grande interesse Centro storico di medio interesse <p>SISTEMA PRODUTTIVO</p> <ul style="list-style-type: none"> Area produttiva esistente (N.T.A.: Art. 55 - 56 - 60) Area produttiva di espansione (N.T.A.: Art. 55 - 56 - 60) Area produttiva di interesse provinciale (N.T.A.: Art. 55 - 56 - 57) Ambito produttivo di interesse provinciale consolidato (N.T.A.: Art. 55 - 56 - 57 - 58) Ambito produttivo di interesse provinciale con potenzialità di sviluppo strategico (N.T.A.: Art. 55 - 56 - 57 - 59) ZAI storica (N.T.A.: Art. 55 - 56 - 61) Polo di nuovo sviluppo (N.T.A.: Art. 55 - 56 - 62) Orientamento preferenziale di sviluppo Ambito dell'autostrada Zona turistica esistente (N.T.A.: Art. 69 - 70) Zona turistica di progetto (N.T.A.: Art. 69 - 70) Grande struttura di vendita (N.T.A.: Art. 65 - 66 - 67) <p>SISTEMA INFRASTRUTTURALE</p> <p>Classificazione della rete di livello provinciale:</p> <ul style="list-style-type: none"> Rete autostradale (N.T.A.: Art. 75 - 76 - 77) Rete viaria principale (N.T.A.: Art. 75 - 76 - 77 - 78) Rete viaria integrativa (N.T.A.: Art. 75 - 76 - 77) Rete viaria secondaria (N.T.A.: Art. 75 - 76 - 77) Viabilità di progetto (N.T.A.: Art. 75 - 76 - 77) Stick traffic (N.T.A.: Art. 75 - 82) Casello autostradale esistente (N.T.A.: Art. 75 - 76 - 79) Casello autostradale di progetto (N.T.A.: Art. 75 - 76 - 79) Itinerario ciclabile principale esistente (N.T.A.: Art. 75 - 76 - 83) Itinerario ciclabile principale di progetto (N.T.A.: Art. 75 - 76 - 83) Linea ferroviaria esistente (N.T.A.: Art. 84 - 85 - 86) Stazione ferroviaria esistente (N.T.A.: Art. 84 - 85 - 86) | <ul style="list-style-type: none"> Linea Alta Capacità Linea SFMR di progetto (N.T.A.: Art. 84 - 85 - 86) Linea metropolitana di superficie di progetto (N.T.A.: Art. 84 - 85 - 86) Linea filoviaria di progetto (N.T.A.: Art. 84 - 85 - 86) Linea di navigazione (N.T.A.: Art. 84 - 85 - 86 - 87 - 88 - 89 - 90) Canale navigabile (N.T.A.: Art. 84 - 85 - 86) Strada Mercato (N.T.A.: Art. 75 - 81) Comune con volume di traffico superiore a 1500 veicoli/ora (N.T.A.: Art. 80) <p>ALTRI ELEMENTI</p> <ul style="list-style-type: none"> Aeroporto internazionale Aeroporto turistico Aviosuperficie (N.T.A.: Art. 87 - 88 - 89) Superficie aeroportuale Centro intermodale Mercato ortofruttilico di livello provinciale Terminal Parcheggio scambiatore esistente (N.T.A.: Art. 84 - 85 - 86) Parcheggio scambiatore di progetto (N.T.A.: Art. 84 - 85 - 86) Centro polifunzionale per logistica e diportistica (N.T.A.: Art. 84 - 85 - 86 - 87 - 88 - 89 - 90) Porto per la diportistica (N.T.A.: Art. 84 - 85 - 86 - 87 - 88 - 89 - 90) Banchina fluviale (N.T.A.: Art. 84 - 85 - 86) Polo tecnologico Polo fieristico di grande interesse Centro fieristico Polo universitario Centro di sperimentazione agricola Parco tematico (N.T.A.: Art. 87 - 88 - 89) Struttura penitenziaria Termovalorizzatore Ospedale Polo scolastico di rilievo provinciale (N.T.A.: Art. 71 - 72 - 73) Edificio scolastico (N.T.A.: Art. 71 - 72 - 74) Impianto sportivo (N.T.A.: Art. 87 - 88 - 89) |
|--|--|

Figura non in scala



Area oggetto degli interventi

Figura 2.1.9 – Estratto della Tavola 4b del P.T.C.P. (Carta del Sistema Insediativo - Infrastrutturale)

➤ **Tavola 5b del P.T.C.P. (Carta del Sistema del paesaggio):**

come visibile nella tavola (cfr. figura 2.1.10) sono individuabili i seguenti elementi:

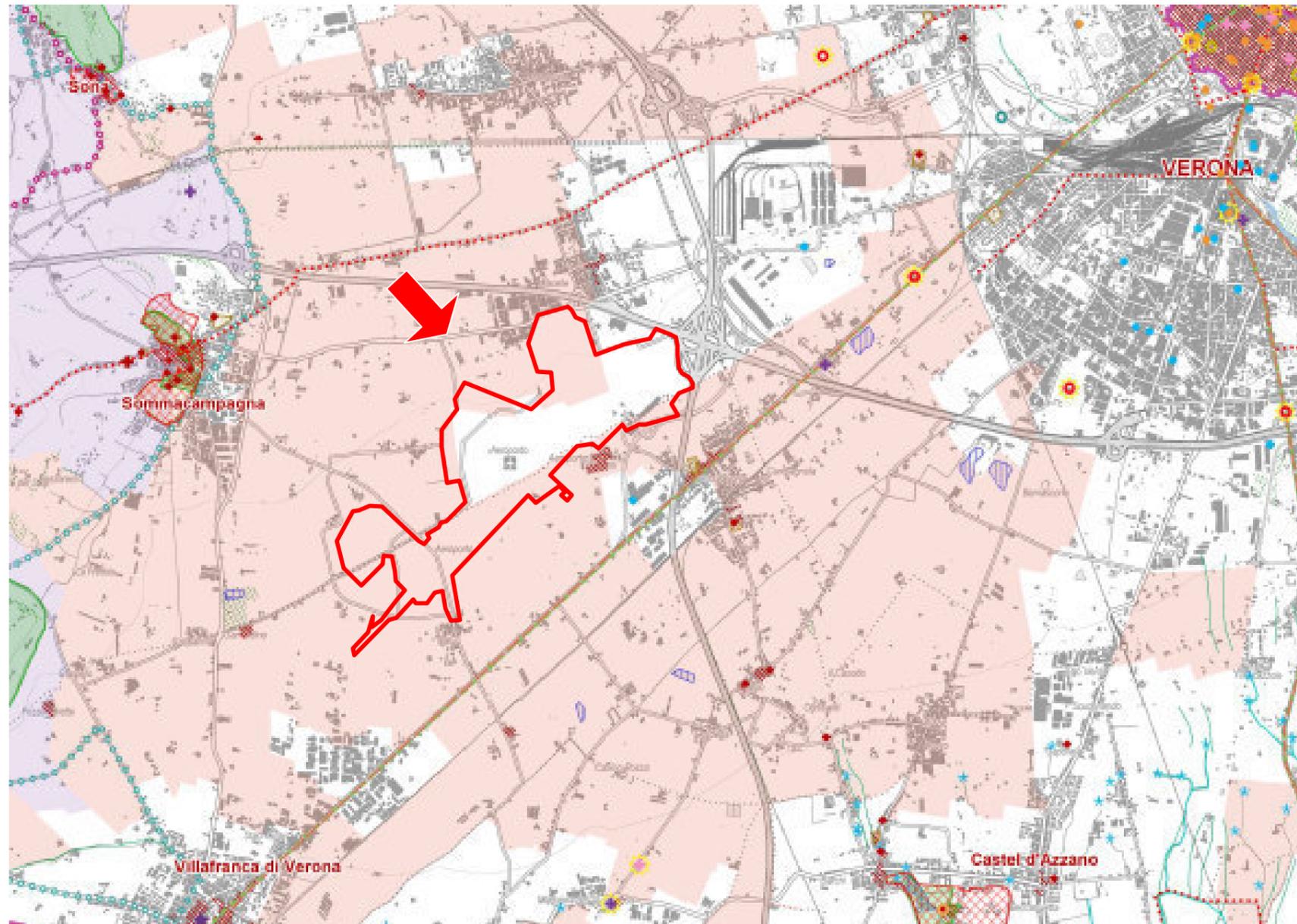
- Parte del sedime aeroportuale è compreso nel “tessuto ed ambito” indicato come “Frutteto – N.T.A.: Artt. 94 - 95 - 96”.

P.T.C.P. – Piano territoriale di coordinamento Provinciale
ANALISI DI COMPATIBILITÀ – CONSIDERAZIONI FINALI

Dall’analisi del rapporto di coerenza del MasterPlan con lo strumento pianificatore in esame emerge una sostanziale compatibilità; inoltre il Masterplan, mediante il potenziamento delle infrastrutture, persegue uno degli obiettivi espressi nel P.T.C.P: “La Provincia sviluppa tutte le iniziative necessarie al potenziamento dell’aeroporto Valerio Catullo”.

Ciononostante, dal punto di vista strettamente ambientale emergono alcuni elementi che necessitano di approfondimento nell’ambito del SIA, sommariamente riassunti di seguito per punti:

- la presenza di centri abitati e centri storici nelle immediate vicinanze del sedime aeroportuale, che possono costituire ricettori sensibili degli impatti potenziali;
- la presenza di un sito inquinato all’interno del sedime aeroportuale (Ex Cava Marchi, oggetto di bonifica);
- il fatto che l’intero sedime aeroportuale insiste sull’area di ricarica dell’acquifero rende necessari opportuni approfondimenti relativi all’ambiente idrogeologico. A tale proposito si osserva tuttavia che le vere e proprie risorgive si trovano a Sud-Est del sedime aeroportuale, e che il sedime aeroportuale, pur trovandosi all’interno della fascia di ricarica degli acquiferi (che è molto ampia e ricomprende anche le autostrade, le tangenziali, gli svincoli, e praticamente l’intero territorio del Comune di Verona, comprese le varie Zone Industriali) non collabora direttamente alla ricarica delle risorgive, essendo in tale ambito la falda a profondità significativa, come meglio descritto ed approfondito nel capitolo 4.11 del presente SIA;
- le “aree di rispetto acustico aeroportuale” indicate nel P.T.C.P., devono essere considerate a titolo puramente indicativo, in quanto non approvate da parte della Commissione Aeroportuale Antirumore.
- il dettaglio dell’uso del territorio circostante il sedime aeroportuale, approfondito nel capitolo 4.15 del presente SIA, che delinea l’attuale estensione effettiva dell’uso a “frutteto”.



LEGENDA

- | | | | |
|--|---|---|---|
| TESSUTI ED AMBITI | | <ul style="list-style-type: none"> ✦ Pieve (N.T.A.: Art. 8 - 9 - 10 - 94 - 95 - 96) ✦ Monastero (N.T.A.: Art. 8 - 9 - 10 - 94 - 95 - 96) ✦ Santuario (N.T.A.: Art. 8 - 9 - 10 - 94 - 95 - 96) ✦ Chiesa (N.T.A.: Art. 8 - 9 - 10 - 94 - 95 - 96) | |
| Naturali ed idrografici: | | Di carattere storico tipologico: | |
| ✦ Risorgiva (N.T.A.: Art. 21 - 22 - 36 - 40 - 94 - 95 - 96) | ▨ Zona umida (N.T.A.: Art. 21 - 22 - 36 - 40 - 94 - 95 - 96) | ✦ Archeologia industriale (N.T.A.: Art. 8 - 9 - 10 - 94 - 95 - 96) | ▨ Monumento (N.T.A.: Art. 8 - 9 - 10 - 94 - 95 - 96) |
| ▬ Paleolaveo (N.T.A.: Art. 94 - 95 - 96) | ▬ Corso d'acqua vincolato (N.T.A.: Art. 5 - 6 - 7 - 94 - 95 - 96) | ✦ Rifugio (N.T.A.: Art. 94 - 95 - 96) | ✦ Malga, baito o casara (N.T.A.: Art. 94 - 95 - 96) |
| ▬ Specchio d'acqua (N.T.A.: Art. 94 - 95 - 96) | ▬ Dorsale (N.T.A.: Art. 94 - 95 - 96) | ✦ Edificio di pregio architettonico (N.T.A.: Art. 8 - 9 - 10 - 94 - 95 - 96) | |
| ▬ Ambito boscato (N.T.A.: Art. 5 - 6 - 7 - 94 - 95 - 96) | Agrari: | ATTRIBUTI DI PREGIO DEL PAESAGGIO | |
| ▬ Vigneto (N.T.A.: Art. 94 - 95 - 96) | ▬ Oliveto (N.T.A.: Art. 94 - 95 - 96) | ▨ Iconema (N.T.A.: Art. 94 - 95 - 96) | ▨ Contesto figurativo (N.T.A.: Art. 8 - 9 - 10 - 94 - 95 - 96) |
| ▬ Frutteto (N.T.A.: Art. 94 - 95 - 96) | ▬ Risala (N.T.A.: Art. 94 - 95 - 96) | ✦ Landmark (N.T.A.: Art. 94 - 95 - 96) | |
| Storici: | | Luoghi, ambiti e percorsi della memoria: | |
| ▨ Centro storico (N.T.A.: Art. 8 - 9 - 10 - 94 - 95 - 96) | ✦ Villa veneta (N.T.A.: Art. 8 - 9 - 10 - 94 - 95 - 96) | ▬ Sistema ferroviario storico (N.T.A.: Art. 8 - 9 - 10 - 94 - 95 - 96) | ▨ Stazione ferroviaria storica (N.T.A.: Art. 8 - 9 - 10 - 94 - 95 - 96) |
| ✦ Corte storica (N.T.A.: Art. 8 - 9 - 10 - 94 - 95 - 96) | ▨ Giardino e parco storico (N.T.A.: Art. 8 - 9 - 10 - 94 - 95 - 96) | ▬ Strada romana (N.T.A.: Art. 8 - 9 - 10 - 94 - 95 - 96) | ▬ Strada lombardoveneta (N.T.A.: Art. 8 - 9 - 10 - 94 - 95 - 96) |
| ELEMENTI STORICI | | ▬ Paesaggio delle Grandi Battaglie (N.T.A.: Art. 8 - 9 - 10 - 94 - 95 - 96) | |
| Di carattere militare: | | Strade del vino: | |
| ✦ Castello (N.T.A.: Art. 8 - 9 - 10 - 94 - 95 - 96) | ✦ Forte (N.T.A.: Art. 8 - 9 - 10 - 94 - 95 - 96) | ▬ Valpolicella (N.T.A.: Art. 94 - 95 - 96) | ▬ Bardolino (N.T.A.: Art. 94 - 95 - 96) |
| ✦ Torre (N.T.A.: Art. 8 - 9 - 10 - 94 - 95 - 96) | ✦ Porta (N.T.A.: Art. 8 - 9 - 10 - 94 - 95 - 96) | ▬ Soave (N.T.A.: Art. 94 - 95 - 96) | ▬ Custoza (N.T.A.: Art. 94 - 95 - 96) |
| ✦ Città murata (N.T.A.: Art. 8 - 9 - 10 - 94 - 95 - 96) | ✦ Città muraria (N.T.A.: Art. 8 - 9 - 10 - 94 - 95 - 96) | ▬ Terradelforti (N.T.A.: Art. 94 - 95 - 96) | ▬ Durello (N.T.A.: Art. 94 - 95 - 96) |
| ✦ Ponte storico (N.T.A.: Art. 8 - 9 - 10 - 94 - 95 - 96) | ✦ Residenza fortificata (N.T.A.: Art. 8 - 9 - 10 - 94 - 95 - 96) | ▬ Arcole (N.T.A.: Art. 94 - 95 - 96) | |
| ✦ Opera militare (N.T.A.: Art. 8 - 9 - 10 - 94 - 95 - 96) | ✦ Tracda di fortificazione (N.T.A.: Art. 8 - 9 - 10 - 94 - 95 - 96) | Strade della mobilità slow: | |
| ▬ Sistema difensivo (N.T.A.: Art. 8 - 9 - 10 - 94 - 95 - 96) | | ▬ Itinerario ciclabile (N.T.A.: Art. 75 - 76 - 83 - 87 - 88 - 89 - 94 - 95 - 96) | ▬ Sentiero escursionistico (N.T.A.: Art. 87 - 88 - 89 - 94 - 95 - 96) |
| Di carattere religioso: | | ▬ Pista da sci di fondo (N.T.A.: Art. 87 - 88 - 89 - 94 - 95 - 96) | ▬ Percorso equitabile (N.T.A.: Art. 87 - 88 - 89 - 94 - 95 - 96) |
| ✦ Abbazia (N.T.A.: Art. 8 - 9 - 10 - 94 - 95 - 96) | | ▬ Ambito scistico (N.T.A.: Art. 87 - 88 - 89) | |

Figura non in scala



Area oggetto degli interventi

Figura 2.1.10 – Estratto della Tavola 5b del P.T.C.P. (Carta del Sistema del paesaggio)

2.2 Pianificazione a livello locale

La L.R. n. 11/2004 prevede che il Piano Regolatore Comunale si sviluppi in Piano di Assetto Territoriale (PAT) e Piano degli Interventi (PI). Il Piano Regolatore Generale vigente mantiene efficacia fino all'approvazione del P.A.T. A seguito dell'approvazione di tale piano, il Piano Regolatore Generale vigente acquista il valore e l'efficacia del PI (Piano degli Interventi) per le sole parti compatibili con il PAT.

Gli strumenti di pianificazione urbanistica a livello locale esaminati sono i seguenti:

- Piano Regolatore Generale del Comune di Villafranca di Verona, elaborato tra gli anni 1988-1991 ed oggetto di successive varianti.
- Regolamento Edilizio del Comune di Villafranca di Verona, approvato con Deliberazione G.R.U. n. 948 del 08/03/1994 e successivamente oggetto di modifiche fino al 2010.
- Piano di assetto del territorio (P.A.T.) Comunale di Villafranca adottato dal Comune di Villafranca di Verona con Delibera del Consiglio Comunale n. 4 del 20/02/2014.
- Piano Regolatore Generale del Comune di Sommacampagna adeguato nel 2004 al (P.A.Q.E.).
- Regolamento Edilizio del Comune di Sommacampagna, in vigore dal 19/08/2013.
- Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.) comunale di Sommacampagna approvato dalla Giunta Regionale con Deliberazione n. 556 in data 03/05/2013.
- Piano Regolatore Generale del Comune di Verona, la cui ultima variante è stata approvata il 23 febbraio 2007 con Delibera di Consiglio Comunale n° 21.
- Piano di assetto del territorio (P.A.T.) Comunale di Verona approvato con deliberazione della giunta regionale n. 4148 del 18 dicembre 2007.
- Piano degli Interventi del Comune di Verona approvato dal Consiglio Comunale data 27 febbraio 2012, ma successivamente sottoposto ad una verifica mediante un nuovo avvio del procedimento di partecipazione e concertazione, stabilito dalla Delibera n. 5 del 16 gennaio 2014 del Consiglio Comunale, e pertanto attualmente in salvaguardia.

2.2.1 Piano Regolatore Generale Comunale di Villafranca di Verona

2.2.1.1 Stato di approvazione del P.R.G. di Villafranca di Verona

Il P.R.G. di Villafranca di Verona attualmente vigente, redatto tra gli anni 1988 – 1991, è stato oggetto di significative e sostanziali varianti fino ai giorni nostri. Ai sensi della L.R. 11/2004 il P.R.G. mantiene l'efficacia fino all'approvazione del P.A.T. (ad oggi non ancora ottenuta) ed in seguito all'approvazione di tale piano rimane comunque vigente ed acquista il valore e l'efficacia del P.I. (Piano degli Interventi) per le sole parti compatibili con il P.A.T..

2.2.1.2 Esame del P.R.G. di Villafranca

Come già approfondito nella relazione tecnica del Masterplan (cfr. Capitolo 3.1.1), il P.R.G. di Villafranca inserisce l'attuale area aeroportuale nelle proprie previsioni urbanistiche. Il sedime interessato comprende una porzione dell'area dedicata alle piste, una piccola porzione dei fabbricati dell'aerostazione e gran parte dell'area del piazzale antistante l'aerostazione.

Il P.R.G., relativamente al sedime aeroportuale prevede:

- l'adozione di fasce di rispetto gerarchizzate per importanza di strade, ferrovie, aeroporto, aree militari, etc.;
- l'individuazione delle aree aeroportuali e dei vincoli aeronautici;
- l'individuazione di idonee aree a servizio dell'aeroporto;
- l'individuazione di un raccordo ferroviario con l'aeroporto e l'insediamento di uno scalo merci a sud della stazione di Villafranca.

Come visibile in Figura 2.2.1 le aree attualmente occupate dal sedime aeroportuale rientrano in ZONA "F" (Aree e attrezzature pubbliche e di pubblico interesse).

Le aree di ampliamento previste dal Masterplan insistono su aree attualmente classificate di tipo agricolo (ZTO "E": Zone Agricole).

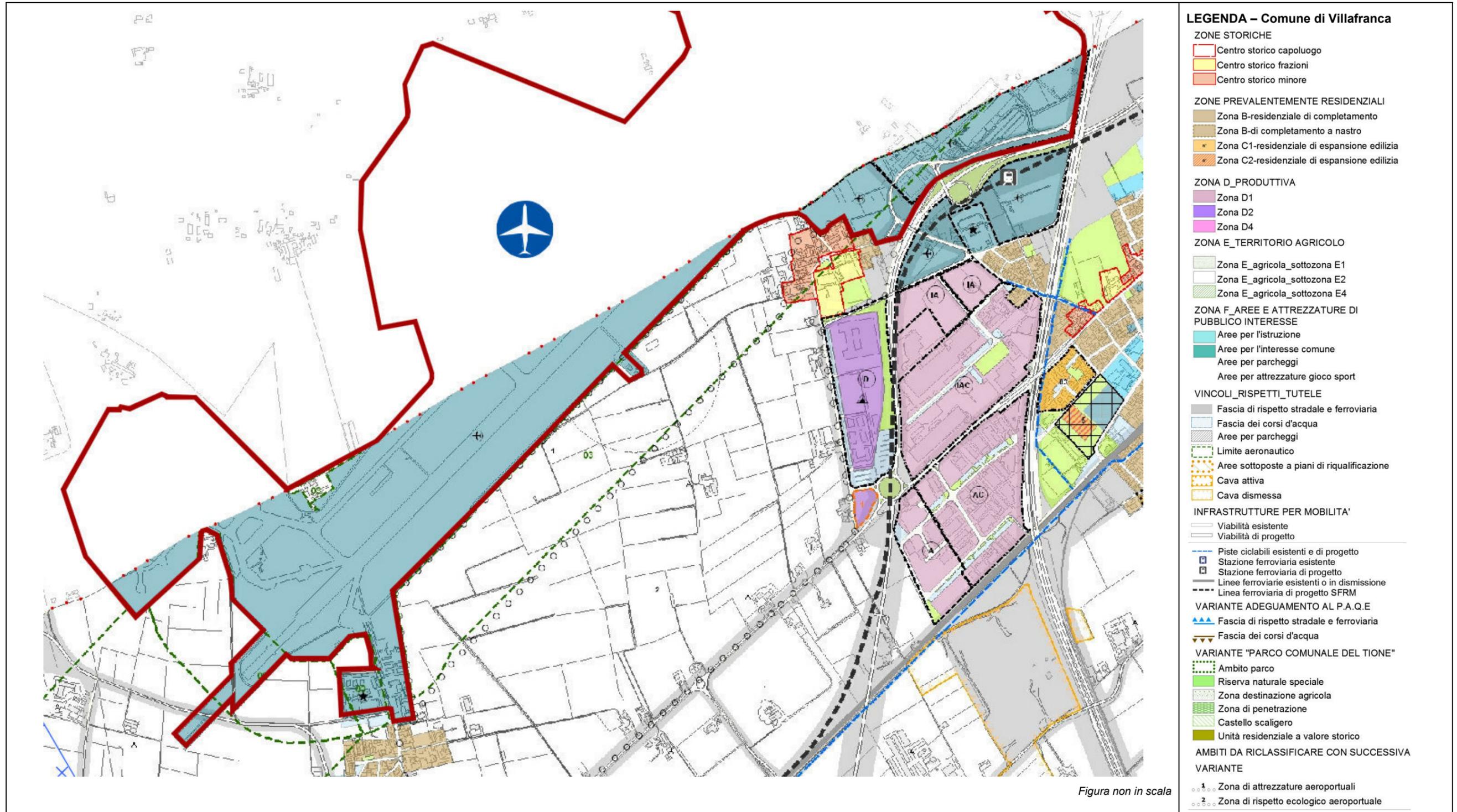


Figura 2.2.1 – Sedime attuale – PRG Villafranca di Verona

Lo strumento di pianificazione individua inoltre i seguenti ambiti da riclassificare, in particolare, come visibile in Figura 2.2.2:

- ambito 01: zone da destinare ad attrezzature, impianti ed infrastrutture aeroportuali;
- ambito 02: zone di rispetto ecologico aeroportuale.

Lo strumento urbanistico sarà quindi modificato secondo le procedure applicabili (Decreto Legge n. 251 / 1995 convertito con Legge n. 351 /1995, art. 1, punto 6) dopo il completamento della procedura di VIA.

P.R.G. – Piano Regolatore Generale Comunale di Villafranca di Verona
ANALISI DI COMPATIBILITÀ – CONSIDERAZIONI FINALI

Dall'analisi del rapporto di coerenza del MasterPlan con lo strumento pianificatore in esame non emergono particolari incompatibilità, fatta salva l'applicazione delle opportune procedure per le variazioni degli strumenti urbanistici al fine di riprendere l'esatta conformazione delle opere previste. Si osserva infatti che gli elaborati del P.R.G. riportano le previsioni progettuali del P.U.A. "Piano particolareggiato dell'aeroporto", riportando quindi l'esatta conformazione della viabilità nell'area terminale aeroportuale.

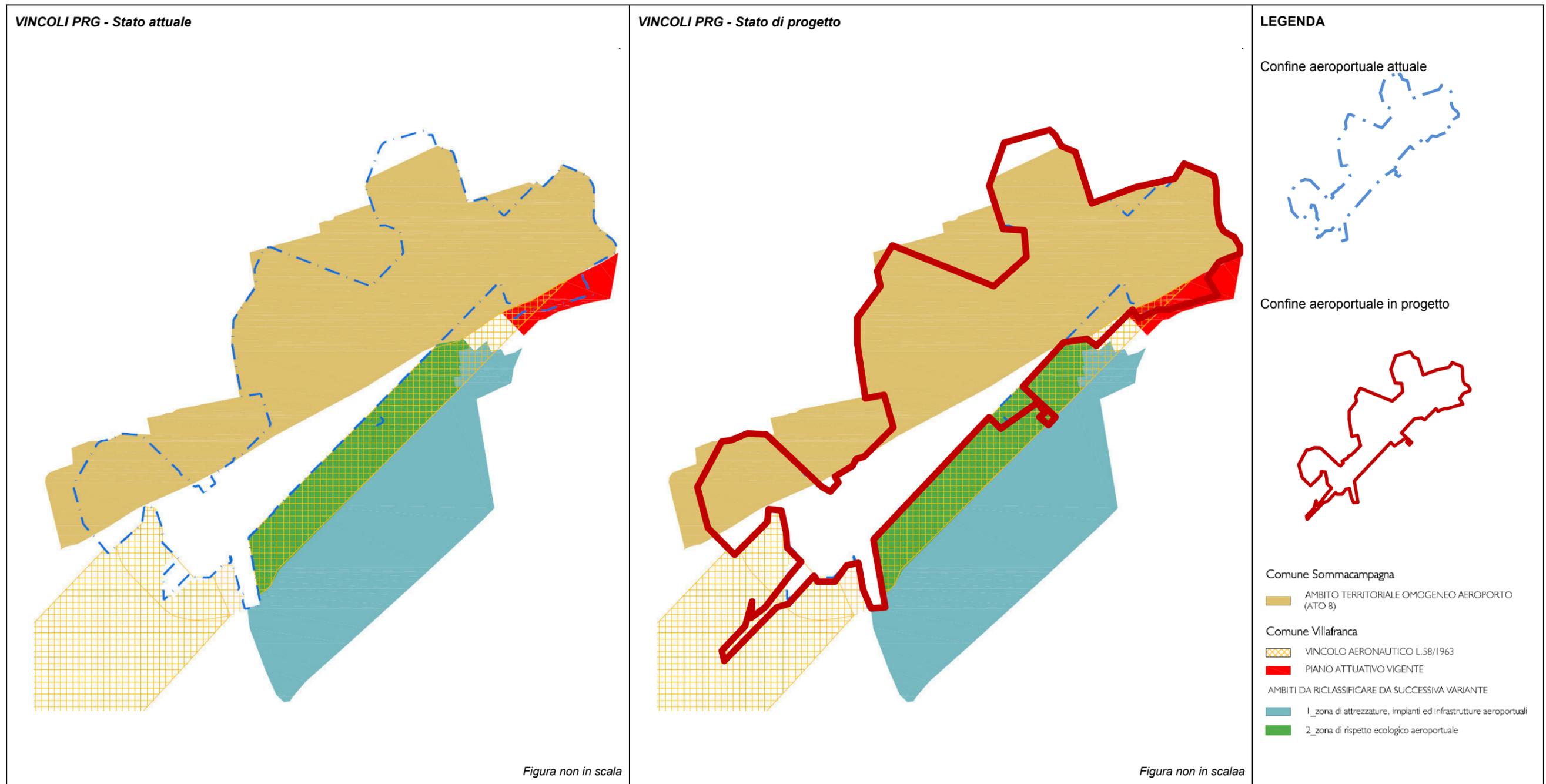


Figura 2.2.2 – (Fonte: Figure 3.05 - 3.06 – Masterplan)

2.2.2 Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.) del Comune di Villafranca

2.2.2.1 Stato di approvazione del P.A.T. di Villafranca di Verona

Per la formazione del Piano di Assetto del Territorio del Comune di Villafranca di Verona è stata attivata la procedura di pianificazione concertata (Art. 15, L.R. n. 11/2004) tra Comune, Provincia e Regione.

La Giunta Comunale ha elaborato il Documento Preliminare e ha sottoscritto con Regione Veneto e Provincia di Verona l'Accordo di Pianificazione per la redazione del piano in forma concertata, così come previsto all'art. 15 della LR 11/2004. Contestualmente all'adozione del Documento Preliminare è stata approvata la Relazione Ambientale che costituisce avvio della procedura di Valutazione Ambientale Strategica. La Giunta Comunale di Villafranca di Verona con Deliberazione n. 166/2008 del 25/11/2008 ha pertanto approvato i seguenti documenti del P.A.T.:

- il Documento preliminare;
- la Relazione Ambientale;
- lo Schema di accordo di pianificazione.

In attuazione dei principi di sussidiarietà e di concertazione l'Amministrazione Comunale ha avviato la fase di confronto e di concertazione con gli enti pubblici territoriali, le associazioni economiche e sociali portatrici di rilevanti interessi sul territorio e di interessi diffusi, nonché con i gestori di servizi pubblici e di uso pubblico, invitandoli a concorrere alla definizione degli obiettivi e delle scelte strategiche individuate dagli strumenti di pianificazione.

L'avvio della fase di concertazione e le modalità di partecipazione sono state stabilite dalla Giunta Comunale con Deliberazione n. 48/2009 del 17/02/2009; la concertazione si è conclusa in data 09 giugno 2009 con la Deliberazione di Giunta Comunale n. 162, pertanto in data 18 dicembre 2012, presso la Direzione Provinciale Urbanistica a Venezia, la Regione Veneto, la Provincia di Verona e l'Amministrazione Comunale di Villafranca di Verona hanno sottoscritto il Verbale e gli elaborati costituenti il P.A.T.

Successivamente, una ricognizione effettuata dall'Amministrazione Comunale per verificare se le politiche definite dalla proposta di P.A.T. rispondessero alle opportunità avanzate da una nuova legge regionale in materia di commercio, ha evidenziato un

fabbisogno di aree commerciali superiori a quelle programmate dal P.A.T., pertanto si è reso necessario rivisitare e ricalibrare parzialmente le norme Tecniche di Attuazione, gli elaborati e la Proposta di P.A.T. sottoscritto in data 12 febbraio 2012.

In data 06 febbraio 2014 presso la Direzione Provinciale Urbanistica a Venezia, sono stati risottoscritti il Verbale e la documentazione rivisitata del P.A.T. e in data 20 febbraio 2014 il Consiglio Comunale di Villafranca di Verona, con Deliberazione n. 4 ha adottato il P.A.T., costituito dai seguenti elaborati:

- 1 **Relazione di Progetto** e allegata carta delle strategie;
- 2 **Relazione Sintetica**;
- 3 **Elaborati cartografici**:
 - Tav. 1 – Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale;
 - Tav. 2 – Carta delle invarianti;
 - Tav. 3 – Carta delle fragilità;
 - Tav. 4 – Carta degli Ambiti Territoriali Omogenei (A.T.O.);
 - Tav. 5 – Carta delle trasformabilità;
- 4 **Norme Tecniche**;
- 5 **Banca Dati alfa-numerica e vettoriale** contenente il Quadro Conoscitivo;
- 6 **Rapporto Ambientale e Sintesi Non Tecnica** ai fini della Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.) e allegata mappa delle emergenze, criticità ed opportunità;
- 7 Valutazione di Incidenza Ambientale (VincA);
- 8 Valutazione di Compatibilità Idraulica e allegata carta del rischio idrogeologico e della rete idrografica ed idraulica.

2.2.2.2 *Esame della compatibilità degli interventi previsti dal Masterplan con il P.A.T. di Villafranca*

Nella Relazione di Progetto e nella Relazione Sintetica del P.A.T. di Villafranca vengono citati più volte l'aeroporto Valerio Catullo ed i possibili sviluppi dello scalo dando particolare importanza alle manovre compensative ambientali necessarie per la tutela dell'abitato.

In particolare nella Relazione di Progetto, nel **paragrafo 2.4 gli obiettivi per il sistema insediativo residenziale e dei servizi**, relativamente alle *politiche per le frazioni*, con riferimento alle frazioni Caluri, Calzoni e Dossobuono, più prossime al sedime aeroportuale, si legge:

“... per le frazioni minori di **Caluri e Calzoni** il Piano pone particolare attenzione a sviluppare manovre compensative ambientali legate ai possibili sviluppi delle aree aeroportuali.

Dossobuono, a differenza della altre frazioni, si pone da questo punto di vista in modo del tutto originale, stretto com'è tra le infrastrutture di rango nazionale (ancora “in movimento”), contiguo all'aeroporto e ai quartieri sud di Verona, ormai profondamente diverso dalle sue origini ed abitato da una popolazione più giovane e meno radicata (perché in provenienza dal cuore metropolitano).

Non per questo si tratta di una popolazione meno attenta alla qualità dell'abitare che deve qui recuperare un gap accumulato negli anni, **da compensare con manovre ambientali** particolarmente accentuate, senza con ciò rinunciare ad assumere ruoli più complessi che la sua parte produttiva si candida a sviluppare, anche in funzione della presenza aeroportuale.

Per il centro di Dossobuono il PAT promuove politiche di **riqualificazione dello spazio abitato** per compensare l'attuale assenza di spazi pubblici e più in generale frammentazione dei servizi.”

Nel **paragrafo 2.5 Gli obiettivi di assetto infrastrutturale** si pone nuovamente l'accento sulle compensazioni ambientali a favore della frazione di Dossobuono, laddove si descrive come sia necessaria una progettualità che si sviluppi:

“per l'**aeroporto**, negoziando i progetti di sviluppo dello scalo con un assetto più razionale (e più sostenibile nelle sue implicazioni finanziarie) delle aree per la sosta e l'accoglienza e con un quadro di compensazioni ambientali che riduca l'esposizione dei tessuti e delle funzioni urbane più impattate (vedi Dossobuono).”

Il **paragrafo 2.7 Gli obiettivi di qualità paesistico-ambientale** descrive le principali criticità percepite dalla popolazione di Villafranca:

“Tra le situazioni di criticità percepite dalla Comunità si segnala:

- **l'elevato sfruttamento del territorio per cave e discariche** aggravato dall'assenza di ripristini ambientali;
- **l'impatto ambientale generato dall'aeroporto;**
- **l'insufficiente manutenzione del verde pubblico** e la ridotta sensibilità civica nella cura degli spazi pubblici;
- **l'inquinamento atmosferico ed acustico** l'insicurezza a causa del continuo aumento del traffico;
- **l'insufficienza delle alberature** nell'arredo urbano e nel paesaggio rurale.”

Il **paragrafo 2.8 Gli obiettivi di concertazione inter-istituzione** pone l'accento sulla necessità di concertazioni di confine con i comuni confinanti; in particolare:

“... concertazioni “di confine” sono necessarie **con Sommacampagna e con Verona per gestire gli effetti che lo sviluppo dello scalo aeroportuale induce sul territorio** in termini di mobilità e accessibilità, di organizzazione della sosta e della accoglienza, di localizzazione di nuove funzioni ma anche per cogliere le esigenze di mitigazione della pressione ambientale (clima acustico, congestione e inquinamento da traffico):

Il **paragrafo 3.1 Il sistema de vincoli** descrive il contenuto delle tavole cartografiche, ed in particolare ricorda, con riferimento alla *Tav. 1 “Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale”* che:

“per i vincoli sovraordinati il territorio comunale è interessato oltre che dal PAI e dal PAQE, anche dai Piani di Rischio/Tutela derivanti dalla presenza dello scalo aeroportuale “Valerio Catullo”.

Mentre, descrivendo i contenuti della *Tav. 4 “Carta delle trasformabilità”* il PAT individua come servizi e attrezzature di maggior rilevanza:

“... le infrastrutture aeroportuali e i servizi aeroportuali”.

Vengono ora proposti alcuni estratti degli elaborati grafici allegati P.A.T., con individuazione del sedime aeroportuale dell’aeroporto Valerio Catullo nella configurazione relativa allo scenario 2030.

Dall’analisi delle tavole allegate al P.A.T. e delle relative norme tecniche emergono le considerazioni indicate nei paragrafi seguenti.

➤ **Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale (Figura 2.2.3)**

La carta esaminata è una tavola ricognitiva di tutti i vincoli di conservazione, di tutela e di prevenzione gravanti sul territorio, derivanti da leggi nazionali e regionali, ricadenti nella categorie dei vincoli sovraordinati (quali quelli che discendono dai Piani di Rischio/Tutela derivanti dalla presenza dello scalo aeroportuale “Valerio Catullo”), della conservazione, della prevenzione.

A tal proposito sono state approvate da ENAC le Mappe di Vincolo di cui all’art. 707 del Codice della Navigazione relative all’Aeroporto Valerio Catullo e rese note ai Comuni a dicembre 2014.

Tutto il territorio risulta inoltre classificato zona sismica “4” ai sensi del DPR n. 380/01.

Come visibile in figura 2.2.3 nella carta sono individuabili i seguenti elementi:

- viene individuato l’aeroporto con le relative zone di tutela A, B, C e D ai sensi del D. Lgs. 96/05 e s.m.i. - art. 707 e dell’art. 4 delle norme di attuazione del

Piano d'Area Quadrante Europa - P.A.Q.E., le cui prescrizioni e vincoli sono indicati all'art. 25 delle norme di attuazione del PAT:

- Art. 25, c. 7: “Nelle aree comprese nel Piano di Rischio Aeroportuale si applicano le disposizioni derivanti dalle normative in materia aeronautica, contenute nella Variante Parziale del PRG Comunale di adeguamento all'art. 4 “aree aeroportuali”.
- Art. 25, c. 8: “Nelle zone a servizi individuate dal PRG vigente come zone F80 (aree per attrezzature pubbliche e di pubblico interesse) non potrà essere rilasciata alcuna autorizzazione edilizia in assenza dell'Accordo di cui agli artt. 6 e 7 della L.R. 11/2004, come disciplinato dagli artt. 46 e 62 delle presenti norme.
- In aree limitrofe al sedime aeroportuale sono indicati: centri storici frazioni e centri storici minori, cave, impianti militari e relative fasce di rispetto.

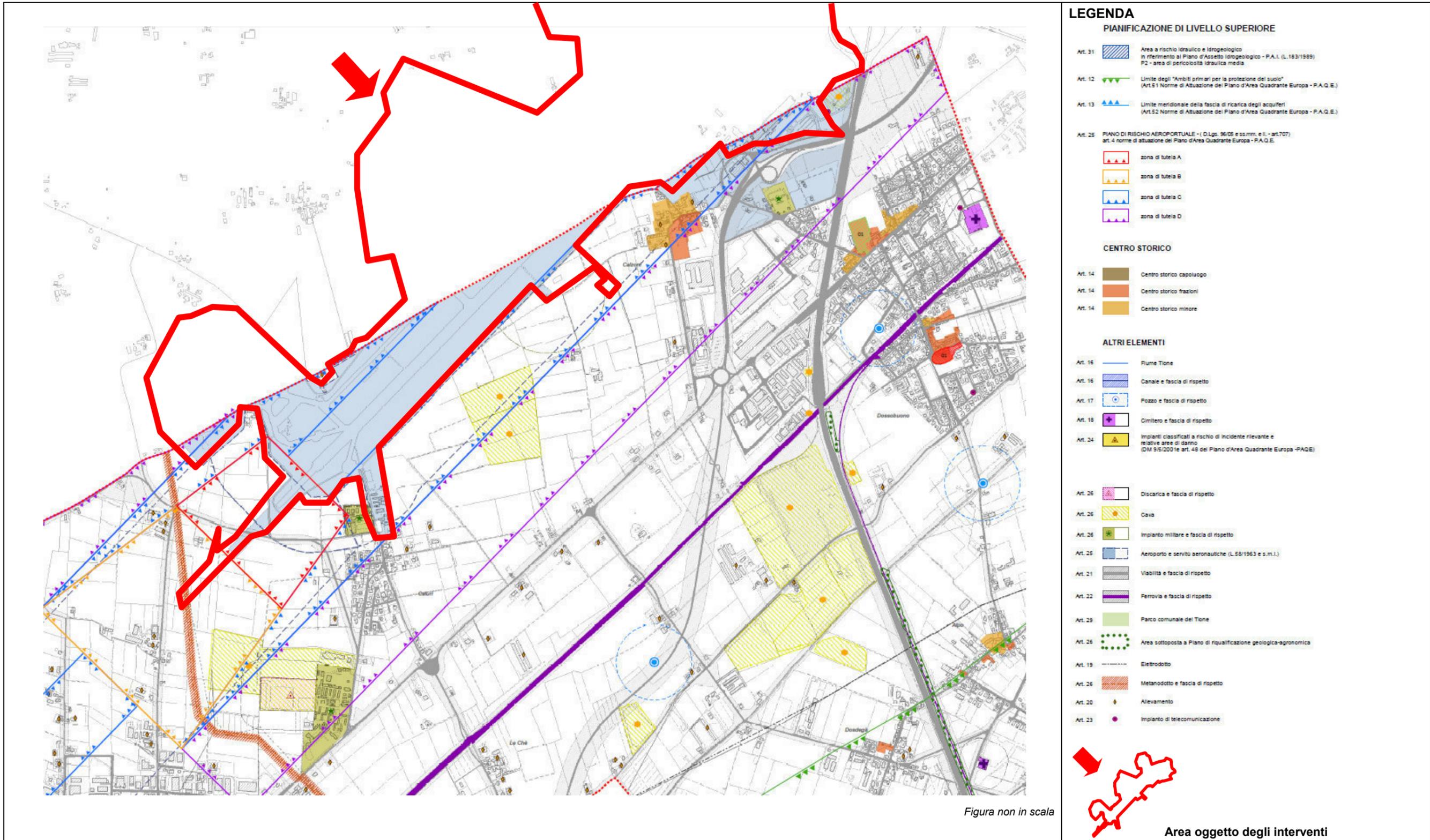


Figura 2.2.3 – Estratto della Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale del P.A.T. di Villafranca

➤ **Carta delle invarianti (Figura 2.2.4)**

La Tavola 2 “Carta delle Invarianti” raggruppa le risorse territoriali geologiche e idrogeologiche, ambientali e paesaggistiche, geomorfologiche, storico-monumentali da sottoporre a tutela e che il PAT ritiene non possano essere “negoziare” nel processo di trasformazione del territorio.

Come visibile in figura 2.2.4 nella carta sono individuabili le invarianti:

- di natura geologica, geomorfologica idrogeologica;
- di natura paesaggistica e ambientale;
- di natura storico monumentale;
 - ✓ in aree limitrofe al sedime aeroportuale sono individuati i centri storici minori di Calzoni e Ganfardine, per i quali le norme tecniche di attuazione del P.A.T prevedono, all’Art. 14, c. 5: “Sino all’approvazione del P.I. adeguato alle precedenti direttive, sugli immobili ricadenti negli ambito di cui al presente articolo sono confermati gli interventi già previsti.”

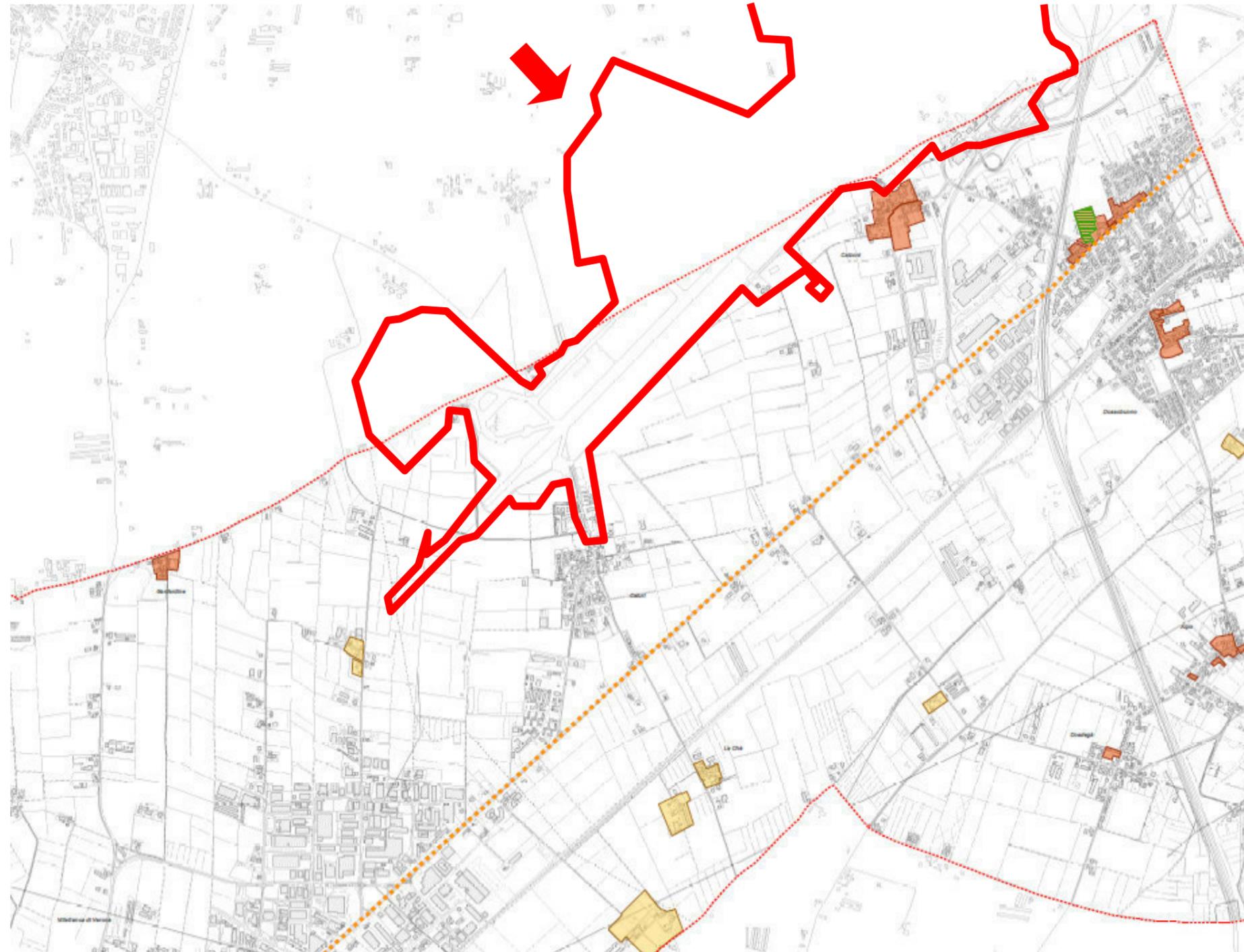


Figura non in scala

LEGENDA

Confine comunale

INVARIANTI

DI NATURA GEOMORFOLOGICA

Art. 28 Orli di Terrazzi Fluviali

Art. 28 Testa di risorgiva

DI NATURA IDROGEOLOGICA E IDRAULICA

Art. 13 Limite superiore della linea delle risorgive
(limite aggiornato rispetto a quello del PAQE sulla base dei rilievi effettuati)

Art. 28 Fiume Tione

Art. 28 Corsi d'acqua minori

DI NATURA PAESAGGISTICO-AMBIENTALE

Art. 10 Area circostante il Castello Scaligero e il Parco di Villa Mariotto
(tutelati ai sensi del D.Lgs. 42/2004)

Art. 29 Parco comunale del Tione

DI NATURA STORICO-CULTURALE

Art. 14 Centro storico di Villafranca

Art. 14 Centro storico minore

Art. 27 Beni ambientali e architettonici (Nuclei di antica origine aventi particolari caratteristiche di bene culturale tipico della zona rurale)

Art. 27 Asse di fondazione

Art. 27 Strada Consolare Romana (Via Postumia)

Art. 27 Serraglio Scaligero

Art. 27 Castello Scaligero



Area oggetto degli interventi

Figura 2.2.4 – Estratto della Carta delle invariati del P.A.T. di Villafranca

➤ **Carta delle fragilità (Figura 2.2.5)**

La Tavola 3 “Carta delle Fragilità”, costituisce la sintesi di tutti quegli elementi che pongono dei limiti all’uso del territorio relativamente alla qualità dei terreni, alla vulnerabilità intrinseca degli acquiferi, al rischio di dissesti idrogeologici.

Come visibile in figura 2.2.5 nella carta sono individuabili i seguenti elementi:

- Compatibilità geologica (Art. 30, c. 3.a, Norme tecniche di attuazione del P.A.T.):
l’intera porzione di sedime aeroportuale insistente sul Comune di Villafranca è classificata come *“Terreno idoneo: in queste aree non ci sono preclusioni di carattere geologico all’edificabilità e gli interventi di trasformazione urbanistica ed edilizia sono soggetti alle ordinarie procedure e disposizioni di legge, nel rispetto dei piani e dei programmi di settore, con riguardo agli effetti della impermeabilizzazione dei suoli. In particolare in riferimento alla normativa nazionale vigente ed al fine di prevenire danni o pregiudizi al patrimonio edilizio esistente o alla stabilità e qualità ambientale, tutti gli interventi edilizi e infrastrutturali e quelli che comportano comunque movimenti di terra e/o scavi e/o interferenze con la falda acquifera, sono assoggettati a verifica di compatibilità del sito rilevabile dai contenuti della Relazione Geologica di progetto. La relazione, parte integrante della documentazione progettuale, deve essere corredata da cartografia geologico-tecnica a scala idonea per rilevare e rappresentare le attitudini delle unità del terreno interessate con particolare riferimento alle caratteristiche litologico-tecniche, ai processi geomorfologici in atto, alle condizioni sismiche locali ed alle condizioni di rischio idrogeologico. La valutazione deve considerare un intorno di ampiezza tale da poter interagire con l’intervento in progetto”*.
- Aree soggette a dissesto idrogeologico;
- Aree a rischio archeologico.

PAGINA LASCIATA INTENZIONALMENTE IN BIANCO

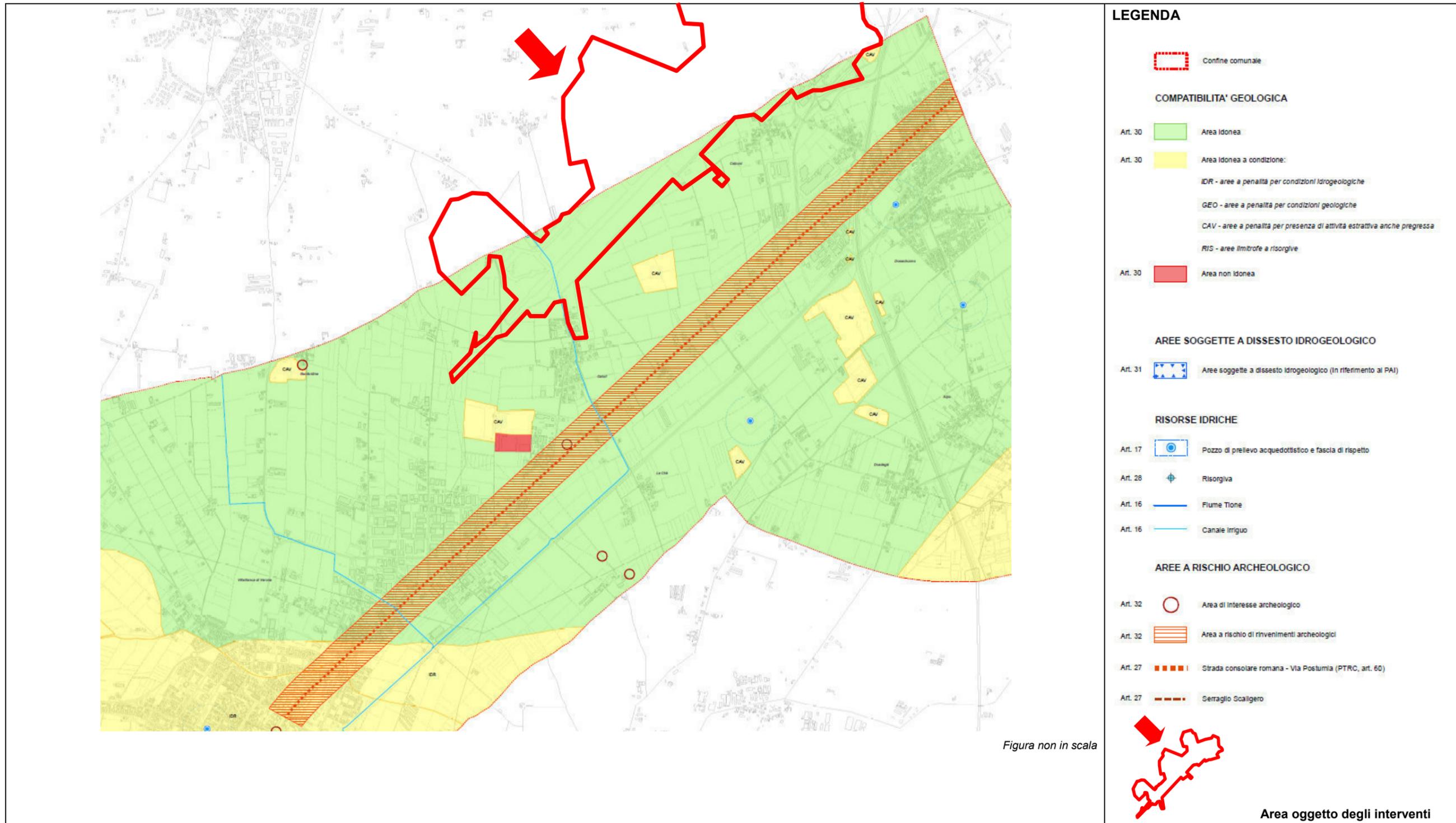


Figura 2.2.5 – Estratto della TAV. 3 - Carta delle fragilità del P.A.T. di Villafranca

➤ **Carta degli Ambiti Territoriali Omogenei (A.T.O.) (Figura 2.2.6)**

Mediante tale carta il P.A.T. individua gli Ambiti Territoriali Omogenei nei quali, ai sensi della Legge Regionale n. 11/2004 (art. 13), deve essere suddiviso il territorio comunale al fine di esprimere gli indirizzi principali ed i parametri da rispettare nella predisposizione della parte gestionale del Piano Regolatore Comunale attraverso il successivo Piano degli Interventi (PI).

La metodologia usata per l'individuazione delle ATO è stata quella dell'analisi dei tessuti urbani e degli "spazi aperti", in funzione della loro complessità ed articolazione, Successivamente adattati con le indicazioni che parallelamente venivano dalla VAS.

Le analisi del PAT hanno portato ad articolare il territorio comunale di Villafranca di Verona in nove ambiti così raggruppati (fig. 2.2.6):

- **centro capoluogo** (ATO 1 - centro storico di Villafranca, ATO 2 – città della residenza e dei servizi, ATO 3 - polo produttivo Postumia, ATO 4 - dell'innovazione);
- **Parco del Tione e del Serraglio** (ATO 5 - Parco del Tione e del Serraglio);
- **contesto metropolitano** (ATO 7 – rurale nord e aeroporto, ATO 8 - centro abitato di Dossobuono, ATO 9 - periurbano metropolitano di Rizza, Alpo e Dosdegà);
- **contesto rurale** (ATO 6 - rurale sud dei centri di Quaderni, Rosegaferro e Pizzoletta).

In particolare le N.T.A., nella scheda relativa al **sub-ambito 7.1 – aeroporto**, definiscono, tra gli obiettivi, strategie e salvaguardie, le seguenti azioni programmate:

1. 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;
2. **migliorare la qualità della sosta** con la realizzazione parcheggi di interscambio in prossimità dell'aeroporto e della nuova stazione ferroviaria metropolitana, privilegiando soluzioni multipiano. L'attuazione degli interventi dovrà avvenire mediante convenzionamento;
3. **promuovere il rinnovamento delle aree produttive** come luoghi ad alta qualità formale e ricercando l'opportunità di innovazione territoriale;

4. 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;
5. **consolidare le aree a servizi nelle frazioni** e garantire collegamenti ciclabili con i centri urbani di riferimento [...].

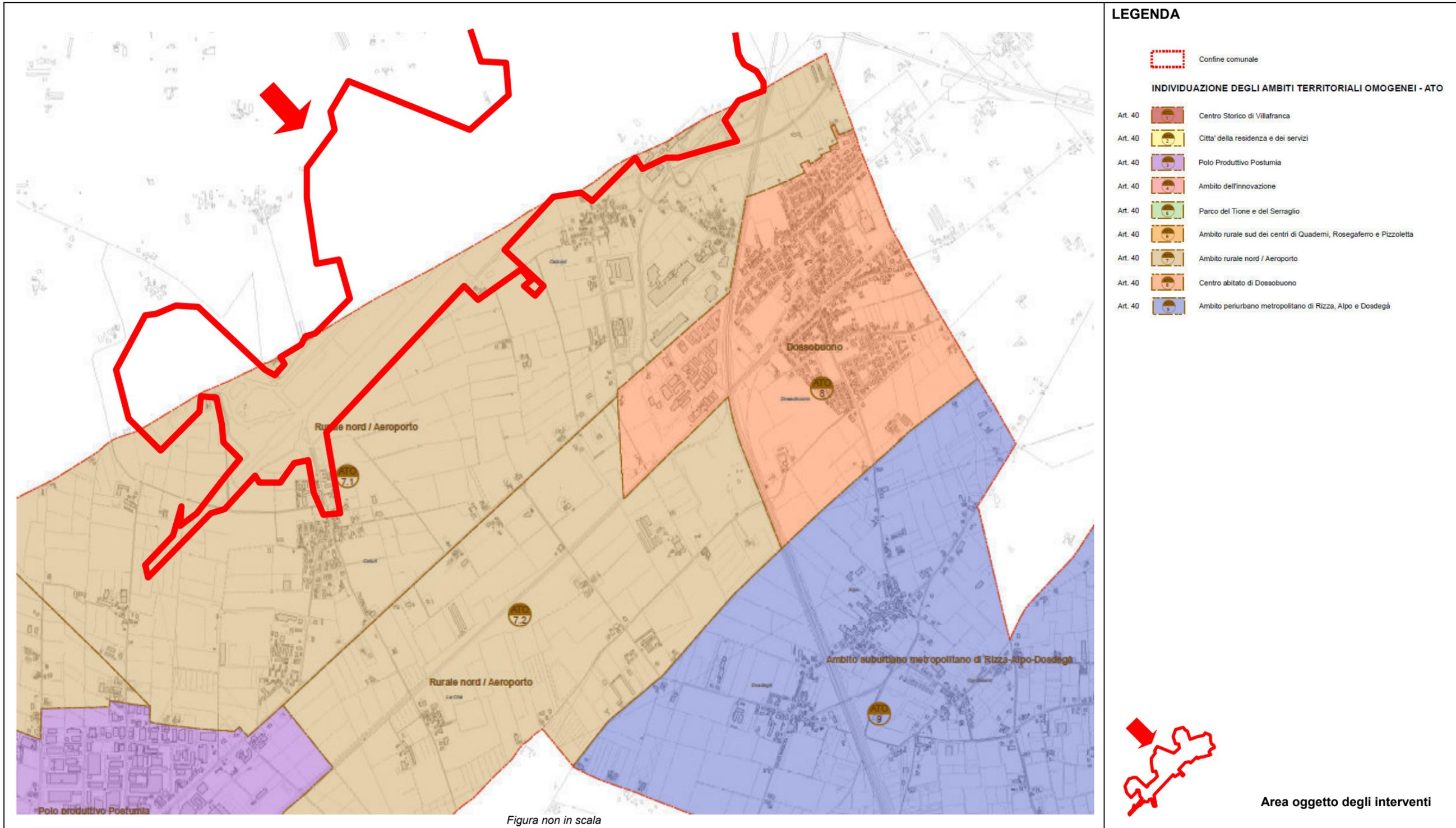


Figura 2.2.6 – Estratto della TAV. 4a - Carta degli Ambiti Territoriali Omogenei (A.T.O.) del P.A.T. di Villafranca

➤ **Carta delle trasformabilità (Figura 2.2.7)**

La Tavola 4 “Carta della Trasformabilità” illustra le azioni del PAT, che si possono distinguere in:

- azioni strategiche del sistema insediativo e ambientale – paesaggistico, indicando i limiti alla nuova edificazione e le linee preferenziali di sviluppo insediativo, gli ambiti di riqualificazione e riconversione, gli ambiti di edificazione diffusa, i servizi di maggiore rilevanza esistenti e di progetto, le azioni di mitigazione, la viabilità da riqualificare, le piste ciclo-pedonali;
- azioni di tutela, valorizzazione e mitigazione del sistema insediativo e ambientale paesaggistico indicando i centri storici, i beni di interesse storico – ambientale, i coni visuali, la rete ecologica.

Il sedime aeroportuale risulta compreso nelle “Aree e attrezzature aeroportuali”, normate dall’art. 46 Servizi e attrezzature di maggior rilevanza delle Norme tecniche di attuazione che prescrive al comma 9:

“Al fine di assumere proposte di progetti e iniziative di rilevante interesse pubblico funzionali allo sviluppo dell’aeroporto, l’attuazione delle aree a servizio aeroportuali potrà avvenire mediante la procedura di Accordo prevista dalla LR 11/2004, artt. 6 e 7, o con altre procedure previste dalla legge vigente”.

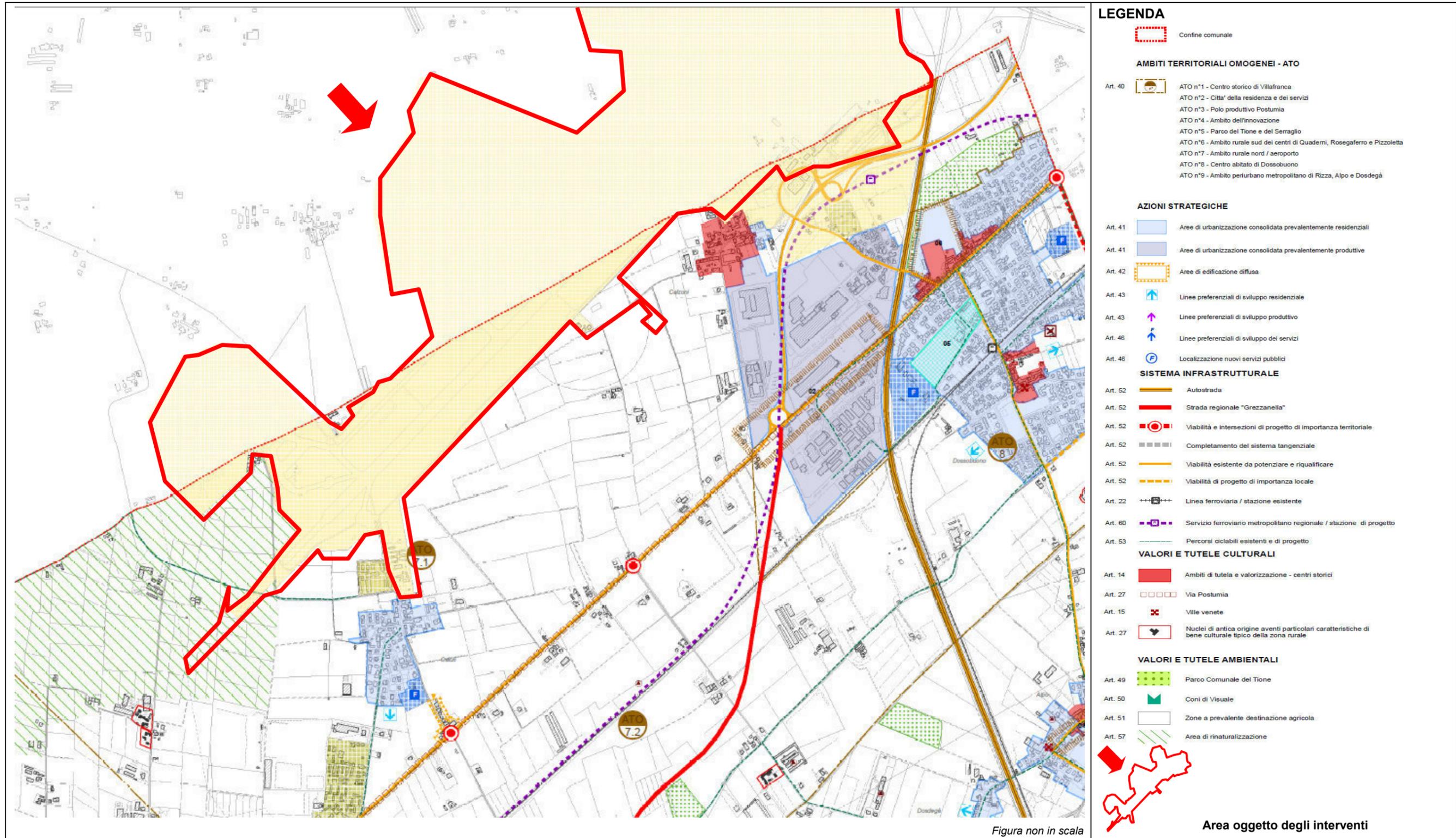


Figura 2.2.7 – Estratto della TAV. 4b - Carta della trasformabilità del P.A.T. di Villafranca

Le problematiche ambientali legate alla presenza dell'aeroporto Valerio Catullo vengono trattate nella Relazione Ambientale per la Valutazione Ambientale Strategica del P.A.T.; in particolare nel capitolo 4.1 "Le criticità ambientali" si cita:

"Matrice acqua:

... ..

Reticolo fognario (pag. 31 Relazione Ambientale P.A.T.):

- *L'infrastruttura aeroportuale recapita nel sistema fognario comunale per quanto concerne la parte civile e i reflui trattati dei bottini di bordo degli aerei (che vengono pretrattati negli aerei, recapitati nel depuratore dell'aeroporto che scarica in fognatura). Anche le due stazioni di servizio AGIP e TAMOIL per gli aerei conferiscono in fognatura. Le piste di volo non sono invece drenate e questo può essere un grosso problema.*

... ..

Temi da approfondire eventualmente critici:

- *Modalità di smaltimento e qualità delle acque di dilavamento di origine meteorica delle piste aeroportuali;*

matrice salute umana e mobilità:

... ..

La mobilità

Villafranca rappresenta un nodo strategico del sistema infrastrutturale veronese, essendo il territorio comunale attraversato da due autostrade, dalla strada ex statale n.62 detta Postumia, dalla linea ferroviaria VR - MN ed ospitando l'Aeroporto Valerio Catullo; la maggior criticità accertata, e al tempo stesso uno dei temi principali emersi dalla Fase di ascolto, è la viabilità dell'intero territorio comunale (in particolare l'accessibilità) in merito ai diffusi fenomeni della congestione e del traffico, soprattutto nel centro urbano di Villafranca e nelle frazioni di Pizzoletta e Dossobuono, quest'ultimo accerchiato da ogni collegamento infrastrutturale presente nel territorio comunale.

... ..

L'aeroporto

L'aeroporto costituisce una sorgente puntale di impatto ambientale e pertanto merita di un approfondimento specifico. Ad esso sono connesse problematiche di inquinamento acustico, di gestione delle acque di dilavamento delle piste, di idonea accessibilità e di ricucitura con il tessuto urbano della città.

... ..

Rumore

I livelli di rumori del territorio comunale sono maggiormente influenzati dagli autoveicoli e dagli aeroplani, in particolare quelli militari, insistenti in tale contesto.

P.A.T. – Piano di Assetto del Territorio di Villafranca
ANALISI DI COMPATIBILITÀ – CONSIDERAZIONI FINALI

Dall'analisi del rapporto di coerenza del MasterPlan con il P.A.T. emerge una sostanziale situazione di compatibilità; dovranno comunque essere adeguati gli elaborati grafici di piano in seguito all'approvazione degli interventi del Masterplan.

Considerando che uno degli obiettivi del presente Studio di Impatto Ambientale è l'individuazione delle eventuali misure di mitigazione e/o compensative degli impatti, il P.A.T. risulta importante in quanto già individua i temi che potrebbero essere presi in considerazione per l'individuazione di interventi compensativi, nella parte in cui evidenzia gli aspetti ambientali più carenti a livello comunale (es. esistenza verde pubblico e sua manutenzione, insufficienza alberature, assenza di ripristini ambientali in corrispondenza di cave dismesse,) e indica tra i suoi obiettivi il miglioramento della qualità della sosta, da realizzare attraverso soluzioni multipiano. Anche gli altri aspetti citati dal P.A.T. (es. accessibilità e intermodalità) sono ampiamente condivisi dalle previsioni del Masterplan.

E' necessario sottolineare che il PAT prevede che, laddove vi sia la necessità di progettare iniziative di rilevante interesse pubblico funzionali allo sviluppo dell'aeroporto, l'attuazione delle aree a servizio aeroportuali dovrà avvenire mediante la procedura di Accordo prevista dalla LR 11/2004, artt. 6 e 7, o con altre procedure previste dalla legge vigente.

Nella Relazione Ambientale per la Valutazione Ambientale Strategica del P.A.T. vengono indicati i temi ambientali da approfondire e le eventuali criticità legate all'aeroporto: in particolare viene indicato l'inquinamento acustico generato dall'infrastruttura e le modalità di smaltimento delle acque di dilavamento meteorica delle piste aeroportuali; entrambi i temi sono approfonditi nell'ambito del "quadro di riferimento ambientale" del presente Studio.

2.2.3 Piano di Regolatore Generale Comunale di Sommacampagna

2.2.3.1 Stato di approvazione del P.R.G. di Sommacampagna

Il P.R.G. di Sommacampagna attualmente vigente, approvato nel 1989, è stato oggetto di numerose varianti, tra cui la variante n. 21 del 2004 che costituisce l'adeguamento del P.R.G. al Piano d'Area Quadrante Europa.

Ai sensi della L.R. 11/2004 il P.R.G. mantiene l'efficacia fino all'approvazione del P.A.T. (ad oggi non ancora ottenuta) ed in seguito all'approvazione di tale piano rimane comunque vigente ed acquista il valore e l'efficacia del P.I. (Piano degli Interventi) per le sole parti compatibili con il P.A.T.

Dal 19 agosto 2013 è in vigore il nuovo Regolamento Edilizio comunale, che tuttavia non riporta indicazioni specifiche per l'aeroporto.

2.2.3.2 Esame della compatibilità degli interventi previsti dal Masterplan con il P.R.G. di Sommacampagna

Il P.R.G. di Sommacampagna inserisce l'attuale area aeroportuale nelle proprie previsioni urbanistiche. Il sedime interessato comprende la rimanente parte dell'area delle piste, dei fabbricati e del piazzale di accesso, oltre a quasi tutta l'area utilizzata in forma esclusiva dall'aviazione militare. Peraltro, non sono previste nel Masterplan opere insistenti sul territorio del Comune di Sommacampagna al di fuori dell'attuale sedime aeroportuale, salvo limitate porzioni di territorio attualmente ad uso agricolo, per la realizzazione della nuova viabilità interna di collegamento con la margherita Nord per utilizzo del deposito carburanti militare (cfr. successivo paragrafo 3.2)

L'esame di compatibilità delle opere previste dal Masterplan con il P.R.G. viene illustrato in Figura 2.2.8 (Estratto della Tavola 13-1 N.95 del P.R.G. di Sommacampagna).

P.R.G.C. – Piano Regolatore Generale Comunale di Sommacampagna
ANALISI DI COMPATIBILITÀ – CONSIDERAZIONI FINALI

Dall'analisi del rapporto di coerenza del MasterPlan con lo strumento pianificatore in esame non emergono particolari incompatibilità, si osserva infatti che l'intera area aeroportuale ricadente nel territorio comunale di Sommacampagna è contraddistinta da un'unica area normativa, senza alcuna differenziazione: la regolamentazione degli interventi di dettaglio viene demandata alla progettazione urbanistica attuativa. Si segnala tuttavia l'esistenza di alcune limitate porzioni di territorio ad uso agricolo per cui il Masterplan prevede l'annessione al sedime aeroportuale per la realizzazione di una nuova viabilità interna.

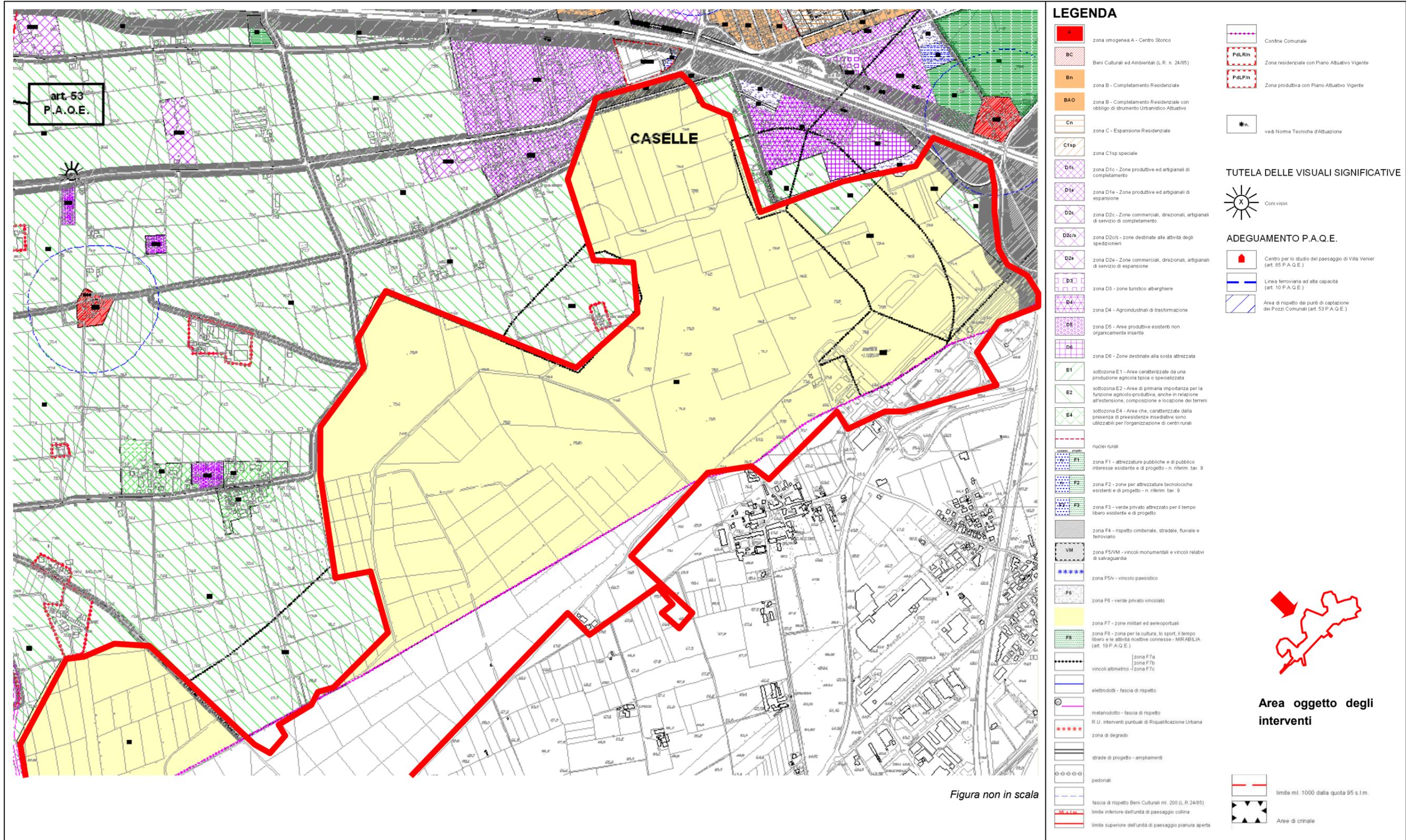


Figura non in scala

Figura 2.2.8 – Estratto della Tavola 13-1 N.95 del P.R.G. di Sommacampagna

2.2.4 Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.) del Comune di Sommacampagna

2.2.4.1 Stato di approvazione del P.A.T. di Sommacampagna

Il Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.) comunale di Sommacampagna è stato adottato dal Consiglio Comunale con Deliberazione n° 2 in data 19.01.09, successivamente, a seguito del doveroso iter burocratico è stato approvato con Deliberazione della Giunta Regionale N. 556 del 03 maggio 2013.

2.2.4.2 Esame della compatibilità degli interventi previsti dal Masterplan con il P.A.T. di Sommacampagna

Il P.A.T. di Sommacampagna è formato da:

- 9 **Relazione Tecnica:** espone gli esiti delle analisi e delle verifiche territoriali necessarie per la valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale;
- 10 **Relazione di Progetto:** espone la sostenibilità dei contenuti progettuali e dei criteri che hanno presieduto la redazione del P.A.T.;
- 11 **Norme Tecniche:** definiscono direttive, prescrizioni e vincoli, anche relativamente ai caratteri architettonici degli edifici di pregio, in correlazione con le indicazioni cartografiche;
- 12 **Elaborati grafici:** rappresentano le indicazioni progettuali;
- 13 **Banca Dati alfa-numericale e vettoriale:** contiene il Quadro Conoscitivo di cui all'Art. 10 della L.R. 11/2004 e le informazioni contenute negli elaborati di cui ai punti 1., 2., 3 e 4.

Al P.A.T. sono allegati il Rapporto Ambientale e la Sintesi Non Tecnica, nei quali sono individuati, descritti e valutati gli effetti significativi che l'attuazione del piano potrebbe avere sull'ambiente, nonché le ragionevoli alternative alla luce degli obiettivi e dell'ambito territoriale del piano stesso.

Vengono ora proposti alcuni estratti degli elaborati grafici allegati P.A.T., con individuazione del sedime aeroportuale dell'aeroporto Valerio Catullo nella configurazione relativa allo scenario 2030.

Dall'analisi delle tavole allegate al P.A.T. e delle relative norme tecniche emergono le considerazioni indicate nei paragrafi seguenti.

➤ **Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale (Figura 2.2.9)**

Mediante la carta esaminata il P.A.T. individua i vincoli derivanti da leggi e decreti e riporta gli elementi della pianificazione di livello superiore; come visibile in figura 2.2.4 nella carta sono individuabili i seguenti elementi:

- viene individuato l'aeroporto con le relative fasce di rispetto acustico ai sensi del D.M. 31/10/97 (Art. 4.1.1.h, norme tecniche di attuazione del P.A.T.: "Fatte salve le attività e gli insediamenti esistenti al momento della data di entrata in vigore del suddetto decreto, all'interno della zona B, individuata nella Tav. 1, sono consentite 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; all'interno della zona C esclusivamente le attività funzionalmente connesse con l'uso ed i servizi delle infrastrutture aeroportuali");
- vengono indicate le aree soggette a vincoli altimetrici aeroportuali ai sensi della Legge n. 58/1963 (Art. 4.1.1.i, norme tecniche di attuazione del P.A.T.: "In tutta la zona oggetto di vincoli altimetrici riportata nella Tav. 1, qualunque edificazione oltre al nulla osta comunale deve conseguire anche il nulla osta tecnico dell'aviazione militare");

A tal proposito sono state approvate da ENAC le Mappe di Vincolo di cui all'art. 707 del Codice della Navigazione relative all'Aeroporto Valerio Catullo e rese note ai Comuni a dicembre 2014.

- in area terminale aeroportuale viene indicata la presenza di un impianto di comunicazione elettronica ad uso pubblico ai sensi della Legge n. 36/2001 (Art. 4.1, norme tecniche di attuazione del P.A.T.).

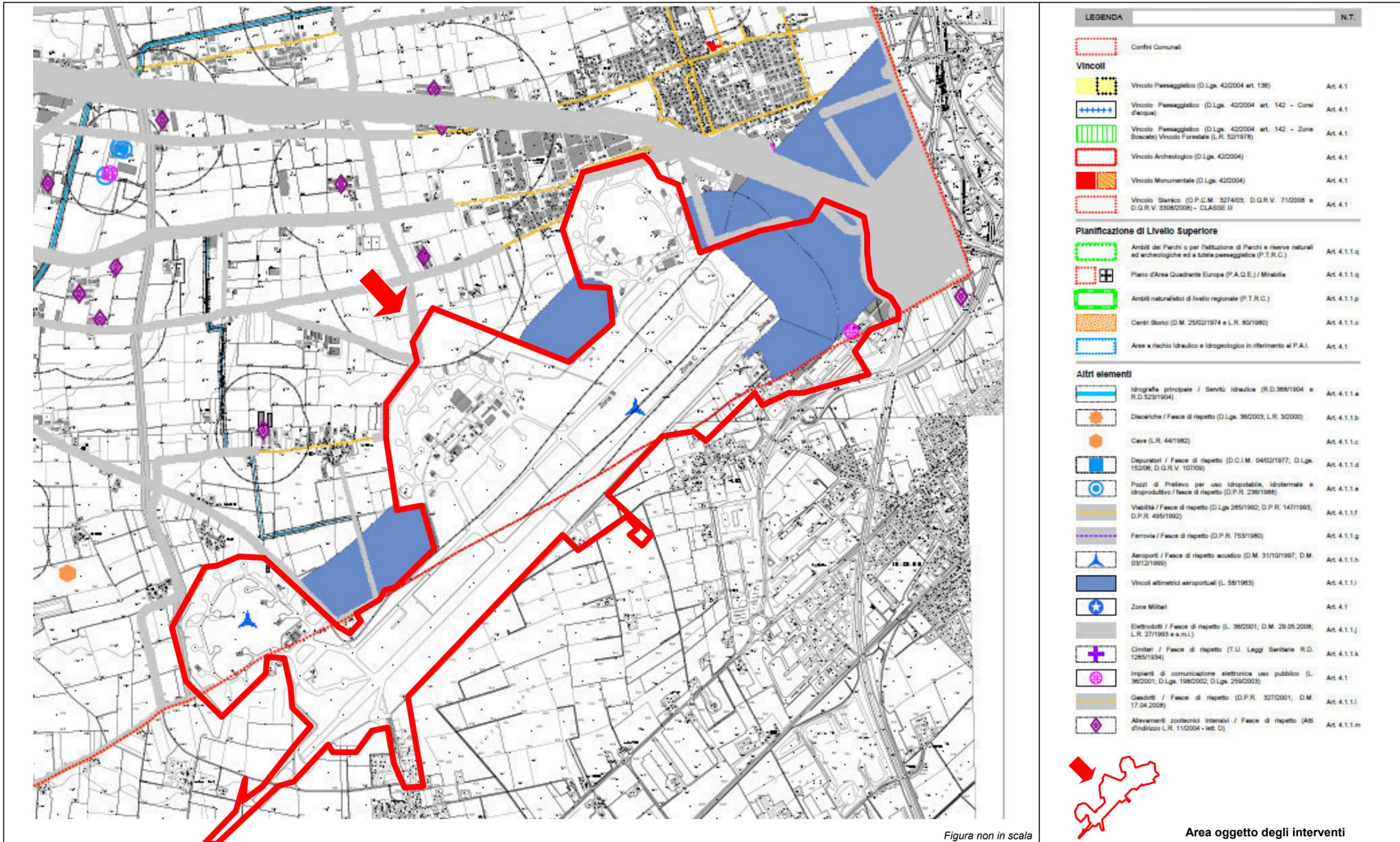


Figura 2.2.9 – Estratto della Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale del P.A.T. di Sommacampagna

In relazione alle fasce di rispetto acustico ai sensi del D.M. 31/10/97, individuate dal P.A.T. e riportate con maggiore dettaglio in figura 2.2.10 seguente, si segnala che:

- tali zone sono state tracciate a partire da una previsione di curve di isolivello LVA preliminari, in quanto non approvata dalla Commissione Aeroportuale;
- alla luce delle considerazioni riportate nel presente SIA, emerge che la previsione di traffico alla base dell'elaborazione di tali curve LVA risultino non attuali (anche rispetto ai lavori attualmente in corso presso la Commissione Aeroportuale).

Al completamento dei lavori della Commissione Aeroportuale, ed in occasione della approvazione in via definitiva delle Zone A, B, C, anche il corrispondente elaborato del P.A.T. dovrà essere aggiornato.

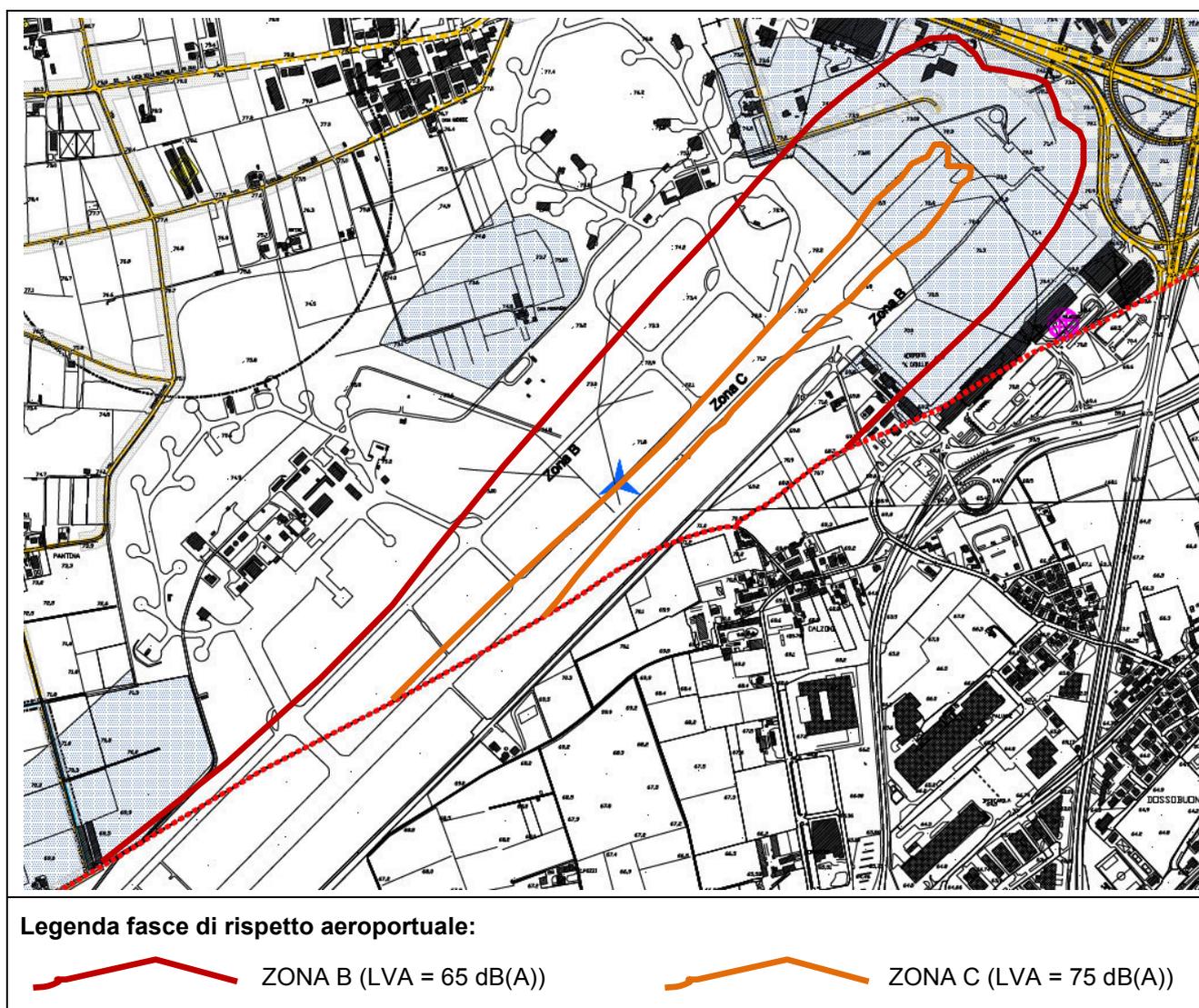


Figura 2.2.10 – Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale del P.A.T. di Sommacampagna (dettaglio relativo alle fasce di rispetto aeroportuale B e C)

➤ **Carta delle invarianti (Figura 2.2.11)**

Mediante tale carta il P.A.T. sintetizza le invarianti di natura geologica, geomorfologia, idrogeologica, paesaggistica, ambientale, storico-monumentale e architettonica, da tutelare e valorizzare; come visibile in figura 2.2.5 nella carta sono individuabili i seguenti elementi:

- Invarianti di natura idraulica:

- ✓ N. 2 pozzi ad ovest del sedime in località “Barco” e località “Case Ballevie” (Art. 4.2.1.e, norme tecniche di attuazione del P.A.T.: “I pozzi, naturali o artificiali, devono essere protetti da apposita vera in muratura munita di copertine in pietra, e dotati di chiusura apribile. L’eventuale emungimento può avvenire con metodo manuale o tramite elettropompa solo previa autorizzazione rilasciata dalla Regione”);
- ✓ Corso d’acqua ad ovest del sedime (Art. 4.2.1.d, norme tecniche di attuazione del P.A.T.: “Per i corsi d’acqua naturali devono essere vietati la canalizzazione e il tombinamento, salvo le strette necessità di attraversamento di strade, e deve essere conservata e protetta l’arginatura naturale. Qualora si debba provvedere al rifacimento di argini deteriorati per cause naturali o accidentali, l’intervento deve essere realizzato con i metodi dell’ingegneria naturalistica con la finalità del ripristino”).

- Indicate le invarianti di natura paesaggistica:

- ✓ N. 1 aia in località “Pantina” (Art. 4.2.1.h, norme tecniche di attuazione del P.A.T.: “Le aie individuate nella Tav. 2 devono essere mantenute o ripristinate con un cordolo perimetrale in pietra e l’interno in cotto di mattoni posti in opera secondo le tecniche tradizionali.”).

- Indicate le invarianti di natura ambientale:

- ✓ Alberi isolati in località “Pantina” (Art. 4.2.1.k, norme tecniche di attuazione del P.A.T.: “Alberi isolati: La Tav. 2 individua sul territorio comunale diversi esemplari, isolati o a coppia, di alberi che per altezza, ampiezza della chioma, età, posizione nel paesaggio, rappresentano punti di interesse, di riferimento, e di riconoscibilità ambientale, e che pertanto debbono essere oggetto di tutela con apposite misure di protezione. In particolare, entro la circonferenza di raggio pari all’altezza dell’esemplare facendo centro al centro del tronco, è vietato ogni scavo o aratura e ogni tipo di edificazione anche provvisoria, come pure l’impianto di pali e sostegni infissi nel terreno e la collocazione di nuovi alberi o arbusti. L’apparato radicale eventualmente emergente deve essere ricoperto con terreno di coltura di riporto, al tronco e ai rami non devono essere agganciati o appoggiati cavi o fili né applicate fasciature o lacci né infissi viti o chiodi.”).

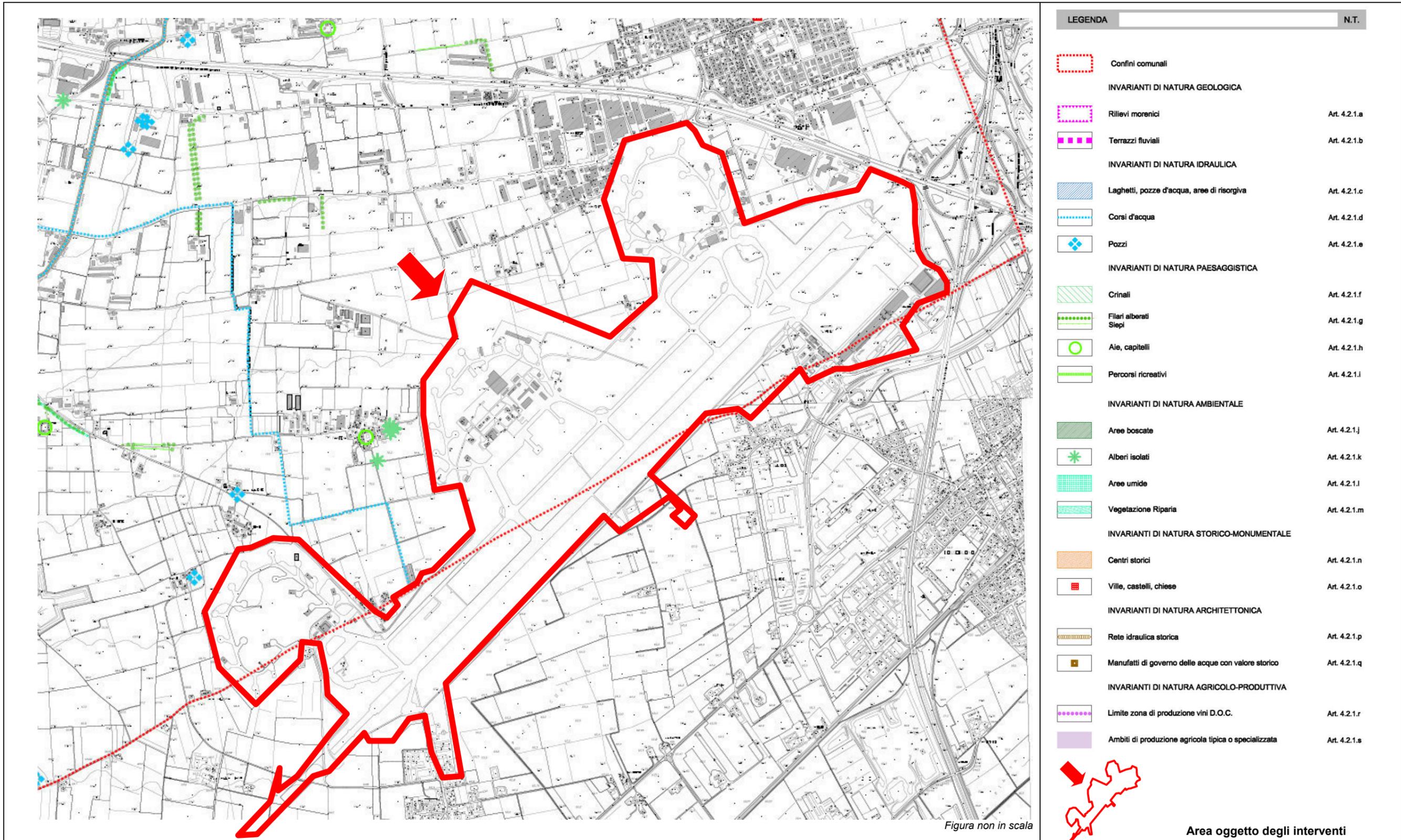


Figura 2.2.11 – Estratto della Carta delle invariati del P.A.T. di Sommacampagna

➤ **Carta delle fragilità (Figura 2.2.12)**

Mediante tale carta il P.A.T. individua le condizioni di fragilità delle risorse del territorio, le soglie di disponibilità, il rischio per gli insediamenti e per l'ambiente, le condizioni di criticità. Come visibile in figura 2.2.6 nella carta sono individuabili i seguenti elementi:

- Compatibilità geologica (Art. 4.3.1.a, Norme tecniche di attuazione del P.A.T.): l'intera porzione di sedime aeroportuale insistente sul Comune di Sommacampagna è classificata come area di tipologia 5: "Area idonea a condizione: tipologia 5" (Alta vulnerabilità), così definite dalla Norme Tecniche di Attuazione (Art. 4.3.1.a):

Aree idonee a condizione (colore giallo): su queste aree l'edificazione è possibile ma richiede indagini geognostiche specifiche. Le prescrizioni sono specifiche per cinque diverse tipologie:

Tipologia 5	Vulnerabilità alta	Realizzazione della rete fognaria per gli ambiti sprovvisti.(D.lg. 152/99 e 152/2006)
		Ogni progetto di intervento pubblico o privato dovrà essere accompagnato da una relazione idrogeologica che valuti il rispetto delle previsioni del Piano Regionale di Tutela delle Acque, approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale n. 107 del 5 novembre 2009, con indicazioni delle misure di tutela, salvaguardia e mitigazione.
		Realizzazione per insediamenti civili e agroindustriali non collettati alla pubblica fognatura di scarichi reflui abitativi ed agro-industriali con recapito in adeguati dispositivi di depurazione familiare a manutenzione permanente (Piano Regionale di Tutela delle Acque, approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale n. 107 del 5 novembre 2009).
	Verifica idro-geologica	Nelle aree con soggiacenza >10 m e vulnerabilità alta, dovranno essere descritte le misure che consentano di non mettere a rischio gli acquiferi stessi da eventuali percolazioni; ogni intervento proposto dovrà essere valutato rispetto alle migliori tecnologie esistenti all'atto della presentazione del progetto che possano fornire risposte adeguate alla specifica problematica idraulica.

- Aree soggette a limitazioni e prescrizioni da attività aeronautica (Art. 4.3.1.c, Norme tecniche di attuazione del P.A.T.): in corrispondenza della testata Nord della pista di volo sono presenti le delimitazioni delle “Aree soggette a limitazioni e prescrizioni da Legge 58/63” (che definisce i vincoli dei manufatti che possono costituire ostacolo alla navigazione aerea in attesa della pubblicazione delle mappe di vincolo previste dal Codice della Navigazione – Parte Aeronautica – oggi invece pubblicate – e delle “Aree soggette a Piano di Rischio Aeroportuale”. Si riporta di seguito uno stralcio delle NTA (Art. 4.3.1.c):

“Aree soggette a Piano di Rischio Aeroportuale:

[..] Fermo restando il mantenimento delle edificazioni e delle attività esistenti sul territorio, per i nuovi insediamenti sono applicabili i seguenti indirizzi, in termini di contenimento del carico antropico e di individuazione delle attività compatibili:

- Zona di tutela A: è da limitare al massimo il carico antropico. In tale zona non vanno quindi previste nuove edificazioni residenziali. Possono essere previste attività non residenziali, con indici di edificabilità bassi, che comportano la permanenza discontinua di un numero limitato di persone.
- Zona di tutela B: possono essere previsti una modesta funzione residenziale, con indici di edificabilità bassi, e attività non residenziali, con indici di edificabilità medi, che comportano la permanenza di un numero limitato di persone.
- Zona di tutela C: possono essere previsti un ragionevole incremento della funzione residenziale, con indici di edificabilità medi, e nuove attività non residenziali.
- Zona di tutela D: in tale zona, caratterizzata da un livello minimo di tutela e finalizzata a garantire uno sviluppo del territorio in maniera opportuna e coordinata con l’operatività aeroportuale, va evitata la realizzazione di interventi puntuali ad elevato affollamento, quali centri commerciali, congressuali e sportivi a forte concentrazione, edilizia intensiva, ecc...

Nelle zone di tutela A, B e C vanno evitati:

- insediamenti ad elevato affollamento, quali centri commerciali, congressuali e sportivi a forte concentrazione, edilizia intensiva, ecc... ;
- costruzioni di scuole, ospedali e, in generale, obiettivi sensibili;
- attività che possono creare pericolo di incendio, esplosione e danno ambientale.

[...] Successivamente all'approvazione del Piano di Rischio Aeroportuale e nei limiti dello stesso previsti, il P.I. potrà prevedere, quali forme di perequazione e compensazione, l'utilizzo delle aree eventualmente vincolate quale standard urbanistico (parcheggio, verde) e per funzioni complementari o accessorie a servizio delle destinazioni d'uso consentite, coordinate all'interno di una progettazione unitaria (PUA), nei limiti del dimensionamento approvato. Il piano degli Interventi, in applicazione dell'art. 40 del PTRC, successivamente alla redazione ed approvazione del piano di rischio aeroportuale, potrà prevedere, in sintonia con quanto indicato al precedente punto, l'ampliamento delle zone di riqualificazione/riconversione ubicate all'interno delle aree soggette alla tutela del Piano di Rischio Aeroportuale, ferme restando le dotazioni dimensionali attribuite alle singole ATO in sede di adozione".

A tal proposito si ricorda che sono state approvate da ENAC le Mappe di Vincolo di cui all'art. 707 del Codice della Navigazione relative all'Aeroporto Valerio Catullo e rese note ai Comuni a dicembre 2014.

- Altre componenti (Art. 4.3.1.d, Norme tecniche di attuazione del P.A.T.): in corrispondenza delle autostrade Milano-Venezia e Modena Brennero presenti a Nord ed a Est del sedime aeroportuale sono presenti le fasce definite "corridoi di difesa dall'inquinamento acustico".

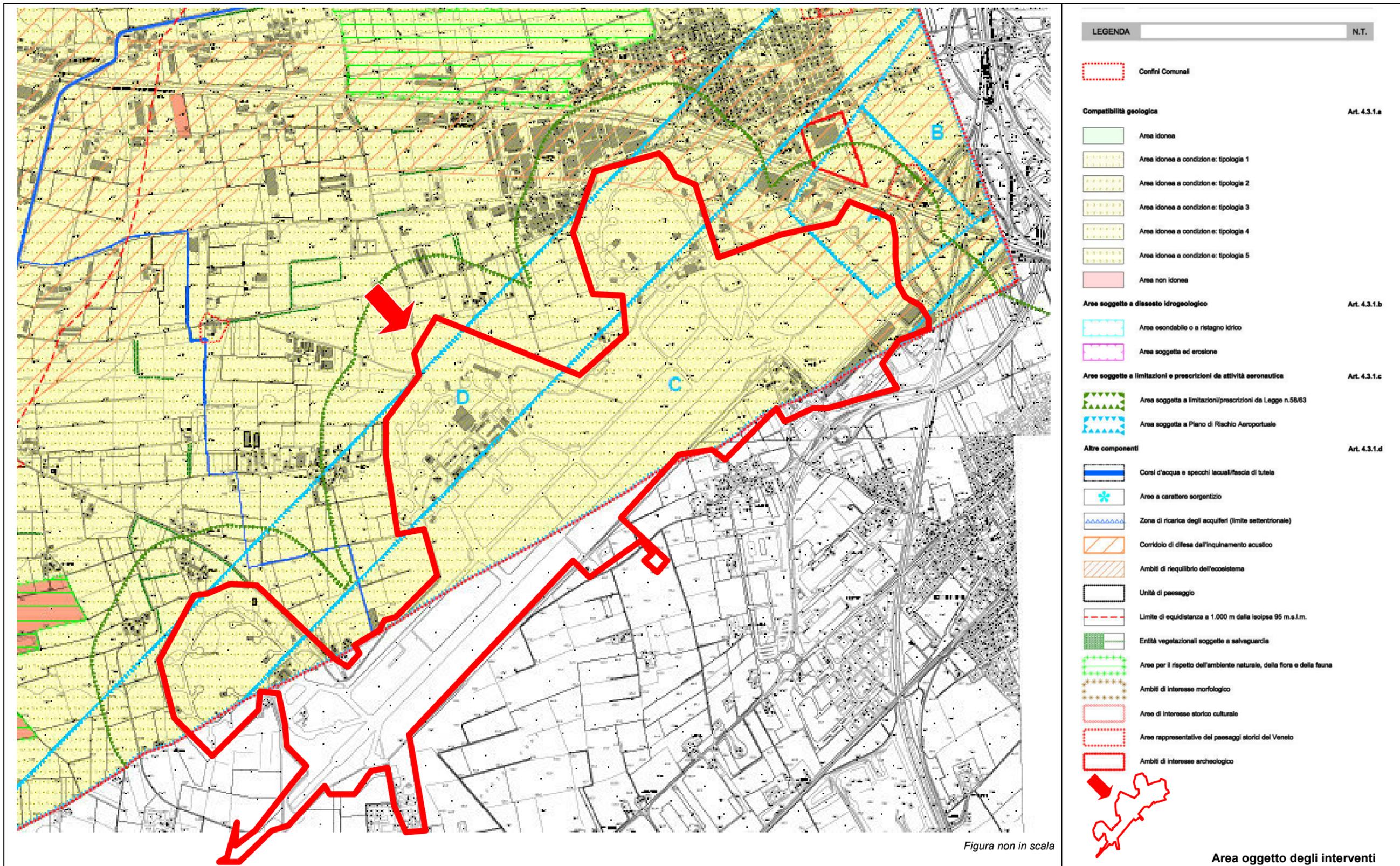


Figura 2.2.12 – Estratto della TAV. 3 - Carta delle fragilità del P.A.T. di Sommacampagna

➤ **Carta delle trasformabilità (Figura 2.2.13)**

Mediante tale carta il P.A.T. presenta *“il progetto per il riassetto territoriale e le indicazioni per lo sviluppo sostenibile, in sintonia con la pianificazione di livello superiore e la legislazione vigente e coerentemente con le considerazioni sulle invarianti, sulle condizioni di criticità e sostenibilità, sulle politiche e strategie territoriali per i settori ambientali, insediativi ed infrastrutturali”*. Come visibile in figura 2.2.7 nella carta sono individuabili i seguenti elementi:

- Azioni strategiche: L'aeroporto nell'attuale configurazione è indicato in cartografia come “infrastrutture ed attrezzature di maggior rilevanza” (Art. 8.o, Norme tecniche di attuazione del P.A.T.);
- Rete ecologica comunale: lungo il confine del sedime aeroportuale vengono individuate è individuata in cartografia gli “interventi di mitigazione degli impatti aeroportuali” (Art. 8.y, Norme tecniche di attuazione del P.A.T.).

In particolare si riporta il testo dell'Art 8.y delle Norme tecniche di attuazione del P.A.T.: Interventi di mitigazione degli impatti aeroportuali:

In applicazione delle risultanze del Rapporto Ambientale inerente il procedimento di Valutazione Ambientale Strategica (VAS), nelle aree individuate nella Tav. 4 [cfr. figura 2.2.13] lungo il perimetro dell'infrastruttura aeroportuale devono essere realizzati gli interventi di mitigazione previsti dall'Allegato C al predetto Rapporto Ambientale. Tali interventi minimi sono necessari per la mitigazione relativamente allo stato attuale dell'esercizio aeroportuale e devono essere implementati ed integrati in base alle risultanze degli Studi di Impatto Ambientale (SIA) da avviare in applicazione della normativa vigente. Nessun intervento può essere approvato né realizzato in assenza delle necessarie mitigazioni.

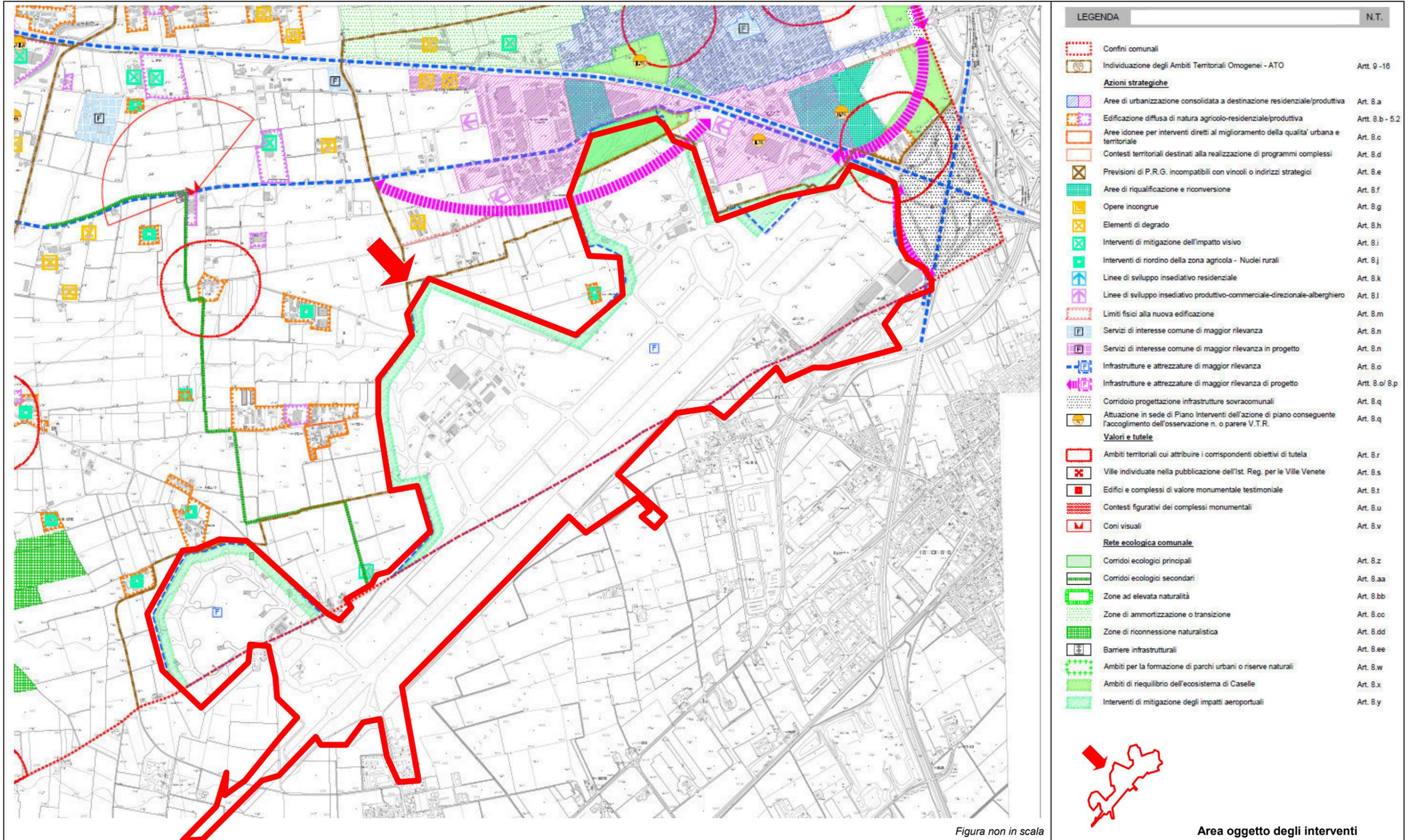


Figura 2.2.13 – Estratto della TAV. 4 - Carta della trasformabilità del P.A.T. di Sommacampagna

Il Rapporto Ambientale inerente la procedura VAS del P.A.T. di Sommacampagna nell'Allegato C (*“Prontuario per le mitigazioni ambientali di infrastrutture viarie ed aeroportuali nel comune di Sommacampagna. Focus sull'aeroporto Valerio Catullo”*) propone una serie di interventi di mitigazione degli impatti. In particolare viene posta l'attenzione sulla mitigazione del rumore aeroportuale, mediante l'inserimento di sistemi di schermatura costituiti da barriere antirumore vegetate ovvero rilevati con vegetazione, disposti come indicato in figura 2.2.14.

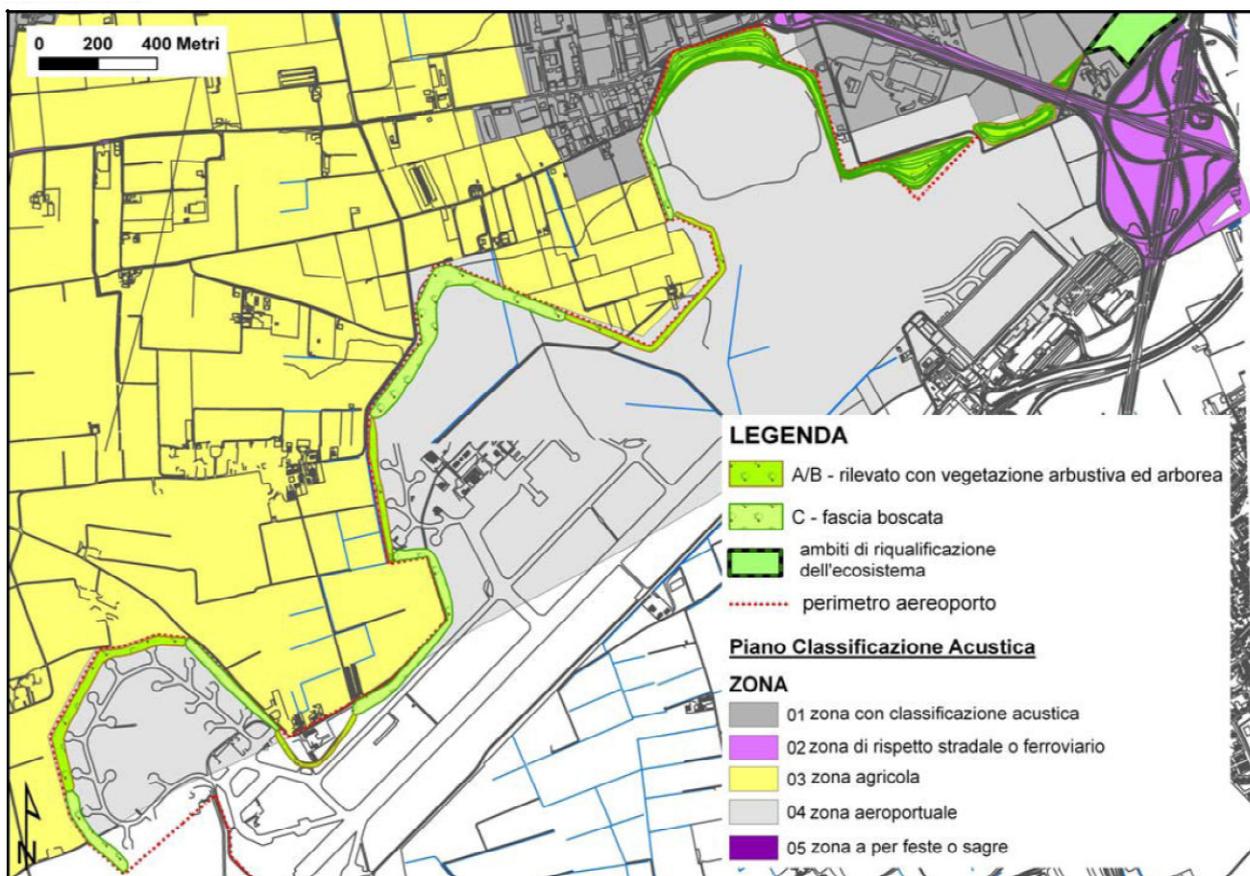


Figura 2.2.14 – Barriere vegetali antirumore - Rilevati con vegetazione, soluzioni tipologia “A”, “B” e “C” proposta nel Rapporto ambientale VAS
[Fonte: Figura 8.3 – Allegato C, Rapporto VAS]

Il Rapporto Ambientale inerente il procedimento di V.A.S. del P.A.T. di Sommacampagna suggerisce le linee di intervento per la mitigazione dell'impatto acustico generato dall'infrastruttura aeroportuale; tali interventi vengono inoltre già riportati nelle norme tecniche di attuazione del P.A.T..

Relativamente agli interventi proposti nel suddetto Rapporto Ambientale e dettagliati nelle norme tecniche di attuazione del P.A.T. si segnalano le seguenti osservazioni:

- le valutazioni effettuate nei suddetti documenti traggono origine da una delimitazione delle zone A, B, C (zone di rispetto acustiche aeroportuali) elaborate a partire da curve di isolivello LVA preliminari ed ormai non attuali: la Commissione Aeroportuale, come già richiamato non ha infatti approvato in forma definitiva tali zone;
- gli interventi proposti, consistenti in barriere acustiche realizzate mediante tomi in terra, non avrebbero alcun effetto sul rumore emesso durante le attività di volo (decolli, atterraggi) in quanto non schermerebbero in alcun modo le sorgenti sonore per motivazioni puramente geometriche (le onde sonore prodotte dai motori degli aerei in volo non risulterebbero intercettate dalle schermature proposte);
- gli interventi proposti, inoltre, non avrebbero effetto di riduzione dell'emissione sonora nemmeno sulle sorgenti sonore, certamente di importanza secondaria, legate alle attività a terra (rullaggio, funzionamento e movimento a terra dei mezzi di servizio). Infatti tali schermature, per problemi legati anche alla sicurezza del volo (codice della navigazione – delimitazioni degli ostacoli), risulterebbero posizionate ad eccessiva distanza dalle sorgenti stesse ed inoltre di altezza ridotta: la loro altezza efficace risulterebbe praticamente nulla.

Di conseguenza, nel presente SIA sulla base delle modellazioni condotte nel successivo capitolo 4.7, verranno eventualmente individuati interventi anche di schermatura alternativi a quelli qui presentati, anche tenuto conto delle possibili decisioni della Commissione Aeroportuale Antirumore.

P.A.T. – Piano di Assetto del Territorio di Sommacampagna
ANALISI DI COMPATIBILITÀ – CONSIDERAZIONI FINALI

Dall'analisi del rapporto di coerenza del MasterPlan con lo strumento pianificatore in esame non emergono incompatibilità.

Si osserva tuttavia che le Norme tecniche di attuazione del P.A.T. (Art. 8.y) fissano l'obbligo di realizzare, lungo il perimetro dell'infrastruttura, interventi di mitigazione dell'impatto acustico aeroportuale mediante costruzione di barriere antirumore vegetate ovvero rilevati con vegetazione. Tali interventi, definiti nel P.A.T. utilizzando quali dati di input le curve di isolivello LVA preliminari e non approvate dalla Commissione Aeroportuale, si considerano non utili allo stato attuale. Gli interventi di mitigazione / compensazione saranno stabiliti nelle sedi idonee sulla base delle risultanze del presente Studio di Impatto Ambientale.

2.2.5 Piano di Regolatore Generale Comunale di Verona

2.2.5.1 Stato di approvazione del P.R.G. di Verona

Il Piano Regolatore Generale (P.R.G.) di Verona, approvato con D.G.R. n. 1750 del 27 maggio 1975, è stato oggetto di successive varianti. Ai sensi della L.R. n. 11/2004, in seguito all'approvazione del P.A.T. (cfr. paragrafo successivo) il P.R.G. vigente acquista il valore e l'efficacia del P.I. (Piano degli Interventi) per le sole parti compatibili con il P.A.T.

2.2.5.2 Esame della compatibilità degli interventi previsti dal Masterplan con il P.R.G. di Verona

Il territorio comunale di Verona non è direttamente interessato dall'area aeroportuale, ma deve essere considerato in quanto interessato dal sorvolo a bassa quota degli aeromobili in fase di decollo.

A nord-est dell'area aeroportuale, il PRG di Verona prevede il comprensorio del Quadrante Europa destinato alle attività della logistica e dei relativi servizi. La destinazione di tale comprensorio non è in contrasto con l'esercizio dell'aeroporto.

P.R.G.C. – Piano Regolatore Generale Comunale di Verona
ANALISI DI COMPATIBILITÀ – CONSIDERAZIONI FINALI

Dall'analisi del rapporto di coerenza del MasterPlan con lo strumento pianificatore in esame non emergono incompatibilità; si sottolinea che in seguito all'approvazione del P.A.T. (già ottenuta) il P.R.G. vigente acquista il valore di "piano degli interventi" per le sole parti compatibili con il P.A.T.; si rimanda pertanto all'analisi della compatibilità con il P.A.T.

2.2.6 Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.) del Comune di Verona

2.2.6.1 Stato di approvazione del P.A.T. di Verona

Il Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.) comunale di Verona: è stato approvato in forma definitiva con Deliberazione della Giunta Comunale n. 4148 del 18/12/2007.

Il P.A.T. Verona risulta composto dai seguenti documenti:

1. Norme Tecniche Di Attuazione;
2. All. A alle NTA- Ambiti Territoriali Omogenei ATO;
3. All. B alle NTA- Prontuario per gli interventi edilizi nel territorio agricolo;
4. All. C alle NTA- Criteri ed indicazioni metodologiche per gli interventi edilizi nei centri storici che definiscono direttive, anche relativamente ai caratteri architettonici degli edifici di pregio, in correlazione con le indicazioni cartografiche, ed agli ambiti omogenei del territorio;
5. Tav. n. 1 Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale;
6. Tav. n. 2 Carta delle invarianti;
7. Tav. n. 3 Carta delle fragilità;
8. Tav. n. 4 Carta della trasformabilità;
9. Tav. n. 4/A Carta della trasformabilità – centro storico;
10. Tav. n. 4/B Carta della trasformabilità – centri storici minori;
11. Valutazione Ambientale Strategica – VAS.

2.2.6.2 Esame della compatibilità degli interventi previsti dal Masterplan con il P.A.T. di Verona

Come già evidenziato il territorio comunale di Verona non risulta direttamente interessato dalla presenza del sedime aeroportuale; tuttavia parte del territorio comunale è interessato dal sorvolo a bassa quota degli aeromobili in decollo in direzione Nord-Est.

Il P.A.T. di Verona individua n. 10 Ambiti Territoriali Omogenei (A.T.O.), zone omogenee definite in funzione di un'organizzazione urbanistica/edilizia la cui omogeneità è la risultante di più processi, fra cui la formazione storica e le sue successive fasi di trasformazione, il rapporto tra la tipologia edilizia e il lotto edificato, il rapporto

dimensionale e formale fra spazi pubblici e privati, la prevalenza di una o più funzioni urbanistiche significative.

Come visibile in figura 2.2.15 seguente, le aree maggiormente interessate dall'esercizio dell'aeroporto Valerio Catullo fanno parte dell'A.T.O. n. 09 "Ambito della logistica e dell'innovazione". All'interno dell'ATO n. 09 trova sede il Quadrante Europa, complesso di strutture edilizie, infrastrutture e spazi aperti circostanti, ubicati nel settore nord - occidentale dell'ATO, organizzati per l'esercizio delle attività di logistica integrata, di direzione, di organizzazione e promozione delle attività di interscambio di tipo commerciale, relative a prodotti, beni e servizi. Nell'area sono inoltre insediati anche i Magazzini Generali e il Mercato Agroalimentare.

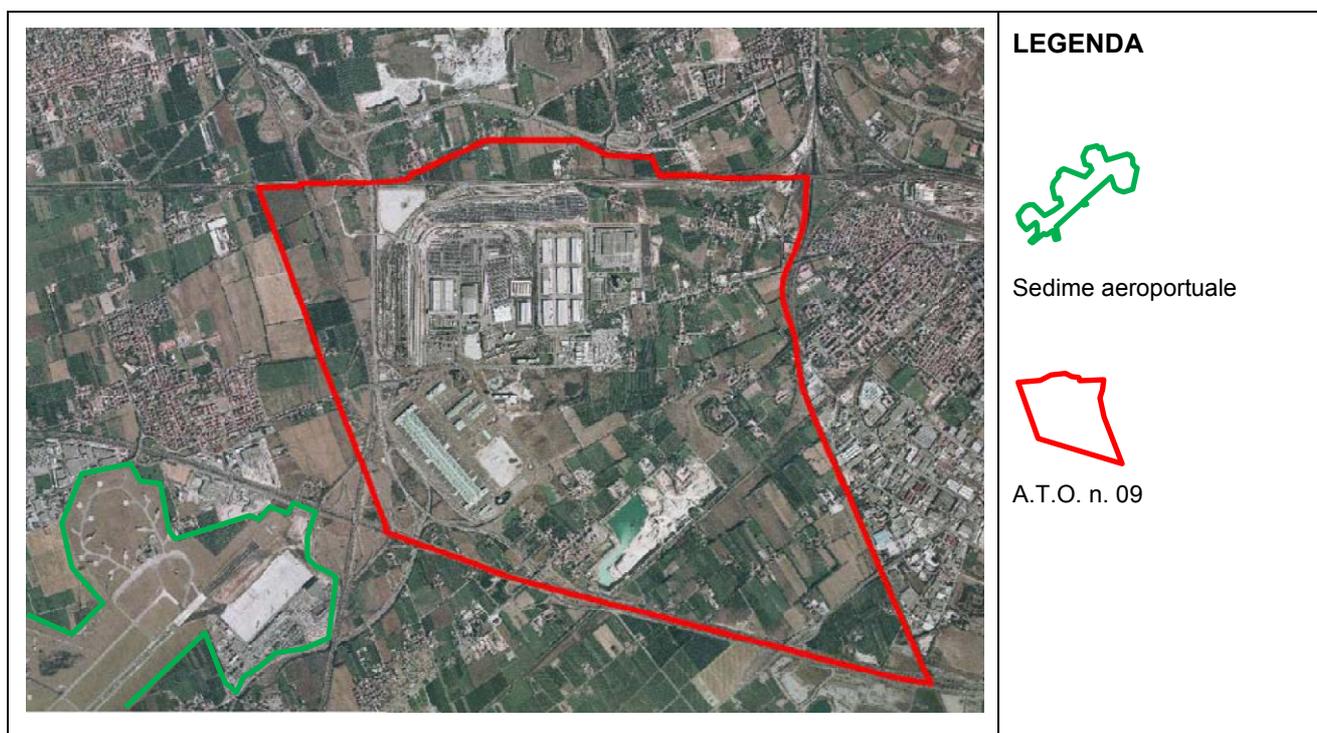


Figura 2.2.15 – Individuazione della posizione dell'A.T.O. n. 09 (P.A.T. Verona)

In particolare l'ambito ATO n. 09 è sulla direttrice dell'Aeroporto "Valerio Catullo", ubicato a poca distanza dal confine comunale con Verona, e pertanto è assoggetto ai vincoli determinati dalle fasce di rispetto dei coni di volo, come visibile in figura 2.2.12.

Si richiama di seguito l'Art. 26 delle Norme tecniche del P.A.T. di Verona relativo alle fasce di rispetto aeroportuali in cui vengono fissate le direttive le prescrizioni ed i vincoli per tali aree.

Norme tecniche di attuazione del P.A.T. di Verona

Art. 26: Aeroporti – fasce di rispetto

Rif. Legislativo: art. 715-ter del Codice della Navigazione

Rif.: Tav. 1 – Carta dei vincoli e della Pianificazione Territoriale [cfr. figura 2.2.16]

26.01 *Trattasi delle fasce di rispetto relative ai coni di volo per la tutela della sicurezza della navigazione aerea in prossimità dell'Aeroporto Valerio Catullo.*

A tal proposito sono state approvate da ENAC le Mappe di Vincolo di cui all'art. 707 del Codice della Navigazione relative all'Aeroporto Valerio Catullo e rese note ai Comuni a dicembre 2014.

DIRETTIVE

26.02 *Il P.I. provvederà a porre norme di tutela per la sicurezza del volo e per la salvaguardia degli insediamenti dall'inquinamento atmosferico e dal rumore.*

PRESCRIZIONI E VINCOLI

26.03 *Nell'ambito delle fasce di rispetto di cui all'art. 715-ter del Codice della Navigazione ed indicate a titolo ricognitivo sulle tavole del PAT, si applicano le vigenti limitazioni alla realizzazione di opere che possano costituire ostacoli alla navigazione aerea, previste dal Codice medesimo e dai provvedimenti attuativi.*

Nella Norma citata viene fornita la direttiva per la salvaguardia degli insediamenti (presenti nella fascia di rispetto) dall'inquinamento atmosferico e dal rumore, da considerare nella redazione del Piano degli Interventi.

P.A.T. – Piano di Assetto del Territorio di Verona
ANALISI DI COMPATIBILITÀ – CONSIDERAZIONI FINALI

Dall'analisi del rapporto di coerenza del MasterPlan con lo strumento pianificatore in esame non emergono incompatibilità; si sottolinea tuttavia che, anche se il sedime aeroportuale non insiste sul territorio comunale di Verona, il territorio è interessato dal sorvolo degli aeromobili in fase di decollo. Il P.A.T. fissa per le aree presenti all'interno delle fasce di rispetto aeronautiche direttive e prescrizione e vincoli, rimandando al Piano degli Interventi le azioni necessarie per la salvaguardia degli insediamenti dall'inquinamento atmosferico e dal rumore, che al momento attuale non risultano definite.

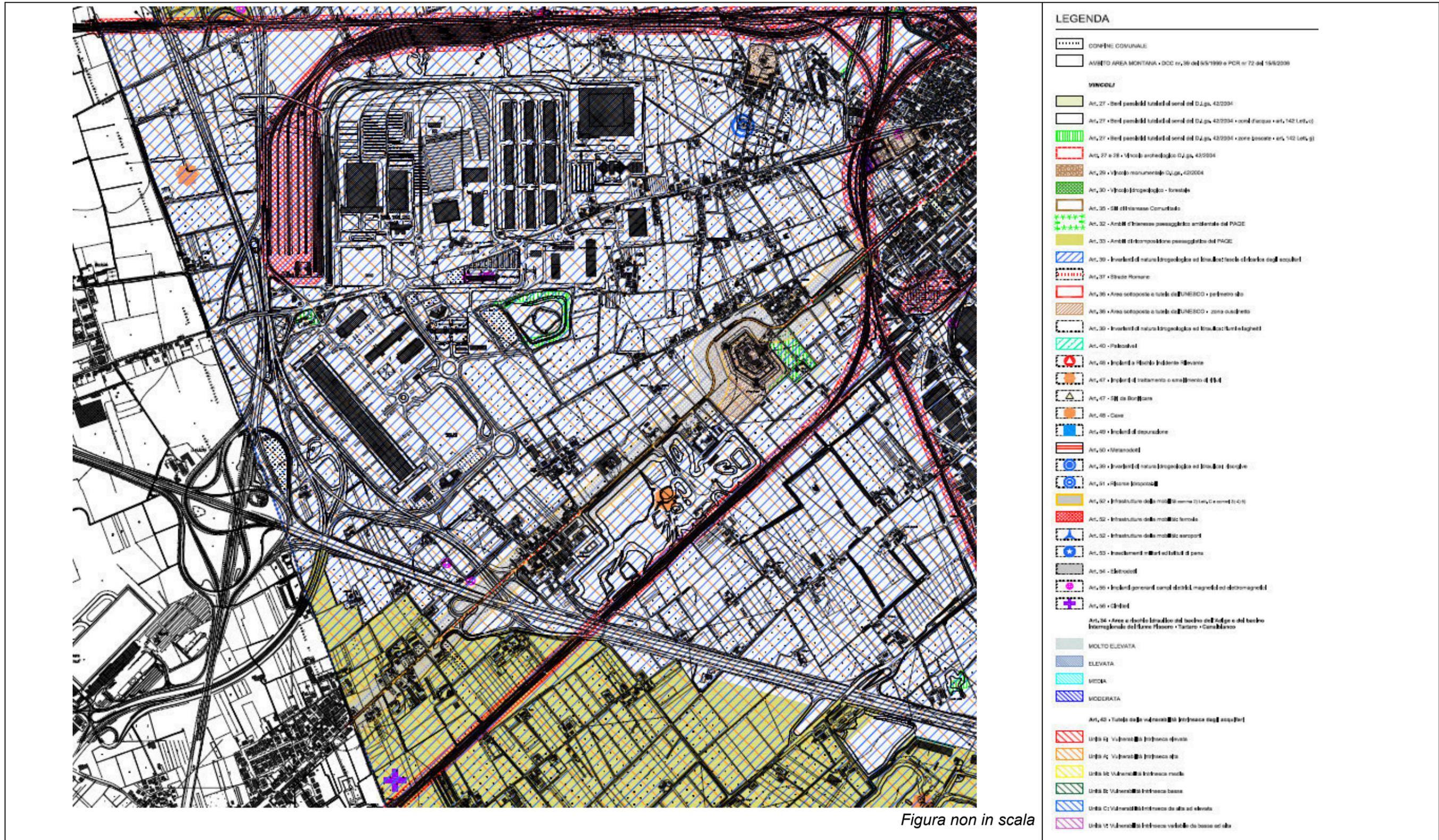


Figura non in scala

Figura 2.2.16 – Estratto della Tavola 1.3.P del P.A.T. (Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale)

2.2.7 Piano degli Interventi del Comune di Verona

Il Piano degli Interventi è stato approvato dal Consiglio Comunale: la delibera di approvazione del Piano degli Interventi è stata pubblicata in prima battuta il 14 febbraio 2012; a seguito della sostituzione di alcuni elaborati, il Piano degli Interventi è stato ripubblicato in data 27 febbraio 2012 e pertanto è divenuto efficace il 13 marzo 2012.

A distanza di un anno e mezzo dall'entrata in vigore dello Strumento Urbanistico è stata attivata una verifica per evidenziare efficacia ed efficienza nella sua applicazione, che ha dato risultato positivo; è stata comunque individuata la necessità di procedere ad alcune revisioni di tipo normativo anche in adeguamento alle nuove normative regionali sopravvenute, pertanto il Consiglio Comunale, con Delibera n. 5 del 16 gennaio 2014, ha deliberato di dare avvio al procedimento di partecipazione e concertazione sullo strumento urbanistico in formazione di cui all'art. 18, comma 2 della L.R. n. 11/2004.

La prima stesura del P.I. analizzata non riporta indicazioni connesse alla vicinanza con l'aeroporto Valerio Catullo. In particolare la Tav.1.0.3 Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale del P.I. ricalca fedelmente la tav. 1.3.P del P.A.T., di seguito riportata in figura 2.2.18 e le schede Norma del P.I., relative all'ATO 9 limitrofa al sedime aeroportuale, riportano prescrizioni di carattere urbanistico – edilizio a livello di singolo comparto edificatorio, ma non riportano prescrizioni di contenuto significativo per il MasterPlan.

P.I. – Piano degli interventi di Verona ANALISI DI COMPATIBILITÀ – CONSIDERAZIONI FINALI

Dall'analisi del rapporto di coerenza del MasterPlan con lo strumento pianificatore in esame non emergono incompatibilità; si sottolinea tuttavia che, anche se il sedime aeroportuale non insiste sul territorio comunale di Verona, il territorio è interessato dal sorvolo degli aeromobili in fase di decollo. Il P.I. fissa per le aree limitrofe al sedime aeroportuale prescrizioni di carattere urbanistico – edilizio.

2.3 Piani di classificazione acustica del territorio comunale

2.3.1 Piani di classificazione acustica – procedure di approvazione

A livello ambientale, ed in particolare per quanto riguarda l'impatto acustico, è necessario confrontarsi con lo stato di attuazione degli obblighi fissati dalla Legge 447/95 ("Legge quadro sull'inquinamento acustico"). Fra tali obblighi è prevista, a carico dei Comuni, l'emissione della "Classificazione Acustica del Territorio comunale" (detta anche Zonizzazione Acustica).

L'obiettivo della Classificazione Acustica è quello di dividere il territorio comunale in CLASSI ACUSTICHE, con riferimento al Piano Regolatore vigente ed alle seguenti definizioni:

- ✓ **I Aree particolarmente protette:** rientrano in questa classi le aree nelle quali la quiete rappresenta un elemento di base per la loro utilizzazione: aree ospedaliere, scolastiche, aree destinate al riposo ed allo svago, aree residenziali rurali e di particolare interesse turistico, parchi pubblici ecc;
- ✓ **II Aree destinate ad uso prevalentemente residenziale:** rientrano in questa classe le aree urbane interessate prevalentemente da traffico veicolare locale, con basse densità di popolazione, con limitata presenza di attività commerciali e con assenza di attività industriali ed artigianali;
- ✓ **III Aree di tipo misto:** rientrano in questa classe le aree urbane interessate da traffico veicolare locale e di attraversamento, con media densità di popolazione, con presenza di attività commerciali, uffici, con limitata presenza di attività artigianali, e con assenza di attività industriali;
- ✓ **IV Aree intensa attività umana:** rientrano in questa classe le attività urbane interessate da intenso traffico veicolare, con alta densità di popolazione, con elevata presenza di attività commerciali ed uffici, con presenza di attività artigianali. Le aree in prossimità di grandi linee di comunicazione, di linee ferroviarie, di aeroporti, le aree portuali. Le aree con limitata presenza di industrie;
- ✓ **V Aree prevalentemente industriali:** rientrano in questa classe le aree prevalentemente interessate da attività industriali e con scarsità di abitazioni;
- ✓ **VI Aree esclusivamente industriali:** Rientrano in questa classe le aree esclusivamente interessate da attività e prive di insediamenti abitativi.

Nelle tabelle 2.3.1 e 2.3.2 seguenti vengono indicati i limiti acustici vigenti in ogni classe di destinazione d'uso del territorio.

Tabella 2.3.1 – Valori limite di emissione – Leq in dB(A)

CLASSI DI DESTINAZIONE D'USO DEL TERRITORIO		TEMPI DI RIFERIMENTO	
		DIURNO	NOTTURNO
Aree particolarmente protette	Classe I	45	35
Aree prevalentemente residenziali	Classe II	50	40
Aree di tipo misto	Classe III	55	45
Aree di intensa attività umana	Classe IV	60	50
Aree prevalentemente industriali	Classe V	65	55
Aree esclusivamente industriali	Classe VI	65	65

Tabella 2.3.2 – Valori limite di immissione – Leq in dB(A)

CLASSI DI DESTINAZIONE D'USO DEL TERRITORIO		TEMPI DI RIFERIMENTO	
		DIURNO	NOTTURNO
Aree particolarmente protette	Classe I	50	40
Aree prevalentemente residenziali	Classe II	55	45
Aree di tipo misto	Classe III	60	50
Aree di intensa attività umana	Classe IV	65	55
Aree prevalentemente industriali	Classe V	70	60
Aree esclusivamente industriali	Classe VI	70	70

Nelle tabelle precedenti si deve intendere per periodo DIURNO la parte della giornata compresa fra le ore 06.00 e le ore 22.00; per periodo notturno la restante parte della giornata, compresa fra le ore 22.00 e le ore 06.00³.

La Legge Regionale 10 maggio 1999, n.21, prevedeva l'emissione di linee guida per la classificazione acustica del territorio comunale e l'indicazione della procedura di emissione ed approvazione del relativo Piano Comunale . Tali linee guida non sono state al momento attuale pubblicate; rimangono quindi validi i disposti normativi nazionali (Legge 447/95 e decreti attuativi collegati) e le indicazioni della D.G.R. n. 4313/1993, per quanto non in contrasto con le disposizioni nazionali più recenti.

Le Zonizzazioni Acustiche devono essere completate con l'inserimento delle fasce di pertinenza delle infrastrutture ferroviarie, stradali ed aeroportuali, previste dai Decreti Attuativi:

³ Si sottolinea che la definizione dei periodi di riferimento diurno e notturno risulta diversa negli ambiti applicativi "aeroportuali" della legislazione sull'inquinamento acustico in vigore.

- stradale:** D.P.R. 30 marzo 2004 n. 142 recante “Disposizioni per il contenimento e la prevenzione dell’inquinamento acustico derivante dal traffico veicolare, a norma dell’Art. 11 della L. n. 447/95”, Gazzetta Ufficiale n. 127 del 1 giugno 2004, entrato in vigore il 16 giugno 2004.
- aeroportuale:** D.M. 31/10/97 “*Metodologia di misura del rumore aeroportuale*” (Art. 6: caratterizzazione acustica dell’intorno aeroportuale e definizione delle specifiche aree di rispetto).
- ferroviario:** D.P.R. n° 459 del 18/11/98 “Regolamento recante norme di esecuzione dell’art. 11 della legge 26 ottobre 1995 n° 447 in materia di inquinamento acustico da traffico ferroviario”: stabilisce le norme per la prevenzione ed il contenimento dell’inquinamento da rumore avente origine da infrastrutture ferroviarie definendo tra l’altro all’Art. 3, le relative fasce di pertinenza.

In particolare si ricorda la definizione di “intorno aeroportuale” (DM 31/10/97), che costituisce la fascia di pertinenza aeroportuale: “territorio circostante l’aeroporto in cui lo stato (acustico) dell’ambiente è influenzato dalle attività aeroportuali, corrispondente all’area in cui LVA⁴ assume valori superiori a 60 dB(A)”.

L’intorno aeroportuale viene individuato dalla Commissione Aeroportuale, che ai sensi dell’art. 6 del citato decreto provvede alla Caratterizzazione acustica dell’intorno aeroportuale, tenuto conto del piano regolatore aeroportuale, degli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica vigenti e delle procedure antirumore adottate, suddividendo il medesimo intorno aeroportuale in tre sottozone di rispetto: zona A, zona B, zona C.

All’interno di tali zone valgono i seguenti limiti per la rumorosità prodotta dalle attività aeroportuali:

- **zona A:** l’indice L_{VA} non può superare il valore di 65 dB(A);
- **zona B:** l’indice L_{VA} non può superare il valore di 75 dB(A);
- **zona C:** l’indice L_{VA} può superare il valore di 75 dB(A).

Al di fuori delle zone A, B e C (ovvero all’esterno dell’intorno aeroportuale) l’indice L_{VA} non può superare il valore di 60 dB(A).

L’intorno aeroportuale, nonché le zone A, B e C, sono definite dalla Commissione Aeroportuale all’unanimità.

⁴ **LVA Livello di Valutazione del rumore Aeroportuale**, espresso in dB(A) e da calcolarsi in funzione del numero di eventi aeronautici, nonché del periodo di riferimento (diurno o notturno) e del Livello sonoro (SEL) di ciascuno di essi (rif. allegato A, DM 31/10/97).

La Commissione Aeroportuale, istituita con Decreto Dirigenziale dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, è composta da rappresentanti del Ministero dell'Ambiente, della Regione Veneto, della Provincia di Verona, dei Comuni Circostanti, dell'ARPAV, dell'ENAV ⁵, dei vettori aerei, della società di gestione aeroportuale e presieduta dal competente direttore della Circostrizione Aeroportuale.

Nel caso l'unanimità non sia raggiunta, il Ministero dei trasporti, ovvero le regioni o le province autonome, convoca un'apposita conferenza di servizi, ai sensi dell'art. 14 della legge 7 agosto 1990, n. 241, e successive modifiche ed integrazioni.

Alla definizione dell'intorno aeroportuale in via definitiva da parte della Commissione Aeroportuale i piani regolatori comunali (ed i piani di classificazione acustica) dei Comuni interessati dovranno essere adeguati, tenendo conto delle seguenti indicazioni per gli usi del suolo:

- **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.

L'area aeroportuale attuale e quella prevista in seguito alla realizzazione degli interventi indicati dal Master Plan insistono sui comuni di Sommacampagna, Villafranca e Verona. Occorrerà quindi analizzare le zonizzazioni acustiche di tutti i comuni citati.

In tabella 2.3.3 seguente si schematizza lo stato di approvazione del Piano di Classificazione acustica dei comuni interessati.

Tabella 2.2.3 – Stato di approvazione dei Piani di classificazione acustica

Comune	Stato approvazione Piano di classificazione acustica
Sommacampagna	Approvato con Deliberazione consiliare n. 54 del 16/9/2002 del Comune di Sommacampagna.
Villafranca	Approvato con Deliberazione n. 53 del 23 ottobre 2001 del Comune di Villafranca
Verona	Approvato con Deliberazione n. 108 del 13 novembre 1998 del Comune di Verona.

Nessuno dei piani di classificazione acustica citati in tabella 2.2.3 tiene conto della presenza dell'aeroporto perché, alla data di redazione di tali documenti, le zone di rispetto

⁵ ENAV: Ente Nazionale Assistenza al Volo

A, B, e C non erano state definite dalla commissione aeroportuale; peraltro, ancora attualmente tali zone non sono state definite dalla Commissione Aeroportuale, benché il P.A.T. del Comune di Sommacampagna ed il P.T.C.P. 2006 (Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale) ne riportino due diverse versioni non ufficiali.

La Commissione ha deciso di adottare le procedure antirumore descritte al paragrafo 2.1 del documento AIP ENR 1.5-4, la comunicazione è avvenuta sui Notam il 28 novembre 2008 ed ha carattere permanente. L'obiettivo primario delle procedure è di incrementare il più rapidamente possibile la quota rispetto al suolo nella fase di decollo in modo da ridurre l'impatto acustico sui centri abitati più vicini al sedime aeroportuale.

PIANI DI CLASSIFICAZIONE ACUSTICA ANALISI DI COMPATIBILITÀ – CONSIDERAZIONI FINALI

L'analisi di compatibilità delle opere previste dal MasterPlan con i piani di classificazione acustica viene effettuato nell'ambito del "Quadro di riferimento Ambientale" (Cap 4.7.), dove vengono confrontati i livelli di rumorosità generati dalle attività aeroportuali in termini di livelli equivalenti (LAeq), con i limiti vigenti fissati dai piani di classificazione acustica.

2.4 Strumenti di pianificazione del settore trasporti

Gli strumenti di pianificazione del settore trasporti esaminati sono i seguenti:

- Piano nazionale dei trasporti: Piano generale dei trasporti e della logistica (2001) e Piano generale della mobilità (in corso di stesura);
- PRT: Piano Regionale dei Trasporti.

L'esame di tali documenti è utile per definire l'inserimento nel sistema dei trasporti nazionale e regionale delle opere previste dal Masterplan, nonché delle opere di adeguamento delle infrastrutture viarie connesse con l'esercizio dell'aeroporto (opere di fatto non comprese nel piano di sviluppo aeroportuale ma necessarie per l'esercizio dell'aeroporto).

2.4.1 Piano nazionale dei trasporti

Il Piano Generale dei Trasporti (P.G.T.) è stato istituito dalla Legge n° 245 del 15 giugno 1984, che ne ha affidato l'approvazione al Governo *"al fine di assicurare un indirizzo unitario alla politica dei trasporti nonché di coordinare ed armonizzare l'esercizio delle competenze e l'attuazione degli interventi amministrativi dello Stato, delle Regioni e delle Province autonome di Trento e di Bolzano"* (Art. 1, L. 245/84).

Il primo P.G.T. è stato approvato con D.P.C.M. del 10 aprile 1986, e aggiornato con D.P.R. del 29 agosto 1991. Il piano dei trasporti attualmente in vigore denominato "Piano Generale dei Trasporti e della Logistica", è stato adottato con D.P.R. 14 marzo 2001; successivamente è stato inoltre emanato il "Piano della Logistica", approvato con Deliberazione n. 44/06 del 22/03/2006 del C.I.P.E. Comitato interministeriale per la programmazione economica.

È attualmente in corso di predisposizione da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un nuovo piano nazionale dei trasporti denominato "Piano generale della mobilità – P.G.M." previsto dalla Legge Finanziaria 2007, che costituirà una rivisitazione generale sia del P.G.T.L. del 2001 che del Piano della Logistica del 2006.

Nel presente capitolo verrà preliminarmente valutata la compatibilità degli interventi previsti dal Masterplan con il P.G.T.L. vigente (2001) ed inoltre esaminate le Linee guida del nuovo Piano generale della Mobilità, emanate dal Ministero dei Trasporti nell'ottobre 2007.

2.4.1.1 Piano generale dei trasporti e della Logistica (2001)

Le strategie e gli interventi principali del P.G.T.L. 2001 sono stati messi a punto al fine di disegnare le linee portanti di un progetto di sistema che, nell'ottimizzare l'utilizzo dei diversi modi di trasporto, sia anche capace di perseguire il riequilibrio territoriale allo scopo di sfruttare la risorsa offerta dal Mezzogiorno e di cogliere la grande opportunità presentata dal Mediterraneo. Le infrastrutture costituiscono non solo parte integrante dell'assetto territoriale del Paese, ma uno dei possibili motori dello sviluppo locale, a condizione che gli interventi siano concepiti non soltanto sulla base di obiettivi macroterritoriali in uno scenario nazionale ed europeo, ma anche in funzione della migliore integrazione delle reti della mobilità con le iniziative di sviluppo e di promozione dei contesti locali.

Per quanto riguarda gli interventi da eseguire sui servizi aeroportuali il P.G.T.L. 2001 evidenzia che il trasporto aereo passeggeri è cresciuto del 35% nel periodo 1994 - 1997 e presenta ulteriori margini di crescita per il futuro, sia sulle relazioni nazionali che su quelle internazionali. Tuttavia l'andamento del traffico internazionale fra l'Italia e le diverse aree mondiali presenta una perdita di incidenza sul lungo raggio, cioè sulla parte di traffico economicamente più vantaggiosa e con migliori prospettive, servita sempre più da vettori europei attraverso i propri *hub*. Ciò è dovuto all'insufficiente efficienza complessiva del sistema e delle compagnie nazionali ed è quindi necessario portare rapidamente a regime la capacità programmata dei due *hub* di Fiumicino e Malpensa.

Recenti sviluppi del traffico hanno fatto crescere in maniera consistente i volumi trattati negli aeroporti regionali, un fenomeno nuovo che non mette certo in discussione la centralità degli *hub*, ma apre interessanti prospettive.

Le azioni necessarie sono diversificate e riguardano la completa liberalizzazione dei servizi, una maggiore incisività nell'azione di regolazione, la pianificazione dello sviluppo degli aeroporti in una logica di rete e lo snellimento delle procedure amministrative.

Per quanto concerne i servizi aeroportuali il P.G.T.L. 2001 prevede che venga accelerata l'attuazione del processo di liberalizzazione dell'handling ed attuata la riforma dei diritti e dei canoni aeroportuali.

Per quanto riguarda, infine, il sistema aeroportuale, secondo il P.G.T. il dovranno essere individuate le vocazioni prioritarie dei singoli aeroporti, dovrà essere sviluppato il sistema del trasporto aereo meridionale e, una volta a regime la capacità programmata dei due *hub* italiani, dovrà essere favorito il decentramento verso gli aeroporti dove ha origine una consistente domanda di traffico attivando, ove possibile, anche collegamenti di lungo raggio e potenziando la loro valenza turistica.

2.4.1.2 Piano generale della mobilità P.G.M. (Linee guida 2007)

Il nuovo Piano Generale della Mobilità (P.G.M.) è attualmente in fase di predisposizione; sono però disponibili le Linee guida per la redazione del piano emanate dal Ministero dei Trasporti nell'ottobre 2007.

La finalità di ordine generale assunta dal Ministero dei Trasporti fin dal momento della sua costituzione come dicastero autonomo nel maggio 2006 è stata quella di riportare la politica dei trasporti al centro dell'azione del Governo, invertendo la tendenza a concentrare l'attenzione sulla realizzazione di opere infrastrutturali al di fuori di un pre-

definito scenario programmatico e del relativo quadro di concertazione istituzionale. Di qui è scaturita la decisione di avviare l'elaborazione di un nuovo piano, anche in considerazione del fatto che sia il P.G.T.L. del 2001 sia il Piano della Logistica approvato nel 2006 richiedevano una profonda rivisitazione.

Il nuovo P.G.T. modifica l'approccio dei precedenti piani ponendo l'attenzione sulla **mobilità** ad assume come presupposto che solo dall'analisi della mobilità nelle sue componenti derivi il sistema di priorità per la realizzazione di servizi ed infrastrutture. L'analisi delle componenti della mobilità e delle problematiche ad essa connesse deve quindi essere il primo passaggio; in particolare negli ultimi anni l'evoluzione delle esigenze di vita e di uso del territorio ha determinato profonde modifiche nelle componenti della mobilità:

- una rinnovata centralità per la mobilità delle persone a scala locale (pendolarismo);
- lo sviluppo di una mobilità tra città con esigenze di spostamenti da concludersi nel giorno;
- la presenza sempre maggiore di spostamenti per lavoro a scala europea;
- la crescita di spostamenti per turismo a scala internazionale ed intercontinentale;
- la modificazione dei sistemi distributivi a scala urbana e regionale e la crescita della grande distribuzione;
- l'integrazione sempre maggiore delle varie aree di produzione e di consumo;
- la modifica delle relazioni con i mercati UE e con quelli emergenti.

Il PGM articola la mobilità in tre fasce:

- mobilità urbana, metropolitana, regionale e di bacino ("breve distanza");
- mobilità interregionale e nazionale ("media distanza");
- mobilità a scala comunitaria, mediterranea, internazionale ed intercontinentale ("grande distanza").

Il trasporto aereo, di importanza per la mobilità a "media distanza" e a "grande distanza", vede favorite le regioni del Nord, che presentano collegamenti diretti con numerose città europee e possono utilizzare i grandi hub esteri (Parigi, Londra, Francoforte, Amsterdam). Al contrario le regioni del Sud presentano pochi collegamenti diretti, e sono tributarie degli aeroporti nazionali maggiori (Fiumicino, Malpensa).

Le linee guida del P.G.T. pongono l'attenzione sull'importanza dell'integrazione della mobilità, che deve svilupparsi in tre modi diversi e concomitanti:

- Integrazione tra le reti di mobilità interne e quelle degli altri Paesi, in particolare dell'Europa. Ciò significa massima attenzione alle connessioni con le grandi direttrici sulle quali punta la Comunità Europea (quella da Berlino a Palermo, quella da Lisbona a Kiev, quella da Genova a Rotterdam e quella adriatica verso i Balcani).
- Integrazione tra i diversi modi di trasporto, attraverso interventi alle diverse scale territoriali finalizzati alla creazione di cerniere di scambio che consentano di spostarsi con facilità dalla ferrovia, alla strada, alle linee aeree, alle vie del mare.
- Integrazione tra livelli, per tener conto del fatto che oltre a garantire le migliori e più rapide connessioni per le lunghe percorrenze è indispensabile tener conto della mobilità di breve e media percorrenza, in particolare quella dei milioni di pendolari che ogni giorno si spostano dai luoghi di residenza per motivi di lavoro, di studio, di svago, di accesso ai servizi. Per questo aspetto sarà determinante il ruolo svolto dal trasporto pubblico a scala regionale e locale e, di conseguenza, sarà necessario un netto salto di qualità da parte delle Regioni per quel che riguarda la funzione di programmazione e gestione del trasporto pubblico locale, a partire dalla inversione delle scelte operate negli anni passati a favore del trasporto su strada.

Dopo l'"integrazione", il secondo riferimento essenziale per una corretta pianificazione della mobilità e dei trasporti è costituito dalla stretta connessione che questa deve mantenere con la politica del territorio nelle sue diverse componenti: insediativa, ambientale, paesaggistica. Da questo punto di vista è bene avere presente che occorre assicurare uno stretto coordinamento tra politiche dei trasporti e politiche ambientali, non solo perché su alcuni terreni - come quelli del consumo energetico e dell'inquinamento che derivano dalla circolazione dei mezzi di trasporto - il rapporto è di causa-effetto ma perché su quello dell'impatto ambientale prodotto dalla realizzazione di nuove infrastrutture, oggi particolarmente sentito, è necessario passare dalla logica dell'apposizione del vincolo ex post a quella del pieno coinvolgimento ex ante delle componenti ambientali nella pianificazione e progettazione di quelle infrastrutture.

Tra le azioni strategiche le linee guida per la redazione del P.G.T., relativamente allo sviluppo degli aeroporti, evidenziano le seguenti necessità:

"In linea generale, gli aeroporti devono poter avere dimensioni e capacità infrastrutturali adeguate per sostenere il trend di sviluppo; devono poter disporre di impianti tecnologicamente avanzati dedicati alla sicurezza a terra e in volo, e di relative risorse umane ad essi impiegate, correttamente formate e periodicamente aggiornate; devono poter contare su condizioni strutturali che consentano di garantire qualità e, soprattutto, efficienza dei servizi offerti sia ai passeggeri che agli operatori del settore (vettori aerei, handlers, spedizionieri). In ogni caso, è opportuno puntare comunque su aeroporti che

abbiano concrete possibilità di sviluppo compatibili con le esigenze di salvaguardia ambientale.”

Al momento il P.G.T. non è stato emanato, ma il Documento di Economia e Finanza 2015, deliberato dal Consiglio dei Ministri in data 10 aprile 2015 contiene l'Allegato "Programma delle infrastrutture strategiche del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti L. 443/2001, art. 1, c. 1" (Allegato Infrastrutture), che prevede il collegamento strategico tra le scelte di investimento adottate dal Governo e dal Parlamento e gli indirizzi comunitari, a partire dall'integrazione tra i nodi portuali, aeroportuali, intermodali e urbani con i 4 Corridoi multimodali TEN-T che attraversano l'Italia.

Tale documento in primo luogo parte da un'attenta analisi del contesto trasportistico nazionale e del quadro programmatico e normativo europeo e nazionale. In secondo luogo, identifica le linee strategiche nazionali nel campo dei trasporti che saranno di riferimento per le varie politiche del settore. In tal senso, l'Allegato Infrastrutture indica la scelta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di individuare in un unico Documento pluriennale di pianificazione (DPP), introdotto dal decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 228, lo strumento di programmazione che includerà e renderà coerenti tutti i piani e i programmi d'investimento per opere pubbliche di propria competenza. La definizione del DPP è prevista entro settembre 2015. In terzo luogo, sulla base delle predette linee strategiche, dello stato di avanzamento e della possibilità di prevalente finanziamento con capitale privato, il Programma delle infrastrutture strategiche identifica 25 opere prioritarie, rispondendo alle esigenze di razionalizzazione e di realismo finanziario finalizzato a selezionare un ristretto numero di opere sulle quali convogliare le risorse pubbliche e private disponibili.

In particolare l'Allegato Infrastrutture, nel capitolo dedicato al Piano Aeroporti, conferma quanto previsto nel Piano Nazionale Aeroporti, di cui al paragrafo 2.4.3.

P.G.M. (Linee guida) – Piano generale della mobilità ANALISI DI COMPATIBILITÀ – CONSIDERAZIONI FINALI
--

Esaminando il rapporto di coerenza del progetto MasterPlan con le Linee Guida del P.G.M., è possibile affermare che lo sviluppo dell'aeroporto previsto ben si colloca all'interno di tale strumento. Infatti il piano di sviluppo aeroportuale è finalizzato all'adeguamento della capacità infrastrutturale, all'incremento dei livelli di servizio oltre che dell'incremento della sicurezza a terra ed in volo, compatibilmente con le esigenze di salvaguardia ambientale.

2.4.2 Piano Regionale dei Trasporti del Veneto (P.R.T.)

Il primo Piano Regionale dei Trasporti (PRT), è stato approvato nel 1990. Il nuovo P.R.T. è stato adottato dalla Giunta Regionale con provvedimento n. 1671 del 5 luglio 2005 e pubblicato sul Bollettino Ufficiale della Regione (BUR) n. 73 del 2 agosto 2005. Il nuovo P.R.T. dovrà essere definitivamente approvato dal Consiglio Regionale.

Il P.R.T., già dettagliatamente descritto nella relazione tecnica del Masterplan (cfr. Capitolo 3.3.1), delinea la politica regionale dei trasporti per i prossimi anni descrivendo un piano di interventi coordinati per l'adeguamento della dotazione infrastrutturale del Veneto.

Come descritto nel P.R.T., a Verona è situato il punto di incrocio di due corridoi traseuropei: il Corridoio "5 Lisbona-Kiev" ed il Corridoio "Berlino – Palermo"; in particolare l'Aeroporto di Verona-Villafranca come elemento del corridoio rappresenta un nodo intermodale.

Il P.R.T. definisce una serie di interventi infrastrutturali sulla rete stradale e ferroviaria, in particolare, relativamente alla rete stradale:

- il passante di Mestre: superstrada di 32 km per il miglioramento dell'accessibilità nell'area Padova-Treviso-Venezia;
- la Pedemontana Veneta: collegamento pedemontano tra le autostrade A4, A31, A27 che consentirà di evitare l'attraversamento della congestionata area centrale veneta;
- E55 Nuova Romea: collegamento autostradale di lunghezza 130 km tra Ravenna e Mestre;
- A31 Valdastico: duplice prolungamento della A31 verso Nord e verso Sud);
- Asse del Brennero (Autobrennero): terza corsia (intervento da definire);
- Potenziamento dell'Asse medio-padano: potenziamento della rete stradale lungo la direttrice Est-Ovest (Cremona-Mantova-Chioggia).

Tra gli interventi sulla rete ferroviaria si citano i principali;

- Sistema AV/AC (Alta Velocità – Alta Capacità);
- Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale (SFMR);
- Collegamento Ferroviario con l'Aeroporto Valerio Catullo: in data 22/01/2000 è stato definito un accordo di programma tra la Regione Veneto, il Comune di

Villafranca e l'Aeroporto Valerio Catullo per la realizzazione di un servizio metropolitano di superficie per il collegamento dell'Aeroporto con la città di Verona.

Per quanto riguarda il trasporto aereo il P.R.T. descrive il sistema aeroportuale veneto consolidato attorno ai due poli principali: quello veneziano e quello veronese, in grado di servire la domanda regionale e una parte di domanda proveniente dalle regioni limitrofe. I due poli hanno caratteristiche di complementarità e non producono alcuna forma di concorrenza reciproca, sia per le rispettive specializzazioni, sia per i bacini serviti. In tema di accessibilità modale alle aerostazioni l'obiettivo perseguito è di collegare gli aeroporti con la ferrovia nell'ambito del potenziamento della rete regionale del ferro, la qual cosa conferirebbe un ulteriore vantaggio competitivo alle due infrastrutture, che verrebbero a costituire un polo aereo del Nord-Est.

P.R.T. – Piano Regionale dei Trasporti del Veneto
ANALISI DI COMPATIBILITÀ – CONSIDERAZIONI FINALI

Esaminando il rapporto di coerenza del progetto MasterPlan con il P.R.T., è possibile affermare che lo sviluppo dell'aeroporto previsto ben si colloca all'interno di tale strumento. Lo sviluppo e l'adeguamento delle infrastrutture dell'aeroporto sono infatti considerate di grande importanza dal P.R.T., che considera lo scalo veronese insieme all'aeroporto di Venezia uno dei principali poli del sistema aeroportuale veneto.

2.4.3 Piano nazionale degli aeroporti

La Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano ha dato in data 19 febbraio 2015 l'intesa sul piano nazionale degli aeroporti presentato dal ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti. Dopo il parere delle competenti commissioni parlamentari e la deliberazione definitiva del Consiglio dei Ministri, che l'aveva già approvato preliminarmente nella riunione del 30 settembre 2014, il piano verrà sottoposto alla firma del presidente della Repubblica. Al momento il DPR non è stato ratificato.

Il piano individua 10 bacini di traffico omogeneo, determinati in base al criterio di una distanza massima di 2 ore di percorso in auto da un aeroporto di particolare rilevanza strategica: 1) Nord-Ovest, 2) Nord-Est, 3) Centro-Nord, 4) Centro Italia, 5) Campania 6)

Mediterraneo-Adriatico, 7) Calabria, 8) Sicilia Occidentale 9) Sicilia Orientale, 10) Sardegna.

In questi bacini sono stati individuati:

- 3 aeroporti strategici intercontinentali: Roma Fiumicino, Milano Malpensa, Venezia
- 9 aeroporti strategici inseriti nella core network europea: Torino Caselle (a condizione che realizzi, in relazione alle interconnessioni ferroviarie AV/AC tra le città di Torino e Milano, un sistema di alleanze con l'aeroporto intercontinentale di Milano Malpensa finalizzato a generare sinergie di sviluppo reciproco e dell'intero bacino del Nord Ovest), Bologna e Pisa/Firenze (a condizione che Pisa e Firenze realizzino la gestione unica), Napoli, Bari, Lamezia Terme, Palermo, Catania, Cagliari.

All'interno di ciascun bacino vi sono, inoltre, aeroporti considerati di interesse nazionale (Milano Linate, Bergamo, Brescia, Cuneo, Genova, Verona, Treviso, Trieste, Rimini, Parma, Ancona, Roma Ciampino, Perugia, Pescara, Salerno, Brindisi, Taranto, Reggio Calabria, Crotone, Comiso, Trapani, Pantelleria, Lampedusa, Olbia, Alghero) a due condizioni:

- la specializzazione dello scalo e una sua riconoscibile vocazione funzionale al sistema all'interno del bacino di utenza;
- la dimostrazione, tramite un piano industriale corredato da un piano economico-finanziario, che l'aeroporto è in grado di raggiungere l'equilibrio economico-finanziario anche tendenziale e adeguati indici di solvibilità patrimoniale, almeno su un triennio.

La mancanza di queste condizioni determinerà l'uscita dello scalo dall'elenco degli aeroporti di interesse nazionale.

La qualifica di aeroporti di interesse nazionale è attribuita anche a quegli scali che garantiscono la continuità territoriale di regioni periferiche e aree in via di sviluppo o particolarmente disagiate, qualora non sussistano altre modalità di trasporto, in particolare ferroviario, adeguate a garantire tale continuità.

Il piano nazionale degli aeroporti determina la strategia degli investimenti dello Stato nelle infrastrutture di collegamento degli scali.

Il Piano Nazionale degli Aeroporti partendo dalla descrizione minuziosa di ciascun aeroporto consentirà una più razionale ed efficace organizzazione dell'intero sistema aeroportuale nazionale secondo le diverse caratteristiche e vocazioni degli scali, le diverse dimensioni di traffico e potenzialità di sviluppo. Si sottolinea tuttavia che la coerenza degli interventi previsti dal MasterPlan con la pianificazione di settore è già stata valutata nell'ambito della redazione dei documenti di progetto.

Piano Nazionale degli Aeroporti
ANALISI DI COMPATIBILITÀ – CONSIDERAZIONI FINALI

Il Piano nazionale degli Aeroporti identifica lo scalo veronese come uno degli aeroporti di interesse nazionale; il Masterplan risulta quindi coerente con le indicazioni dello strumento esaminato.

2.5 Strumenti di pianificazione e di tutela ambientale

L'esame degli strumenti di pianificazione e tutele ambientale, prevede l'analisi dei seguenti documenti:

- Istituzione di aree naturali protette (a livello comunitario, nazionale e regionale); "Rete Natura 2000";
- Piano di tutela delle acque approvato con Deliberazione di Consiglio regionale n. 107 del 05.11.2009.

2.5.1 Rete natura 2000

Natura 2000 è una rete di aree destinate alla conservazione della biodiversità sul territorio dell'Unione Europea istituita dall'art. 3 della direttiva 92/43/CEE del Consiglio del 12 maggio 1992, relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche.

La direttiva si pone in continuità con un precedente intervento comunitario in tema di conservazione delle risorse naturali: la direttiva 79/409/CEE del Consiglio del 2 aprile 1979 relativa alla conservazione degli uccelli selvatici.

Le fasi del procedimento per l'individuazione della rete Natura 2000 previste dal D.P.R. 357/97 e sue successive modificazioni, in attuazione della direttiva, sono sinteticamente, le seguenti:

1. Le Regioni e le Province autonome individuano nei loro territori i siti classificabili di importanza comunitaria, o Siti di Importanza Comunitaria, in base alle definizioni della direttiva Habitat, 92/43/CEE, finalizzata alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche – e ne danno comunicazione al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, il quale provvede a formulare una proposta unitaria, che invia alla Commissione europea;
2. la Commissione, allo scopo di valutare la completezza e la coerenza delle proposte degli Stati Membri organizza seminari scientifici per regione biogeografia;
3. sulla base delle conclusioni raggiunte con i Seminari Biogeografici, la Commissione provvede a definire un "Elenco dei **Siti di Importanza Comunitaria (SIC)**";
4. le Regioni e le Province autonome assicurano per i proposti siti di importanza comunitaria "le opportune misure per evitare il degrado degli habitat naturali e degli habitat di specie, nonché la perturbazione delle specie per cui le zone sono state individuate;
5. entro sei anni dalla pubblicazione dell'Elenco dei siti, il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio designa con proprio decreto, adottato d'intesa con ciascuna regione interessata, i siti inseriti come Zone Speciali di Conservazione (ZSC);
6. entro sei mesi dalla designazione di cui al punto 5, le Regioni e le Province autonome adottano per le ZSC, sulla base di linee guida di gestione emanate con specifico decreto del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, sentita la Conferenza permanente tra lo Stato, le Regioni e le Province Autonome, le "misure di conservazione necessarie che implicano all'occorrenza appropriati piani di gestione specifici o integrati ad altri piani di sviluppo e le opportune misure regolamentari, amministrative o contrattuali che siano conformi alle esigenze ecologiche dei tipi di habitat naturali" presenti nei siti che fanno parte della rete Natura 2000.

La rete Natura 2000 comprende anche le **ZPS (Zone di Protezione Speciale)** previste dalla Direttiva Uccelli (direttiva comunitaria 79/409/CEE, concernente la conservazione di tutte le specie di uccelli viventi naturalmente allo stato selvatico) e

dall'articolo 1 c. 5 della Legge 157/92, e per le quali il procedimento può essere così schematizzato:

1. Le Regioni e le province autonome individuano, ai sensi della Direttiva Uccelli e dell'articolo 1, c. 5 della Legge 157/92, i siti classificabili quali zone di protezione speciale e ne danno comunicazione al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio;
2. Il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio designa con proprio provvedimento i siti individuati dalle Regioni e dalle Province autonome quali Zone di protezione Speciale dandone comunicazione alla Commissione.

Dalla ricerca dei siti SIC e ZPS presenti, effettuata mediante la consultazione della carta tematica in scala 1:250000 "La Rete Natura 2000 nel Veneto" predisposta dalla Regione Veneto, risultano i seguenti elementi:

- non sono presenti, nell'arco di circa 5-6 km dal sedime aeroportuale siti classificati come SIC o ZPS sulla base delle normative comunitarie vigenti;
- i siti più prossimi all'infrastruttura risultano essere il sito classificato con il codice "IT3210008" e denominato "Fontanili di Povegliano"; i siti classificati con i codici IT3210012 – "Val Galina e Progno Borago", IT3210042 e IT3210043 insistenti sul corso del fiume Adige rispettivamente a monte ed a valle di Verona). Tali siti risultano essere ad una distanza di oltre 6 km dall'infrastruttura; inoltre per quanto riguarda il primo sito, essendo posizionato a Sud dell'aeroporto, non ricade nelle zone interessate dal sorvolo di aeromobili in decollo/atterraggio.

In figura 2.5.1 seguente viene individuata la posizione dell'aeroporto di Verona e delle zone SIC e ZPS.

L'analisi di compatibilità degli interventi previsti dal Masterplan con le aree naturali protette istituite è dettagliata nel successivo capitolo della presente relazione (cap. 4.13 "Fauna, Flora ed Ecosistemi").

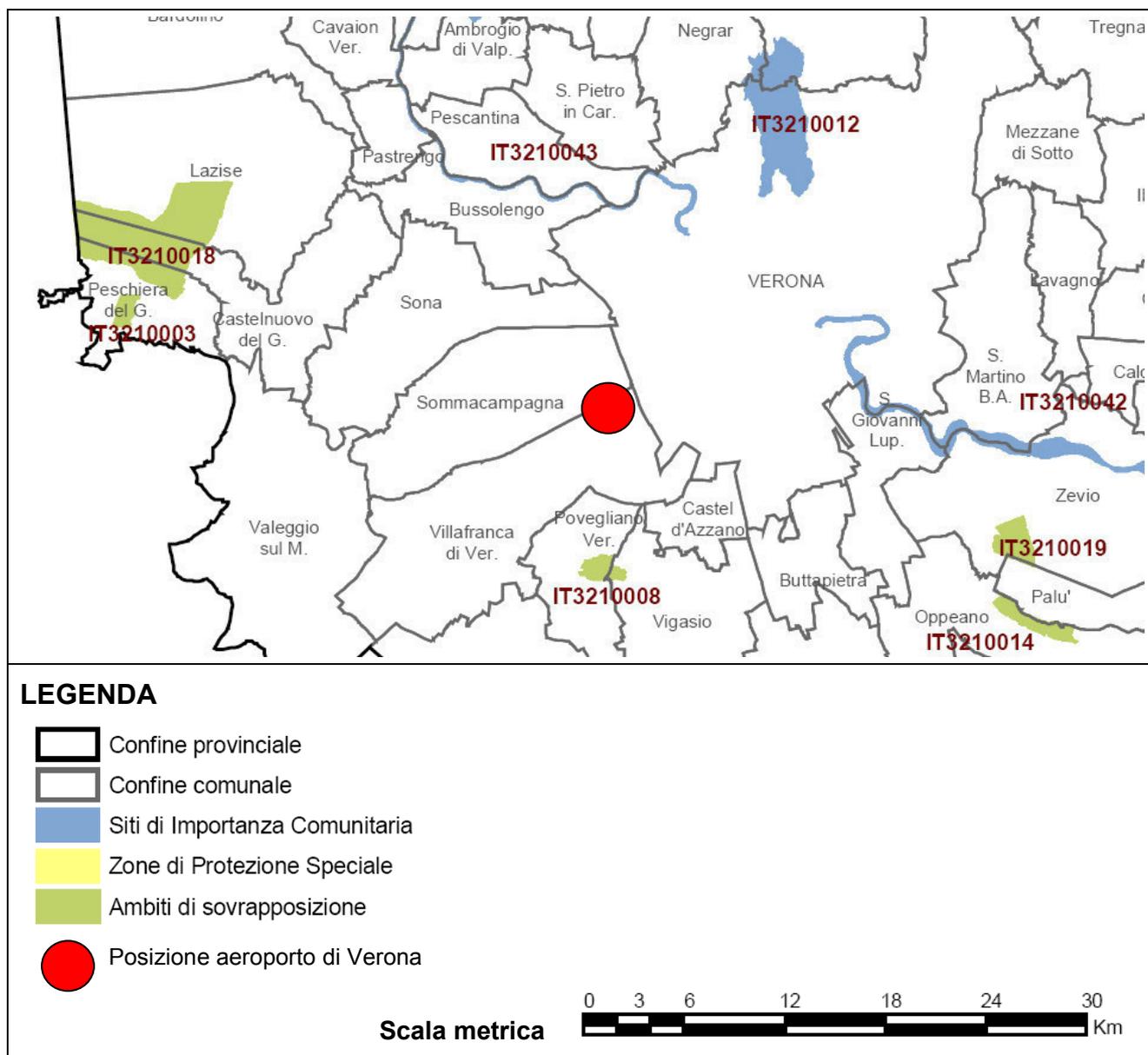


Figura 2.5.1 – Posizione dell'aeroporto rispetto alle aree SIC – ZPS

RETE NATURA 2000

ANALISI DI COMPATIBILITÀ – CONSIDERAZIONI FINALI

Esaminando la possibile interferenza del progetto MasterPlan con le aree naturali protette (Rete Natura 2000 – aree SIC – ZPS), è possibile affermare che lo sviluppo dell'aeroporto previsto non interferisce con le aree protette presenti, in quanto tali aree sono situate a elevata distanza (oltre 5-6 km) dal sedime aeroportuale.

2.5.2 Piano di tutela della acque

Il Piano di Tutela delle Acque (P.T.A.) costituisce uno specifico piano di settore, ai sensi dell'art. 121 del D.Lgs 152/2006.

Il P.T.A. contiene gli interventi volti a garantire il raggiungimento degli obiettivi di qualità ambientale di cui agli artt. 76 e 77 del D.Lgs 152/2006 e contiene le misure necessarie alla tutela qualitativa e quantitativa del sistema idrico.

Il P.T.A., adottato nel 2004, è stato approvato con deliberazione del Consiglio regionale n.107 del 5 novembre 2009. Le più recenti modifiche e adeguamenti alle Norme tecniche di Attuazione del PTA sono state approvate con DGR n. 1534 del 3/11/2015.

Il P.T.A. comprende i seguenti tre documenti:

- a) Sintesi degli aspetti conoscitivi: riassume la base conoscitiva e i suoi successivi aggiornamenti e comprende l'analisi delle criticità per le acque superficiali e sotterranee, per bacino idrografico e idrogeologico.
- b) Indirizzi di Piano: contiene l'individuazione degli obiettivi di qualità e le azioni previste per raggiungerli: la designazione delle aree sensibili, delle zone vulnerabili da nitrati e da prodotti fitosanitari, delle zone soggette a degrado del suolo e desertificazione; le misure relative agli scarichi; le misure in materia di riqualificazione fluviale.
- c) Norme Tecniche di Attuazione: contengono misure di base per il conseguimento degli obiettivi di qualità distinguibili nelle seguenti macroazioni:
 - Misure di tutela qualitativa: disciplina degli scarichi.
 - Misure per le aree a specifica tutela: zone vulnerabili da nitrati e fitosanitari, aree sensibili, aree di salvaguardia acque destinate al consumo umano, aree di pertinenza dei corpi idrici.
 - Misure di tutela quantitativa e di risparmio idrico.
 - Misure per la gestione delle acque di pioggia e di dilavamento.

PIANO DI TUTELA DELLE ACQUE
ANALISI DI COMPATIBILITÀ – CONSIDERAZIONI FINALI

L'analisi di compatibilità degli interventi previsti dal Masterplan con il P.T.A. è dettagliata nel successivo capitolo della presente relazione (cap. 4.10 "Ambiente Idrico").

2.5.3 Piano regionale di tutela e risanamento della qualità dell'aria

La Regione Veneto attualmente è dotata di un Piano di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera (P.T.R.A.), approvato con deliberazione del Consiglio Regionale n. 57 dell'11 novembre 2004, in ottemperanza a quanto previsto dalla legge regionale 16 aprile 1985, n. 33 e dal Decreto legislativo 351/99 ("Attuazione della Direttiva 96/62/CE, in materia di valutazione e gestione della qualità dell'aria ambiente"). Il Piano rappresenta lo strumento per la programmazione, il coordinamento ed il controllo in materia di inquinamento atmosferico, finalizzato al miglioramento progressivo delle condizioni ambientali e alla salvaguardia della salute dell'uomo e dell'ambiente.

L'attuale normativa nazionale (D.Lgs 155/2010), che recepisce la Direttiva 2008/50/CE in materia di valutazione e gestione della qualità dell'aria, impone l'aggiornamento del vigente Piano.

Pertanto, con DGR n. 788 del 07.05.2012, in coerenza con il D.Lgs 155/2010 sono state avviata la procedura di VAS e, successivamente, con la Deliberazione della Giunta regionale n. 2872 del 28/12/2012 sono stati adottati il Documento di Piano, il rapporto ambientale, il rapporto ambientale-sintesi non tecnica dell'aggiornamento del PRTRA.

In conformità con quanto stabilito dagli art. 13 e 14 del D.Lgs 152/2006 è stata avviata la fase di consultazione; a conclusione della quale sono pervenute n. 17 osservazioni di cui n. 1 afferente alla proposta di Rapporto Ambientale, n. 4 attinenti alle questioni ambientali e n. 16 pareri delle autorità competenti in materia ambientale le cui raccomandazioni sono state considerate nel corso della formulazione delle controdeduzioni.

Conformemente a quanto previsto dall'art. 19 della L.R. 33/85, a conclusione della procedura per la VAS, al fine di consentire le valutazioni per l'approvazione del piano da parte dell'organo competente è stata trasmessa alla Giunta regionale la documentazione richiesta per la proposta al Consiglio regionale, adottata infine con DGRV n. 34/CR del 15.04.2014. Per gli effetti di quanto disposto dall'art. 133 del Regolamento del Consiglio regionale, la DGRV n. 34/CR del 15.04.2014 è decaduta.

In data 1 settembre 2015 con deliberazione n. 74/CR, la Giunta regionale ha provveduto, alla riassunzione della deliberazione n. 34/CR del 15.04.2014.

In conclusione, il Piano vigente è ancora quello approvato con deliberazione del Consiglio Regionale n. 57 dell'11 novembre 2004.

È bene sottolineare, però, che, con DGR n. 2130 del 23 ottobre 2012, è già stata approvata la nuova zonizzazione contenuta nel Documento di Piano, che costituisce parte della documentazione necessaria per consentire la valutazione (nell'ambito della procedura di VAS) dell'aggiornamento del Piano da parte della regione (proposta al consiglio regionale adottata con DGRV n. 34/CR del 15.04.2014).

2.5.4 Zonizzazione del PRTRA (approvato nel 2004)

Nel PRTRA approvato nel 2004 è riportata una zonizzazione per specifico inquinante del territorio regionale nelle seguenti zone:

- Zone A: caratterizzate dal superamento dei valori limite aumentati del margine di tolleranza e/o delle soglie di allarme (nel caso in cui siano previste) - zone nelle quali applicare i Piani di azione o Zone critiche;
- Zone B: aree per le quali sono stati registrati superamenti dei valori limite (senza margine di tolleranza) - zone nelle quali applicare i Piani di risanamento;
- Zone C: aree considerate a basso rischio di superamento dei valori limite (assenza di superamenti o superamenti relativi a uno o due anni non recenti) - zone nelle quali applicare i Piani di mantenimento (rientrano nella zona in questione i comuni che non sono classificati né in zona A né in zona B).

Il sedime aeroportuale è ubicato in parte nel comune di Villafranca e in parte in quello di Sommacampagna. I comuni interessati dall'impatto delle opere previste nel Masterplan sono principalmente quello di Sommacampagna, di Verona e di Villafranca.

L'analisi del P.R.T.R.A. del 2004 ha evidenziato che il territorio del Comune di Verona era classificato in Zona A per PM10 (polveri fini) e NO₂ (biossido di azoto); in zona B per il benzene ed in zona B per l'ozono. L'area del Comune di Villafranca era classificata in zona A per il PM10; in zona B per il benzene ed il biossido di azoto (NO₂). Infine, il comune di Sommacampagna non rientrava né in zona A né in zona B per nessun inquinante; pertanto, era classificato in zona C per tutti i contaminanti.

2.5.4.1 Documento di Piano (DGRV n. 34/CR del 15.04.2014): articolazione e obiettivi

Come già riportato, il Piano approvato nel 2004 è in fase di aggiornamento e sono stati adottati (con DGR V n. 34/CR del 15.04.2014) il Documento di Piano (All. A), il Rapporto ambientale (All. B) e il Rapporto ambientale - sintesi non tecnica (All. C) come modificati dal parere VAS n. 53 /2014, nonché la documentazione procedurale (All. D/D1,

D/D2, D/D3, D/D4, D/D5) costituita dai pareri delle autorità competenti in materia ambientale, dalle osservazioni, dalla sintesi delle osservazioni e relative controdeduzioni elaborate dagli Uffici, dai pareri della Commissione regionale VAS. La zonizzazione definita nel Documento di Piano è stata approvata con DGR n. 2130 del 23 ottobre 2012.

La proposta di Piano si articola secondo la seguente struttura:

- Sintesi della strategia del Piano: principi generali, obiettivi, indicatori;
- Quadro normativo comunitario, nazionale, regionale, con specificato il quadro delle competenze;
- Descrizione dell'ambito territoriale regionale:
 - Caratteristiche generali del territorio;
 - Analisi dei dati meteo climatici;
- Elementi conoscitivi sull'inquinamento atmosferico:
 - Stato di qualità dell'aria;
 - Inventario delle emissioni;
 - Modellistica regionale;
 - Scenari energetici ed emissivi;
- Zonizzazione del territorio, valutazione di qualità dell'aria ed adeguamento della rete di misura;
- Le azioni del Piano;
- Monitoraggio delle azioni del Piano.

Il sistema degli obiettivi del Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera è stato estrapolato a partire dalle politiche e strategie sviluppate a livello comunitario e nazionale, inerenti:

- la programmazione comunitaria in materia di ambiente;
- la strategia tematica sull'inquinamento atmosferico;
- le direttive europee che regolamentano la qualità dell'aria e le fonti di emissione;
- la normativa nazionale in tema di inquinamento atmosferico ed emissioni in atmosfera.

Il sesto programma comunitario di azione in materia di ambiente, adottato con la Decisione n. 1600/2002/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 22 luglio 2002, sancisce la necessità di:

- ridurre l'inquinamento a livelli tali che limitino al minimo gli effetti nocivi per la salute umana, con particolare riferimento alle popolazioni sensibili e per l'ambiente nel suo complesso;
- di migliorare le attività di monitoraggio e valutazione della qualità dell'aria, compresa la deposizione degli inquinanti;
- di informare il pubblico.

La strategia tematica sull'inquinamento atmosferico, varata con Comunicazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento europeo COM(2005) 446 del 21 settembre 2005, raccomanda di aggiornare la normativa in vigore (soprattutto rispetto agli inquinanti più pericolosi), semplificandola e rafforzandone l'attuazione

Recentemente è stata avviata la procedura di consultazione della Commissione europea finalizzata alla revisione della strategia tematica sull'inquinamento atmosferico e della Direttiva 2008/50/CE, attualmente in vigore.

La Direttiva 2008/50/CE del 21 maggio 2008 relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa afferma tra le premesse che, ai fini della tutela della salute umana e dell'ambiente nel suo complesso, è particolarmente importante combattere alla fonte l'emissione di inquinanti nonché individuare e attuare le più efficaci misure di riduzione delle emissioni a livello locale, nazionale e comunitario.

Il Decreto Legislativo n. 155 del 13 agosto 2010 di recepimento della Direttiva 2008/50/CE è finalizzato ad individuare obiettivi di qualità dell'aria ambiente volti a evitare, prevenire o ridurre effetti nocivi per la salute umana e per l'ambiente nel suo complesso. L'ottenimento di informazioni sulla qualità dell'aria ambiente confrontabili a livello nazionale costituisce la base per individuare le misure da adottare per contrastare l'inquinamento e gli effetti nocivi dell'inquinamento sulla salute umana e sull'ambiente e per monitorare le tendenze a lungo termine, nonché i miglioramenti dovuti alle misure adottate.

Il D.Lgs. 152/2006 Parte V definisce limiti alle emissioni e disciplina la pratica di autosrizzazione per impianti aventi emissioni in atmosfera.

In tale contesto programmatico e normativo si colloca il sistema degli obiettivi del nuovo PRTRA, illustrato nello schema seguente (Figura 2.5.2).

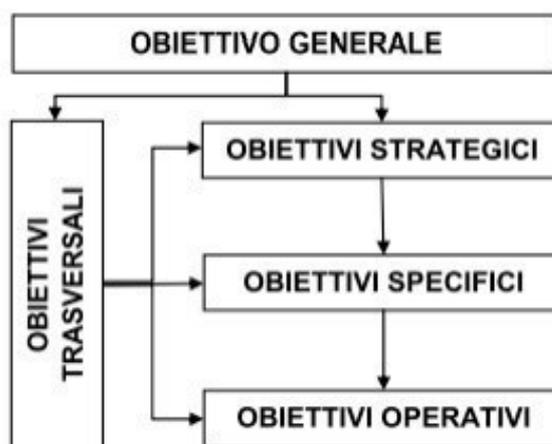


Figura 2.5.2 – Schema degli obiettivi della proposta di Piano

L'obiettivo generale persegue il miglioramento della qualità dell'aria a livello regionale a tutela della salute umana e della vegetazione, rappresentando lo scopo ultimo dell'azione in tema di inquinamento atmosferico. Dall'obiettivo generale discendono gli obiettivi strategici, specifici e operativi, mentre gli obiettivi trasversali costituiscono le linee comuni a tutti gli obiettivi.

Gli obiettivi strategici prendono spunto dalle situazioni di superamento, per taluni inquinanti atmosferici, dei rispettivi valori limite, valori obiettivo e soglie indicati nel Decreto Legislativo n. 155 del 13 agosto 2010 di attuazione della Direttiva 2008/50/CE, in riferimento a zone o ad aree di sul territorio regionale. Gli obiettivi strategici sono i seguenti:

- Raggiungimento del valore limite annuale e giornaliero per il PM₁₀;
- Raggiungimento del valore limite annuale per il PM_{2.5};
- Raggiungimento del valore limite annuale per il biossido di azoto NO₂;
- Conseguimento del valore obiettivo e dell'obiettivo a lungo termine per l'ozono O₃;
- Conseguimento del valore obiettivo per il benzo(a)pirene;
- Contribuire al conseguimento dell'obiettivo nazionale di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra.

Sulla base del quadro programmatico e legislativo precedentemente delineato, sono stati individuati gli obiettivi specifici che contribuiscono al conseguimento di ciascun obiettivo strategico, costituiti da target annuali di riduzione delle emissioni dei diversi inquinanti (PM₁₀, PM_{2.5}, IPA, SO₂, NO_x, COV, NH₃, CO₂, CH₄, N₂O) che vengono emessi direttamente in atmosfera o che originano da composti precursori.

Rispetto al Rapporto Ambientale preliminare in cui erano stati stabiliti solo gli obiettivi strategici e specifici, il sistema degli obiettivi si completa nel Documento di Piano con la definizione degli obiettivi operativi, derivanti dall'individuazione dei principali settori nel cui ambito si svilupperanno le misure attuative del piano, in base alle indicazioni definite a livello nazionale per la riduzione dell'inquinamento atmosferico:

- A1 - Utilizzazione delle biomasse in impianti industriali;
- A2 - Utilizzazione delle biomasse in piccoli impianti civili e combustioni incontrollate;
- A3 - Risolleamento ed emissioni non motoristiche da traffico;
- A4 - Settore industriale: margini di intervento sui piccoli impianti;
- A5 - Contenimento dell'inquinamento industriale e da impianti di produzione energetica;
- A6 - Interventi di riconversione del patrimonio edilizio in funzione del risparmio energetico;
- A7 - Interventi sul trasporto passeggeri;
- A8 - Interventi sul trasporto merci e multi modalità;
- A9 - Interventi su agricoltura ed ammoniaca;
- A10 - Emissioni da cantieri di costruzione civili e di grandi infrastrutture.

Alla luce delle linee comuni individuate a livello nazionale, gli obiettivi trasversali sono stati maggiormente specificati rispetto a quanto riportato nel rapporto ambientale preliminare:

- B1 - Partecipazione a studi scientifici volti alla definizione e quantificazione delle sorgenti del particolato atmosferico;
- B2 - Gestione in qualità della rete di misura; aggiornamento dell'inventario regionale delle emissioni; utilizzo di modelli di valutazione integrata per l'elaborazione di scenari;
- B3 - Monitoraggio dell'efficacia delle misure di risanamento;
- B4 - Promozione di una valutazione scientifica della componente salute per ridurre la pressione sanitaria delle attività antropiche in procedimenti di VIA e AIA;
- B5 - Ottemperare agli obblighi di informazione al pubblico; favorire iniziative di comunicazione e informazione.

Nel Documento di Piano è riportata una nuova zonizzazione del territorio regionale, in attuazione di quanto previsto dal D. Lgs. 155/2010, il quale prevede la presentazione di un progetto di riesame della zonizzazione che è stato redatto da ARPAV-Servizio Osservatorio Aria.

Con DGR n. 2130 del 23 ottobre 2012 (pubblicata sul BUR n. 91 del 06/11/2012) la Regione del Veneto ha provveduto all'approvazione della nuova suddivisione del territorio regionale in zone e agglomerati relativamente alla qualità dell'aria, con effetto a decorrere dal 1° gennaio 2013. La nuova zonizzazione va a sostituire la precedente, approvata con DGR n. 3195/2006, ottemperando in tal modo al criterio di aggiornamento ogni cinque anni.

2.5.4.2 Nuova suddivisione del territorio regionale in zone e agglomerati relativamente alla qualità dell'aria (Allegato A, B e C al DGR 2130 del 23/10/2012)

In ottemperanza alle indicazioni del D. Lgs. 155/2010, sono state individuate in via preliminare le zone classificate come agglomerato dall'art. 2:

“Agglomerato: zona costituita da un'area urbana o da un insieme di aree urbane che distano tra loro non più di qualche chilometro oppure da un'area urbana principale e dall'insieme delle aree urbane minori che dipendono da quella principale sul piano demografico, dei servizi e dei flussi di persone e merci, avente una popolazione superiore a 250.000 abitanti”.

Nel Veneto sono stati individuati 5 agglomerati, ciascuno costituito dal rispettivo Comune Capoluogo di provincia, dai Comuni contermini e dai Comuni limitrofi connessi ai precedenti sul piano demografico, dei servizi e dei flussi di persone e merci. Gli agglomerati sono stati denominati come segue e la loro ubicazione è mostrata in Figura 2.5.3:

- Agglomerato Venezia: oltre al Comune Capoluogo di provincia, include i Comuni contermini;
- Agglomerato Treviso: oltre al Comune Capoluogo di provincia, include i Comuni contermini;
- Agglomerato Padova: oltre al Comune Capoluogo di provincia, comprende i Comuni inclusi nel Piano di Assetto del Territorio Intercomunale (Pati) della Comunità Metropolitana di Padova;

- Agglomerato Vicenza: oltre al Comune Capoluogo di provincia, include i Comuni della valle del Chiampo, caratterizzati dall'omonimo distretto industriale della concia delle pelli;
- Agglomerato Verona: oltre al Comune Capoluogo di provincia, comprende i Comuni inclusi nell'area metropolitana definita dal Documento Preliminare al Piano di Assetto del Territorio (PAT).

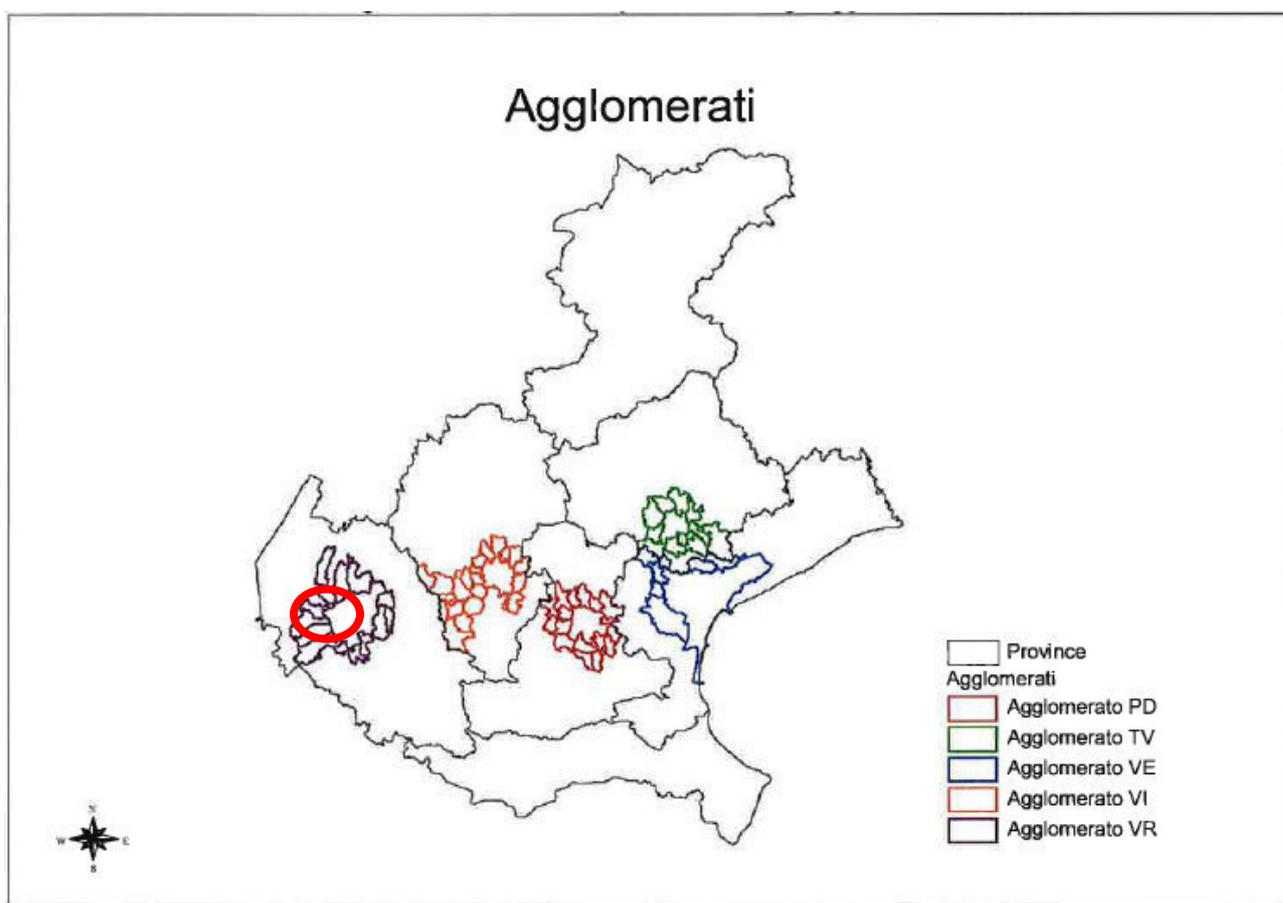


Figura 2.5.3- Individuazione degli Agglomerati

Il sedime aeroportuale è ubicato in parte nel comune di Villafranca e in parte in quello di Sommacampagna. I comuni interessati dall'impatto delle opere previste nel Masterplan sono principalmente quello di Sommacampagna, di Verona e di Villafranca, che si trovano nell'agglomerato di Verona (Figura 2.5.4).

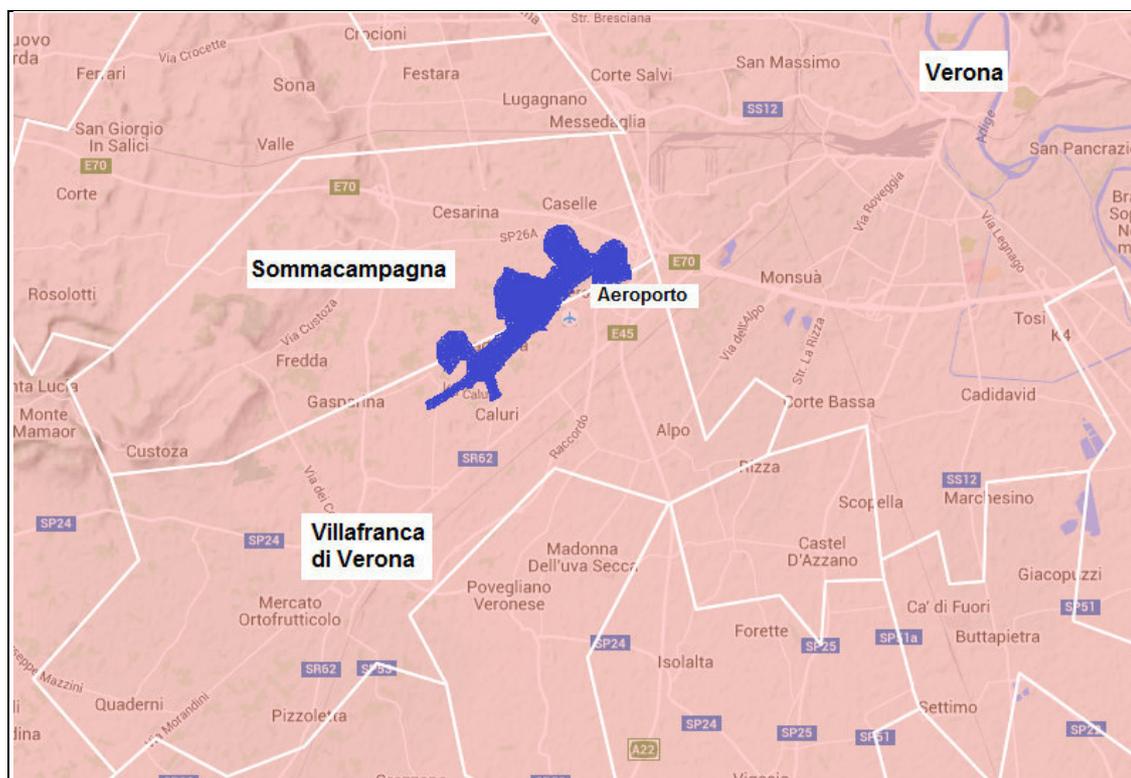


Figura 2.5.4- Ubicazione dell'aeroporto e dei comuni potenzialmente impattati

Dopo l'individuazione degli agglomerati, si è provveduto a definire le altre zone. Per gli inquinanti "primari", come previsto in Appendice I, la zonizzazione è stata effettuata in funzione del carico emissivo.

Nello specifico la base dati è costituita da:

- le emissioni stimate dall'inventario INEMAR riferito all'anno 2005, elaborato dall'Osservatorio Regionale Aria, per monossido di carbonio (CO) e biossido di Zolfo (SO₂), espresse in tonnellate/anno;
- le emissioni stimate dall'inventario elaborato dall'ISPRA riferito all'anno 2005, per benzene (C₆H₆, tonnellate/anno), piombo (Pb, kg/anno), idrocarburi policiclici aromatici tra cui il benzo(a)pirene (IPA, kg/anno), arsenico (As, kg/anno), cadmio (kg/anno), nichel (Ni, kg/anno) .

Per ciascun inquinante sono state individuate due zone, a seconda che il valore di emissione comunale sia inferiore o superiore al 95% percentile, calcolato sulla serie dei dati comunali. Le zone sono state classificate come di seguito riportato:

- Zona A: zona caratterizzata da maggior carico emissivo (Comuni con emissione > 95°percentile);
- Zona B: zona caratterizzata da minore carico emissivo (Comuni con emissione < 95°percentile).

Si riportano i flussi (Tabella 2.5.1) e le zonizzazioni (da Figura 2.5.5 a Figura 2.5.8) degli inquinanti di interesse per il presente studio.

Tabella 2.5.1 – Flussi emissivi degli inquinanti “primari” di interesse per il presente studio

CO [t/anno]	SO ₂ [t/anno]	C ₆ H ₆ [t/anno]	IPA [kg/anno]
1215	44	2,7	27,7

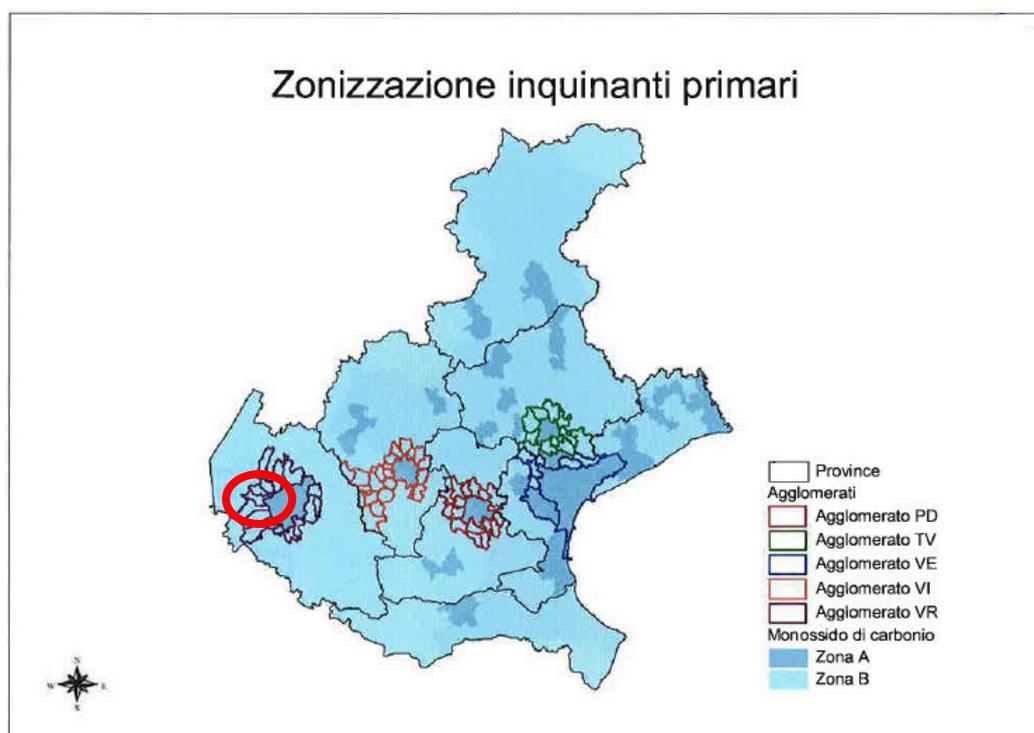


Figura 2.5.5- Zonizzazione per il monossido di Carbonio

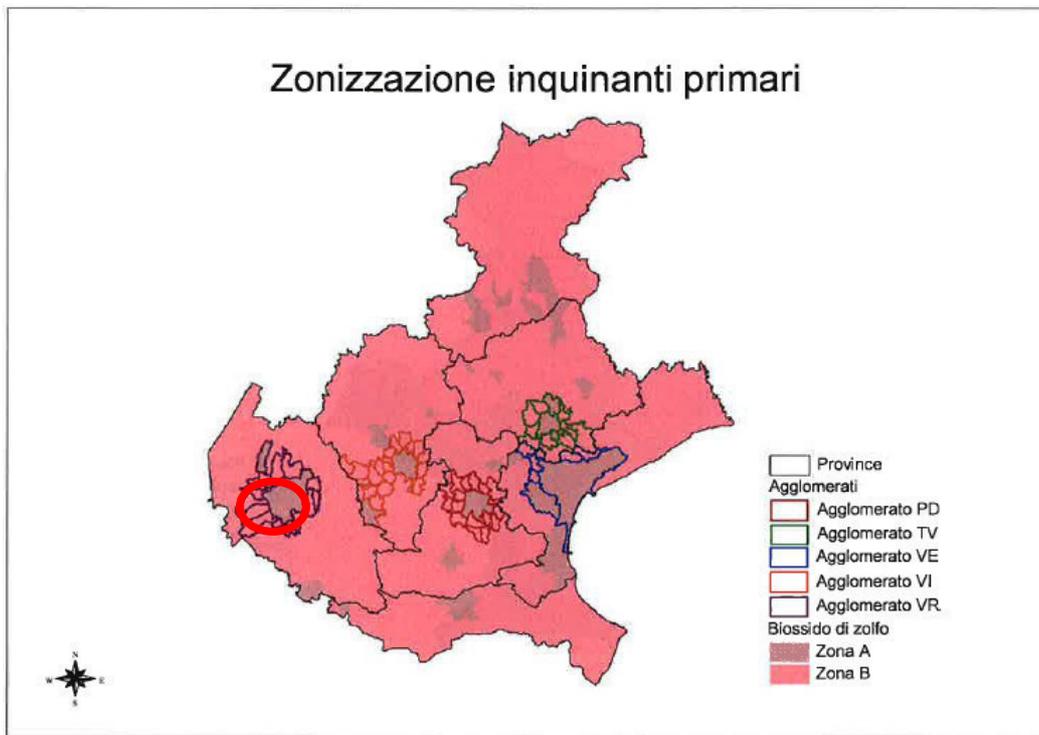


Figura 2.5.6- Zonizzazione per il biossido di zolfo

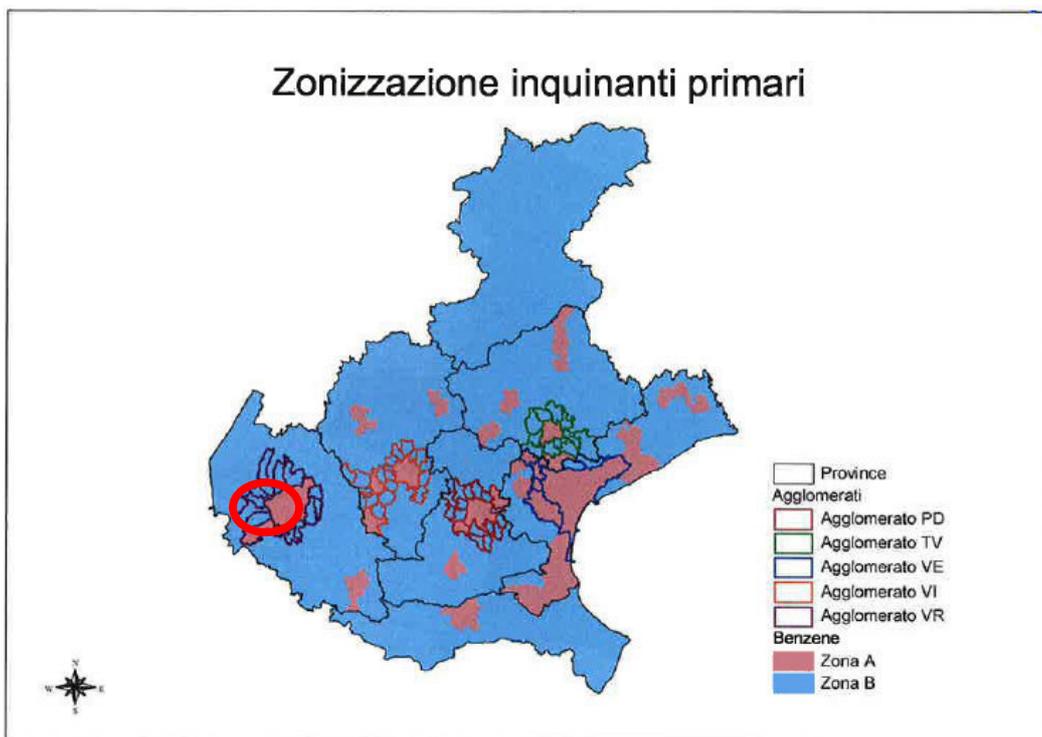


Figura 2.5.7- Zonizzazione per il benzene

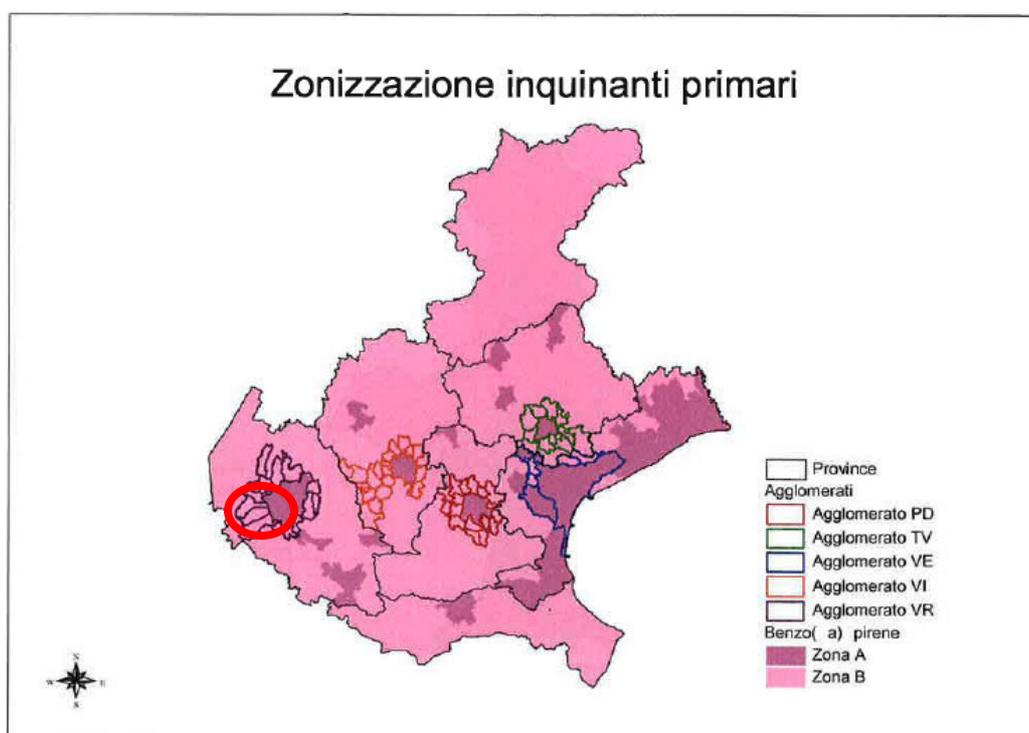


Figura 2.5.8- Zonizzazione per il benzo(a)pirene

Dalle figure precedenti emerge che il comune di Verona si trova in zona A per il monossido di carbonio (CO), per il biossido di zolfo (SO₂), per il benzene (C₆H₆) e per il benzo(a)pirene. Il comune di Villafranca è classificato in zona B per CO, SO₂ e benzo(a)pirene; mentre è situato in zona A per il benzene. Il comune di Sommacampagna è classificato in zona B per CO, SO₂, benzene e benzo(a)pirene.

Le zonizzazioni precedentemente definite per ciascun inquinante “primario” (zone “A” e “B”) sono state integrate con le zone Agglomerato, preventivamente individuate, e con la zonizzazione definita per gli inquinanti “secondari”, più articolata considerando che le condizioni di criticità sul territorio sono connesse proprio a questi ultimi composti (PM₁₀, PM_{2.5}, NO_x, Ozono). La mappatura degli inquinanti primari ha permesso di osservare che la zonizzazione dei “secondari” individua zone idonee ad un’applicazione di misure mirate anche alla riduzione di composti primari.

La suddivisione del territorio in due zone per i composti “primari” si integra in maniera compatibile con le zone individuate per i composti “secondari” e con gli Agglomerati. Riguardo alla zonizzazione per gli inquinanti “secondari”, al fine di rendere omogenee, sotto il profilo del carico emissivo, le zone costituite anche da aree tra loro non contigue, alcuni comuni sono stati successivamente riclassificati in zona diversa da quella attribuita

secondo i criteri precedentemente individuati. Il risultato di tale analisi ha portato alla definizione delle seguenti nuove zone:

- “Prealpi e Alpi”;
- “Pianura e Capoluogo bassa Pianura”;
- “Bassa Pianura e Colli”;
- “Valbelluna”.

Il processo d’integrazione delle zone ha come risultato la zonizzazione rappresentata in Figura 2.5.9 seguente recante la classificazione e la codifica delle diverse zone.

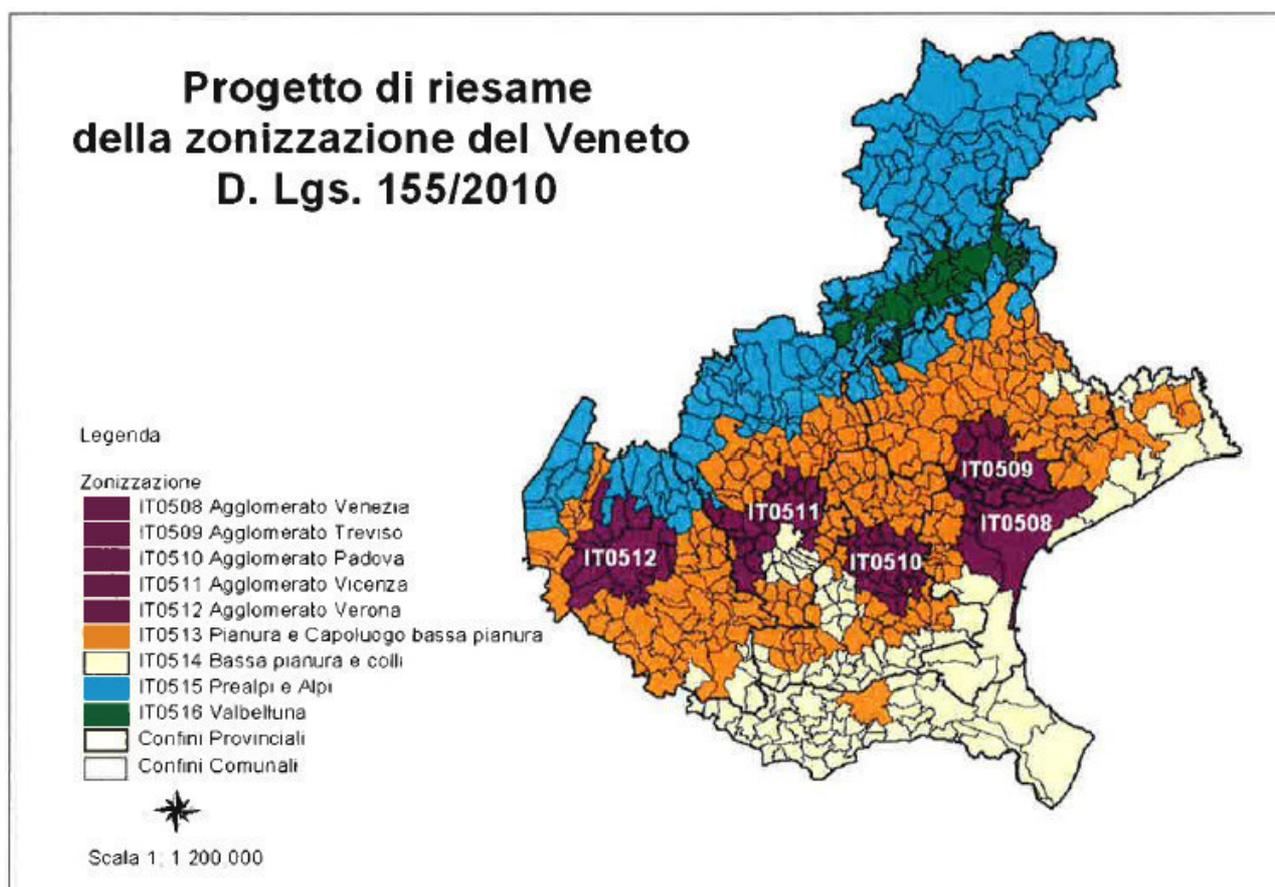


Figura 2.5.9- Zonizzazione integrata ai sensi del D.Lgs 155/2010

I comuni di interesse (Verona, Villafranca e Sommacampagna) rientrano tutti nell’Agglomerato Verona (IT512).

PIANO REGIONALE DI TUTELA E RISANAMENTO DELL'ATMOSFERA
ANALISI DI COMPATIBILITÀ – CONSIDERAZIONI FINALI

I comuni che possono essere ritenuti potenzialmente impattati dagli interventi previsti dal Masterplan sono quello di Verona, Villafranca e Sommacampagna. Con riferimento al progetto di riesame della zonizzazione del Veneto (Allegato A, B e C al DGR 2130 del 23/10/2012) emerge che i .comuni di interesse rientrano nell'agglomerato di Verona (IT512). Alla luce delle scelte progettuali effettuate e delle modalità gestionali previste, le opere programmate nel MasterPlan risultano compatibili con le indicazioni riportate nel piano, anche in considerazione degli interventi di mitigazione descritti al paragrafo 4.5.6.

2.5.5 Piano di Azione e Risanamento della Qualità dell'Aria dei Comuni dell'area metropolitana di Verona

Il Piano di Azione e Risanamento della qualità dell'aria, redatto dal Gruppo metropolitano in ottemperanza alla Delibera del Consiglio del Veneto Il novembre 2004, n. 57, è stato approvato con Delibera del Consiglio Provinciale n. 108 del 27 novembre 2012.

I comuni interessati sono: Bussolengo, Buttapietra, Castel d'Azzano, Castelnuovo del Garda, Grezzana, Lavagno, Negrar, Pescantina, San Giovanni Lupatoto, San Martino Buon Albergo, SanPietro in Cariano, Sant'Ambrogio di Valpolicella, Sommacampagna, Sona, Valeggio sul Mincio, Verona, Villafranca di Verona e Zevio.

Come si evince dal suddetto elenco, i comuni interessati dagli interventi previsti dal Masterplan (Sommacampagna, Villafranca e Verona) sono coinvolti nel piano in questione.

Il Piano comprende l'allegato 1 "Elaborato tecnico scientifico prodotto dall'Università degli Studi di Trento" e la proposta di Rapporto Ambientale della V.A.S. ed i suoi allegati (Tavola 1: Carta d'inquadramento generale, Sintesi non tecnica del Rapporto Ambientale, Valutazione di Incidenza Ambientale -VINCA e Dichiarazione di sintesi).

Il piano si prefigge l'obiettivo di capire quale peso abbiano le caratteristiche morfologiche dell'area esaminata, unitamente alle condizioni climatiche tipiche della Pianura Padana (scarsa circolazione delle masse d'aria con frequenti ristagni specialmente nel periodo invernale) nella situazione di forte inquinamento che i Comuni

annualmente registrano e quale tipologia di azioni, o somma delle stesse, fosse maggiormente incisiva per affrontare tali criticità.

Si è ritenuto indispensabile attuare un coordinamento tecnico, scientifico ma anche organizzativo e amministrativo, tra i diversi soggetti interessati, stipulando un accordo che ha coinvolto i 18 Comuni dell'area metropolitana, l'Amministrazione provinciale, gli Enti preposti alla tutela dell'ambiente e della salute (ARPAV e ULSS20), ed un ente di ricerca come il Dipartimento di Ingegneria dell'Università di Trento.

Il Piano si sofferma, in primo luogo, su un inquadramento generale del territorio, in termini di caratteristiche meteo climatiche, analisi dei settori produttivi e delle fonti emissive ad essi correlate, valutazione della qualità dell'aria allo stato attuale.

Nel capitolo relativo alla valutazione della qualità dell'aria viene preso in considerazione l'aeroporto di Verona, in quanto si ritiene abbia un'incidenza sul traffico stradale (questa è comunque analoga a quella della maggior parte degli altri "attrattori di traffico" individuati a livello provinciale, come mostrato in Figura 2.5.10) e viene considerato nell'ambito dell'inventario delle emissioni all'interno del macrosettore "Trasporti stradali". Pertanto, il Piano individua in seguito una serie di azioni per ridurre l'impatto del traffico legato all'aeroporto.

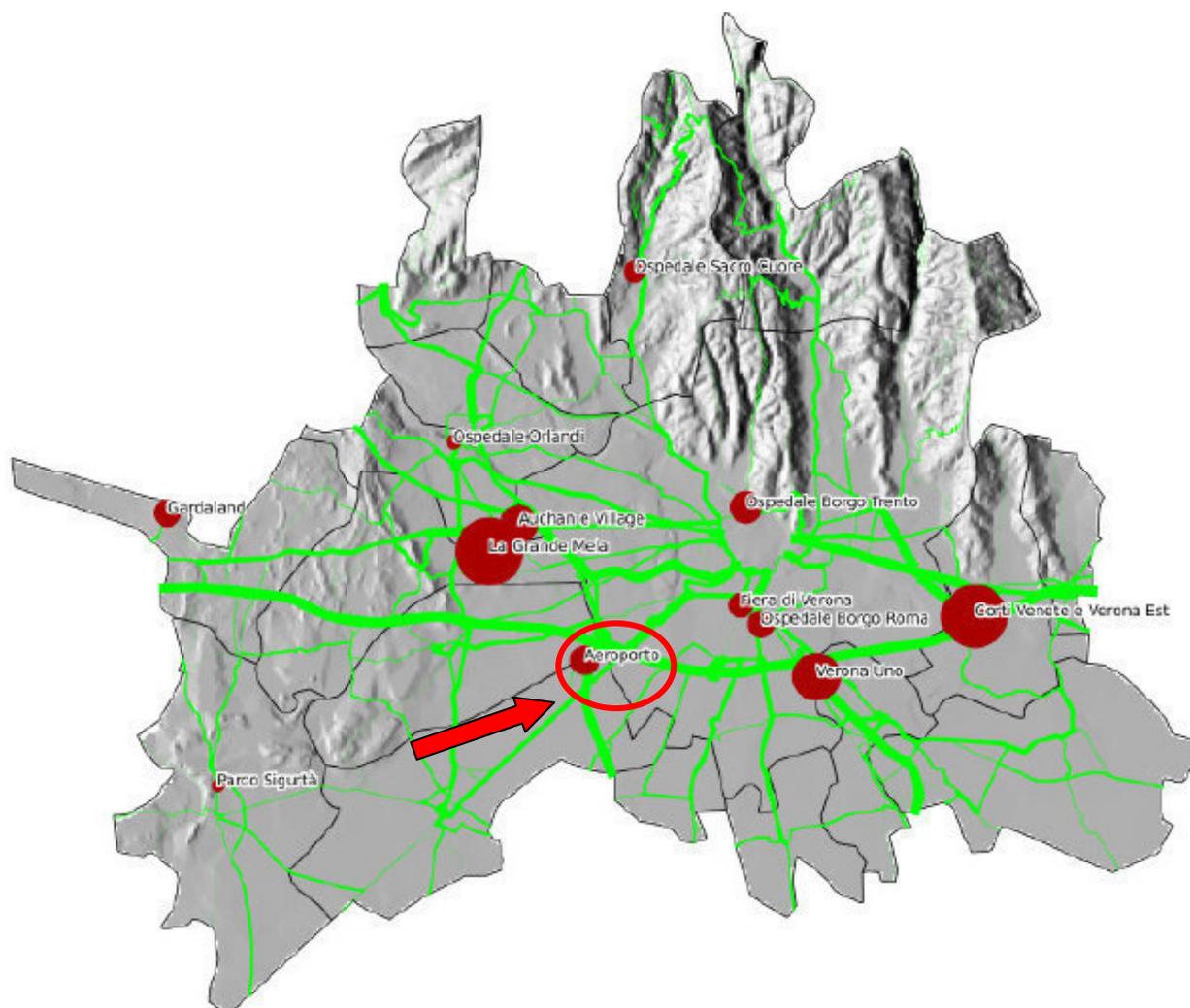


Figura 2.5.10 - Mappa dei principali attrattori di traffico
(la dimensione del simbolo è proporzionale all'incidenza sul traffico stradale dei principali "attrattori di traffico" individuati nella provincia di Verona.)

In generale, le azioni sono state suddivise in:

- **Azioni sovra comunali (ASOVRA):** azioni conoscitive e di coordinamento a livello sovra comunale, il cui soggetto responsabile è per esempio la Provincia, Regione o un Ente tecnico-scientifico come ARPAV o ULSS. I 18 Comuni collaborano congiuntamente e supportano attivamente questi interventi che sono fondamentali per la corretta applicazione del Piano e per ottenere i migliori risultati per la riduzione dell'inquinamento atmosferico.
- **Azioni di competenza comunale:** azioni la cui applicazione e attivazione è compito dei singoli comuni. Ogni Amministrazione Comunale determina nella

propria scheda le azioni che vuole attuare sul proprio territorio, individuandone una tempistica.

Queste azioni di competenza comunale sono state suddivise in:

- AT: Azioni relative al settore dei trasporti, suddivise a loro volta in immediate e strutturali;
- AC: Azioni relative al settore civile, suddivise a loro volta in immediate e strutturali;
- AP: Azioni relative al settore produttivo (industriale, artigianale e allevamento),
 - suddivise a loro volta in immediate e strutturali;
- APIAN: Azioni di pianificazione territoriale;
- INFO: Azioni informative e di formazione;
- ACC: Azioni che implicano la stesura di accordi.

Le azioni immediate si individuano, nell'ambito delle misure di piano, come quelle che possono essere intraprese a breve termine ottenendo una riduzione delle emissioni immediata. Sono prevalentemente azioni a carattere temporaneo, da applicare cioè nel periodo più critico dell'anno (per es. stagione invernale).

Le azioni strutturali, invece, si individuano come quelle misure di lungo periodo che possono essere introdotte gradualmente e di cui si potrà valutare l'efficacia nel medio-lungo termine. Tali provvedimenti richiedono investimenti iniziali anche ragguardevoli e devono pertanto essere valutati in base ai benefici ed ai relativi vantaggi economici e sanitario ambientali ottenibili.

L'implementazione del trasporto pubblico per quanto riguarda l'aeroporto "Valerio Catullo" di Verona si configura come azione comunale strutturale relativa al macrosettore AP (AP – STRU8). La scheda dell'azione è riportata in Figura 2.5.11.

AP- STRU8 – AEREOPORTO:IMPLEMENTARE IL TRASPORTO PUBBLICO

Intervento:	<p>L'aeroporto Catullo è un polo di attrazione di primaria importanza nello scenario dei 18 comuni. Oltre a costituire una fonte di inquinamento per gli aerei che vi decollano e atterrano, l'aeroporto è motivo di confluenza di vetture private che stazionano o nei parcheggi dedicati di pertinenza dell'aeroporto oppure in parcheggi privati situati nei comuni limitrofi di Villafranca di Verona. Lo spostamento da questi parcheggi privati all'aeroporto avviene mediante bus navetta dedicati.</p> <p>La maggior parte degli utenti dell'aeroporto utilizza pertanto il mezzo proprio per raggiungere l'aerostazione e solo una piccola percentuale residuale usufruisce del servizio pubblico di autobus. Va precisato che il servizio pubblico effettua esclusivamente il collegamento tra la stazione ferroviaria di Porta Nuova e l'aeroporto. E' peraltro difficile pensare ad altre e diverse tratte da collegare con servizio pubblico.</p> <p>Si suggerisce pertanto sia valutato innanzitutto il grado di soddisfazione dell'utenza che usufruisce del servizio pubblico per valutare se sia possibile migliorare il servizio con limitate modifiche dello stesso (ad esempio con modifiche degli orari delle corse in determinate fasce orarie).</p> <p>Secondariamente è necessario pianificare una serie di azioni sui parcheggi che ovviamente debbono essere dislocati ad una certa distanza dagli accessi dell'aeroporto.</p> <p>Tra le azioni che si può proporre ai gestori certamente vi è quella che i bus navetta siano del tipo Euro 5 o meglio ancora a metano o elettrici. Quest'ultima opzione potrebbe essere particolarmente interessante anche in considerazione del fatto che i tragitti parcheggio – aeroporto sono abbastanza brevi.</p> <p>Considerando che tra i parcheggi ve ne sono alcuni che offrono la copertura della vettura, come misura di compensazione si può proporre che le coperture (laddove possibile) vengano allestite con pannelli fotovoltaici.</p> <p>Su tempi medio-lunghi è necessaria una pianificazione concertata fra comuni, provincia e regione per lo sviluppo di un mezzo di trasporto pubblico di massa da e per l'aeroporto (metropolitana di superficie, treno locale etc..)</p>
Soggetti coinvolti:	Comune di Villafranca di Verona e limitrofi, Aeroporto, APT/AMT, Soggetti gestori del parcheggio.
Principali inquinanti interessati:	Tutti gli inquinanti principali emessi dal traffico stradale, in particolare PM_{10} , $PM_{2.5}$, e NO_x .
Efficacia:	Questa azione è sicuramente efficace per ridurre il trasporto privato verso l'aeroporto implementando il più possibile il servizio pubblico. L'efficacia di tale intervento va valutata anche in termini di sensibilizzazione della popolazione ad un maggiore sfruttamento della mobilità sostenibile.
Potenziali emissioni evitabili:	Non valutabile allo stato attuale
Indicatore di controllo:	Grado di soddisfazione dell'utente che usufruisce del pubblico servizio con bus. Numero di bus navette a basso impatto ambientale acquisite. Numero di passeggeri che utilizzano il mezzo pubblico per raggiungere l'aeroporto.

Figura 2.5.11 – Scheda dell'azione “Implementare il trasporto pubblico”

Per ciascun Comune, inoltre, è stata predisposta una scheda riassuntiva, contenente una breve descrizione del territorio attraverso alcuni parametri essenziali ed una sintesi dei risultati delle elaborazioni riguardanti la stima delle emissioni.

In particolare, sono state riportate le emissioni totali per ciascun inquinante suddivise nei diversi macrosettori di attività.

Ogni Comune ha predisposto una scheda tecnica riferita alle sue azioni, indicando la tempistica di realizzazione/concretizzazione delle stesse secondo la seguente graduazione:

- entro il 31/12/2012;
- entro il 31/12/2014;
- entro il 31/12/2016;

in funzione della diversa complessità, facilità di attuazione e della disponibilità economica dell'ente per la realizzazione dell'azione.

Ogni Amministrazione Comunale per le diverse azioni proposte ha determinato se:

- **NO**: l'azione non viene attuata;
- **SI^M**: l'azione viene attuata entro il termine prestabilito e mantenuta nel tempo;
- **SI** - l'azione si intende realizzata entro il termine prestabilito.

Si riportano le azioni di pertinenza dell'aeroporto, estratte dalle schede dei comuni di interesse (Verona, Villafranca, Sommacampagna).

Tabella 2.5.2 – Azioni di pertinenza dell'aeroporto e che caratterizzano tutti e tre i comuni di interesse (Sommacampagna, Verona, Villafranca)

OBIETTIVO GENERALE	AZIONE SPECIFICA	SCELTA	ENTRO 2012	ENTRO 2014	ENTRO 2016
	AC-SRTR8 - Incentivi al risparmio energetico nel settore edilizio	SI ^M	X		
	AC-SRTR9 - Incentivazioni di sostituzioni di impianti più inquinanti con tecnologie ad alta efficienza	SI ^M	X		
RIDUZIONE IMPATTO DA SETTORE PRODUTTIVO (Indistriale, Agricoltura, Allevamento) AP	AP-STRU4 - Interventi di riduzione delle emissioni di NOx e PM10 con sistemi di abbattimento efficaci	SI ^M	X		
	AP-STRU6 - Accordo con società di autotrasporti per sostituzione volontaria dei mezzi con mezzi a basso impatto	SI			
	AP-STRU8 - Aeroporto: implementare trasporto pubblico	SI ^M			

PIANO DI AZIONE E RISANAMENTO DELLA QUALITÀ DELL'ARIA DEI COMUNI DELL'AREA METROPOLITANA DI VERONA– CONSIDERAZIONI FINALI

I comuni che possono essere ritenuti potenzialmente impattati dagli interventi previsti dal Masterplan sono quelli di Verona, Villafranca e Sommacampagna. Nel capitolo del Piano relativo alla valutazione della qualità dell'aria viene preso in considerazione l'aeroporto di Verona, in quanto si ritiene che abbia un'incidenza sul traffico stradale indotto; pertanto le azioni da intraprendere nei comuni di interesse sono principalmente volte all'implementare il trasporto pubblico. Alla luce delle scelte progettuali effettuate e delle modalità gestionali previste, le opere programmate nel Masterplan risultano compatibili con le indicazioni riportate nel piano, anche in considerazione degli interventi di mitigazione descritti al paragrafo 4.5.6.

2.6 Conclusioni relative al quadro di riferimento programmatico

2.6.1 Pianificazione a livello Regionale e Provinciale – sintesi degli elementi rilevati

Sulla base dell'analisi di coerenza degli interventi previsti dal Masterplan con gli strumenti di programmazione e pianificazione a livello regionale e provinciale effettuata è possibile riportare le seguenti osservazioni:

- P.R.S. - Programma regionale di sviluppo: completa compatibilità; gli indirizzi dello strumento sono pienamente rispettati nel progetto del Masterplan che, mediante il potenziamento delle infrastrutture nonché la realizzazione del collegamento delle diverse infrastrutture di trasporto (veicolare e ferroviario), persegue uno degli obiettivi espressi nel P.R.S.: “dare unitarietà al sistema delle reti e della logistica a lunga distanza”.
- D.P.E.F – Documento di Programmazione economico e finanziario: completa compatibilità; gli indirizzi dello strumento sono pienamente rispettati nel progetto del Masterplan: il D.P.E.F. è uno strumento programmatico “strategico” che, attraverso Missioni, Politiche e Azioni, fissa indirizzi, direttive, priorità e prescrizioni per gli strumenti di pianificazione territoriale di dettaglio.
- P.R.T.C. - Piano Territoriale Regionale di Coordinamento: piena compatibilità; nel P.T.R.C. viene infatti riconosciuta l'importanza dello sviluppo dello scalo

aeroportuale veronese, ribadendo la necessità di valorizzare le aree adiacenti lo scalo mediante misure di “perequazione e compensazione”.

- Piano di area Quadrante Europa (P.A.Q.E.): sostanziale compatibilità; gli interventi previsti, finalizzati al potenziamento delle infrastrutture ed al miglioramento del servizio risultano in linea con le direttive fissate dal P.A.Q.E.. Viene inoltre evidenziato che i Comuni limitrofi devono agire per prescrivere, in caso di nuove edificazioni, idonei accorgimenti per il miglioramento dell’isolamento acustico.
- P.T.C.P. Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale: sostanziale compatibilità; il Masterplan, mediante il potenziamento delle infrastrutture, persegue uno degli obiettivi espressi nel P.T.C.P.. Dal punto di vista ambientale sono emersi alcuni elementi di approfondimento:
 - la presenza di centri abitati e centri storici nelle immediate vicinanze del sedime aeroportuale, ricettori sensibili degli impatti;
 - la presenza di un sito inquinato all’interno del sedime aeroportuale (oggetto di procedura di messa in sicurezza permanente);
 - il fatto che l’intero sedime aeroportuale insiste sull’area di ricarica dell’acquifero rende necessario opportuni approfondimenti relativi all’ambiente idrogeologico (le vere e proprie risorgive si trovano a Sud-Est del sedime aeroportuale; il sedime aeroportuale non collabora direttamente alla ricarica delle risorgive, essendo in ambito aeroportuale la falda a profondità significativa, come meglio descritto ed approfondito nel capitolo 4.11 del presente SIA);
 - il P.T.C.P. individua le “aree di rispetto acustico aeroportuale”: tali aree devono essere considerate a titolo puramente indicativo, in quanto non approvate da parte della Commissione Aeroportuale Antirumore.

2.6.2 Pianificazione a livello locale – sintesi degli elementi rilevati

Si riportano di seguito alcune osservazioni relative all’analisi di coerenza degli interventi previsti dal Masterplan con gli strumenti di programmazione e pianificazione a livello locale:

- Piano Regolatore Generale del Comune di Villafranca di Verona: non emergono incompatibilità, a patto di effettuare le necessarie varianti al P.R.G. (o al P.I.) riportanti l'esatta conformazione delle opere previste, secondo le procedure applicabili (Decreto Legge n. 251 / 1995 convertito con Legge n. 351 /1995, art. 1, punto 6) dopo il completamento della procedura di VIA.
- Piano di assetto del territorio (P.A.T.) Comunale di Villafranca: sostanziale situazione di compatibilità, considerato che il presente SIA individua, quando necessarie, misure di mitigazione e/o compensative degli impatti, in accordo con i documenti del P.A.T. che pongono l'attenzione sulla necessità e l'importanza di "manovre compensative ambientali" da adottarsi in relazione agli sviluppi futuri delle infrastrutture aeroportuali.
- Piano Regolatore Generale del Comune di Sommacampagna non emergono incompatibilità, si osserva infatti che l'intera area aeroportuale ricadente nel territorio comunale di Sommacampagna è contraddistinta da un'unica area normativa, senza alcuna differenziazione. Si segnala l'esistenza di alcune limitate porzioni di territorio ad uso agricolo per cui il Masterplan prevede l'annessione al sedime aeroportuale, dovrà quindi essere richiesta opportuna variante, secondo le procedure applicabili dopo il completamento della procedura di VIA (cfr. paragrafo precedente).
- Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.) comunale di Sommacampagna: non emergono incompatibilità. Le N.T.A. del P.A.T. (Art. 8.y) fissano l'obbligo di realizzare, lungo il perimetro dell'infrastruttura, interventi di mitigazione dell'impatto acustico aeroportuale mediante costruzione di barriere antirumore vegetate ovvero rilevati con vegetazione. Tali interventi, definiti nel P.A.T. a partire da curve di isolivello LVA preliminari e non approvate dalla Commissione Aeroportuale, dovranno essere integrati (ed eventualmente modificati) sulla base delle risultanze dello Studio di Impatto Ambientale.
- Piano Regolatore Generale del Comune di Verona: non emergono incompatibilità; si sottolinea che con l'approvazione del P.A.T. il P.R.G. vigente ha acquistato valore di "piano degli interventi" per le sole parti compatibili con il P.A.T.; l'analisi della compatibilità è rimandata al P.A.T.
- Piano di assetto del territorio (P.A.T.) Comunale di Verona: sostanziale compatibilità; il P.A.T. fissa per le aree presenti all'interno delle fasce di rispetto aeronautiche direttive e prescrizione e vincoli, rimandando al Piano degli

Interventi e azioni necessarie per la salvaguardia degli insediamenti dall'inquinamento atmosferico e dal rumore.

- Piano degli interventi (P.I.) del Comune di Verona: non emergono incompatibilità (il sedime aeroportuale non insiste sul territorio comunale di Verona).

2.6.3 Piani di classificazione acustica del territorio comunale – sintesi degli elementi rilevati

L'analisi di compatibilità delle opere previste dal MasterPlan con i piani di classificazione acustica viene effettuato nell'ambito del "Quadro di riferimento Ambientale" (Cap 4.7).

2.6.4 Strumenti di pianificazione del settore trasporti – sintesi degli elementi rilevati

Si riportano di seguito alcune osservazioni relative all'analisi di coerenza degli interventi previsti dal Masterplan con gli strumenti di programmazione e pianificazione del settore trasporti:

- Piano nazionale generale della mobilità (linee guida): lo sviluppo dell'aeroporto previsto ben si colloca all'interno di tale strumento; il Masterplan è infatti finalizzato all'adeguamento della capacità infrastrutturale, all'incremento dei livelli di servizio oltre che dell'incremento della sicurezza a terra ed in volo, compatibilmente con le esigenze di salvaguardia ambientale.
- PRT: Piano Regionale dei Trasporti: è possibile affermare che lo sviluppo dell'aeroporto previsto ben si colloca all'interno di tale strumento. Il P.R.T. considera infatti lo scalo veronese (insieme all'aeroporto di Venezia) uno dei principali poli del sistema aeroportuale veneto.
- Piano nazionale degli aeroporti: è possibile affermare che lo sviluppo dell'aeroporto previsto ben si colloca all'interno di tale strumento: il piano identifica infatti lo scalo veronese come uno degli aeroporti di interesse nazionale.

2.6.5 Strumenti di pianificazione e di tutela ambientale – sintesi degli elementi rilevati

Si riportano di seguito alcune osservazioni relative all'analisi di coerenza degli interventi previsti dal Masterplan con gli strumenti di tutela ambientale, rimandando per maggiori dettagli ai capitoli specifici del SIA (Quadro di Riferimento Ambientale):

- Aree naturali protette (“Rete Natura 2000”): è possibile affermare che lo sviluppo dell'aeroporto previsto non interferisce con le aree protette presenti, in quanto tali aree sono situate a elevata distanza (oltre 5-6 km) dal sedime aeroportuale.
- Piano di tutela delle acque: l'analisi di compatibilità degli interventi previsti dal Masterplan con il P.T.A. è dettagliata nel successivo capitolo della presente relazione (cap. 4.10 “Ambiente Idrico).
- Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera: i comuni che possono essere ritenuti potenzialmente impattati dagli interventi previsti dal Masterplan sono quello di Verona, Villafranca e Sommacampagna. Con riferimento al progetto di riesame della zonizzazione del Veneto (Allegato A, B e C al DGR n. 2130 del 23/10/2012) emerge che i comuni di interesse rientrano nell'agglomerato di Verona (IT512). Alla luce delle scelte progettuali effettuate e delle modalità gestionali previste, le opere programmate nel MasterPlan risultano compatibili con le indicazioni riportate nel piano, anche in considerazione degli interventi di mitigazione descritti al paragrafo 4.5.6.
- Piano di Azione e Risanamento della Qualità' dell'aria dei Comuni dell'area Metropolitana di Verona: I comuni che possono essere ritenuti potenzialmente impattati dagli interventi previsti dal Masterplan sono quello di Verona, Villafranca e Sommacampagna. *Nel capitolo del Piano relativo alla valutazione della qualità dell'aria viene preso in considerazione l'aeroporto di Verona*, in quanto si ritiene abbia un'incidenza sul traffico stradale; pertanto le azioni da intraprendere nei comuni di interesse sono principalmente volte all'implementare il trasporto pubblico. Alla luce delle scelte progettuali effettuate e delle modalità gestionali previste, le opere programmate nel Masterplan risultano compatibili con le indicazioni riportate nel piano, anche in considerazione degli interventi di mitigazione descritti al paragrafo 4.5.6.

