



**Comune di Verona**

Ambiente

Fascicolo	06.	10/	18 del 2016
-----------	-----	-----	-------------

(citare obbligatoriamente in ogni comunicazione)

**Al Ministero dell'Ambiente e  
della Tutela del Territorio e del Mare - Direzione  
Generale per le Valutazioni ambientali  
Divisione II – Sistemi di Valutazione Ambientale**  
Via Cristoforo Colombo, 44  
00147 Roma  
PEC: [DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it](mailto:DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it)

e p.c.

**Alla Provincia di Verona**  
Settore Ambiente  
Servizio Valutazione Impatto Ambientale  
PEC: [ambiente.provincia.vr@pecveneto.it](mailto:ambiente.provincia.vr@pecveneto.it)

**Alla Regione Veneto**  
U.C. Valutazione Impatto Ambientale  
PEC: [protocollo.generale@pec.regione.veneto.it](mailto:protocollo.generale@pec.regione.veneto.it)

**All'Area Gestione del Territorio**

**All'Assessore all'Ambiente**  
avv. Enrico Toffali

SEDE

**OGGETTO:** Trasmissione osservazioni del Comune di Verona nell'ambito della procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale inerente il Master Plan (Piano di Sviluppo Aeroportuale) dell'Aeroporto Valerio Catullo ubicato nei Comuni di Villafranca e Sommacampagna (VR), ai sensi del D.Lgs. 3 aprile 2006 n.152 e s.m.i.

**Proponente:** ENAC

In riferimento alla procedura in oggetto, con la presente si trasmette la proposta di Delibera 634, approvata dalla Giunta Comunale in data 17 marzo 2016, ed i relativi allegati.

Distinti saluti.

Il Dirigente del Coordinamento Ambiente  
ing. Andrea Bombieri

**Comune di Verona**  
Ambiente  
Via Pallone, 9 – 37121 Verona  
Tel. 0458077833/7641 - Fax 0458004488  
e-mail: [ambiente@comune.verona.it](mailto:ambiente@comune.verona.it)  
[www.comune.verona.it](http://www.comune.verona.it)  
Partita IVA 00215150236

ML S:\Lettere\PARERINPROGETTI SPECIALI\2016\2016\_18 VIA  
MASTERPLAN AEROPORTO CATULLO\nota trasmissione delibera di CC  
Ministero Ambiente.doc

Ufficio: 028  
Proposta n.: 634/2016

**Comune di Verona**  
\*  
**Proposta di Deliberazione**  
\*

**Oggetto:** OSSERVAZIONI NELL'AMBITO DELLA PROCEDURA DI VALUTAZIONE D'IMPATTO AMBIENTALE INERENTE IL MASTER PLAN (PIANO DI SVILUPPO AEROPORTUALE) DELL'AEROPORTO VALERIO CATULLO UBICATO NEI COMUNI DI VILAFRANCA E SOMMACAMPAGNA (VR), AI SENSI DEL D.LGS. 3 APRILE 2006N.152 E S.M.I. PROPONENTE: ENAC - ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE

**LA GIUNTA COMUNALE**

PREMESSO che:

- in data 15/01/2016 (P.G. n. 14048) l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile ha presentato istanza per l'avvio della procedura di valutazione d'impatto ambientale (VIA) al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, depositando contestualmente presso la Direzione Ambiente del Comune di Verona la documentazione inerente il Master Plan (Piano di sviluppo aeroportuale) dell'Aeroporto Catullo ubicato nei comuni di Villafranca e Sommacampagna (VR);
- l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile ha provveduto a pubblicare in data 15/01/2016 l'avviso del progetto sottoposto a procedure di VIA, ai sensi dell'24 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., sul quotidiano "L'Arena" e sul "Corriere della Sera";
- in data 19/01/2016 il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ha provveduto a pubblicare gli elaborati inerenti l'istanza in oggetto al seguente link <http://www.va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Info/1599>;
- ai sensi dell'art. 26, comma 1 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., i termini per la conclusione del procedimento da parte del Ministero dell'Ambiente, fatti salvi i casi di interruzione, sospensione e proroga previsti dalla normativa vigente, sono fissati in 150 giorni dalla

presentazione dell'istanza di cui all'art. 23 del medesimo decreto e decorrono quindi dal giorno 15/01/2016;

- il Comune di Verona, entro il termine di 60 giorni dalla presentazione dell'istanza, può presentare le proprie osservazioni all'Autorità Competente, nel caso in esame la Commissione Tecnica di verifica dell'impatto Ambientale VIA/VAS - Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali - Divisione II Sistemi di Valutazione Ambientale del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, anche fornendo nuovi od ulteriori elementi conoscitivi e valutativi a seguito dell'esame del progetto e del relativo studio di impatto ambientale ai sensi dell'art. 24, comma 4 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. I termini per presentare tali osservazioni, come indicato dal Ministero scadono il 19/03/2016;
- con nota asseverata al P.G. n. 22086 del 21/01/2016, la Direzione Ambiente ha convocato alle conferenze intersettoriali, fissate per i giorni 02/02/2016 (conferenza istruttoria) e 12/02/2016 (conferenza decisoria), per l'espressione di osservazioni in merito al progetto di cui all'oggetto, le Direzioni Pianificazione Territoriale, Progettazione Urbanistica e Qualità Urbana, Mobilità e Traffico, Strade e Giardini, Aziende Speciali e Partecipate, lo SUAP, le Unità Organizzative Amministrativo Urbanistica PEEP, Edilizia Scolastica, Protezione Civile, l'Area Lavori Pubblici, la IV e V Circoscrizione ed il proponente con i progettisti e gli estensori dello studio d'impatto ambientale;
- alla conferenza dei servizi istruttoria del 02/02/2016 hanno partecipato la Direzione Ambiente, le Direzioni Progettazione Urbanistica Qualità Urbana, Mobilità e Traffico, la IV Circoscrizione ed il proponente con i progettisti e gli estensori dello studio d'impatto ambientale;
- alla conferenza dei servizi decisoria del 12/02/2016 era presente solo la Direzione Ambiente, si ritengono pertanto acquisiti favorevolmente i pareri delle Direzioni/Unità Organizzative/Settori non presenti e che non hanno provveduto ad inviare il parere scritto e quindi: Aziende Speciali e Partecipate, Amministrativo Urbanistica PEEP, Edilizia Scolastica, Protezione Civile, l'Area Lavori Pubblici, la Direzione Mobilità e Traffico, Pianificazione Territoriale;

RILEVATO che l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile intende realizzare gli interventi previsti all'interno del Master Plan (Piano di sviluppo aeroportuale) dell'Aeroporto Valerio Catullo al fine di consentire il soddisfacimento della domanda di trasporto aereo a breve (2020) e lungo (2030) termine, in particolare per garantire nel tempo elevati standard di servizio ed adeguati spazi da destinare alle funzioni commerciali e direzionali, razionalizzando e potenziando il sistema viario d'accesso all'aeroporto e garantendo il contenimento dei tempi di occupazione della pista e di

rullaggio ed ottimizzando gli schemi di circolazione a terra al fine di garantire adeguati livelli di servizio.

VISTA la relazione tecnica redatta dalla Direzione Ambiente del Comune di Verona allegata alla presente delibera quale parte integrante e sostanziale.

RITENUTO opportuno sottoporre a codesta Giunta Comunale le osservazioni contenute nell'allegata relazione tecnica, al fine di trasmetterle al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, quale autorità competente per la procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale indicata in oggetto.

VISTO l'art. 23 e 24 del D. Lgs. n. 152/2006 e s.m.i..

PRESO ATTO delle osservazioni formulate sulla proposta di deliberazione in oggetto ai sensi e per gli effetti dell'art. 49 del Decreto Legislativo 18 agosto 2000 n. 267, e precisamente:

- che in data \_\_\_\_\_ il dirigente della Direzione Ambiente, proponente il provvedimento, ha espresso il parere che di seguito integralmente si riporta: "ai sensi e per gli effetti dell'art. 49 del T.U. sull'ordinamento degli enti locali approvato con D.Lgs. 18/08/2000 n. 267 si esprime parere favorevole in ordine alla regolarità tecnico-amministrativa della proposta di deliberazione indicata in oggetto".

Il Dirigente attesta, inoltre, che i documenti allegati, citati nella presente proposta di deliberazione, saranno pubblicati all'albo pretorio on line mediante duplicato informatico conforme all'originale depositato presso l'archivio comunale.

Il Dirigente Direzione Ambiente

ing. Andrea Bombieri

- che in data \_\_\_\_\_ il responsabile del Servizio Finanziario ha espresso il parere che di seguito integralmente si riporta: "ai sensi e per gli effetti dell'art. 49 del D.Lgs. 18/08/2000 n. 267 si dichiara la non rilevanza contabile della proposta di deliberazione indicata in oggetto".

Il Responsabile del Servizio Finanziario

dott. Marco Borghesi

Su proposta dell'Assessore relatore,

## **DELIBERA**

1. di prendere atto delle osservazioni delle Unità Organizzative, Aree e Direzioni e dei contenuti della relazione tecnica redatta dalla Direzione Ambiente;
2. di dichiarare parte integrante e sostanziale del presente provvedimento e approvare l'allegata relazione tecnica della Direzione Ambiente;
3. di incaricare il Dirigente della Direzione Ambiente di trasmettere al Ministero dell'Ambiente per la Tutela del Territorio e del Mare le osservazioni di cui alla relazione tecnica;
4. di dichiarare per l'urgenza, la presente deliberazione immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 134, comma 4 del D.Lgs. 267 del 18/08/2000.

Il Dirigente della Direzione proponente provvederà all'esecuzione.



Fascicolo 06.10/000018/2016

### **RELAZIONE TECNICA**

**Oggetto:** Osservazioni nell'ambito della procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale inerente il Master Plan (Piano di Sviluppo Aeroportuale) dell'Aeroporto Valerio Catullo ubicato nei comuni di Villafranca e Sommacampagna (VR) (ai sensi del D.Lgs. 3 aprile 2006 n.152 e s.m.i.)

**Proponente:** ENAC - Ente Nazionale per l'Aviazione Civile

L'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC), con sede legale in Viale Castro Pretorio, 118, 00185 Roma, ha presentato in data 15/01/2016 al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs.152/2006 e s.m.i. istanza per l'avvio del procedura di Valutazione di Impatto Ambientale del progetto denominato: "Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca – Master Plan", compreso tra quelli elencati nell'Allegato II alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., al punto 10 denominato "Opere relative a [...] aeroporti con piste di atterraggio superiori a 1.500 metri di lunghezza".

Il progetto è localizzato in Regione Veneto, Provincia di Verona, Comuni di Sommacampagna e Villafranca di Verona ed in sintesi prevede l'ampliamento dell'aerostazione passeggeri con il collegamento dei due terminal esistenti, l'ampliamento dei piazzali aeromobili con raccordi e uscite veloci dalla pista di volo, la riqualifica della via di rullaggio attuale, opere impiantistiche e alcuni manufatti edilizi adibiti a funzioni di servizio e di supporto alle attività aeroportuali.

L'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile ha provveduto a pubblicare in data 15/01/2016 l'avviso del progetto sottoposto a procedure di VIA, ai sensi dell'art. 24 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., sul quotidiano "L'Arena" e sul "Corriere della Sera".

In data 19/01/2016 il Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare ha provveduto a pubblicare gli elaborati inerenti l'istanza in oggetto al seguente link <http://www.va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Info/1599>.

Ai sensi dell'art. 26, comma 1 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., i termini per la conclusione del procedimento, fatti salvi i casi di interruzione, sospensione e proroga previsti dalla normativa vigente sono fissati in 150 giorni dalla presentazione dell'istanza di cui all'art. 23 del medesimo decreto e decorrono quindi dal giorno 15/01/2016.

Il Comune di Verona, entro il termine di 60 giorni dalla presentazione dell'istanza, può presentare le proprie osservazioni all'Autorità Competente, nel caso in esame la Commissione Tecnica di verifica dell'impatto Ambientale VIA/VAS - Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali - Divisione II Sistemi di Valutazione Ambientale del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, anche fornendo nuovi od ulteriori elementi conoscitivi e valutativi a seguito dell'esame del progetto e del relativo studio di impatto ambientale ai sensi dell'art. 24, comma 4 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. I termini per presentare tali osservazioni, come indicato dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare scadono il 19/03/2016.

Con nota asseverata al P.G. n. 22086 del 21/01/2016, la Direzione Ambiente ha convocato alle conferenze intersettoriali, fissate per i giorni 02/02/2016 (conferenza istruttoria) e 12/02/2016

(conferenza decisoria), per l'espressione di osservazioni in merito al progetto di cui all'oggetto, le Direzioni Pianificazione Territoriale, Progettazione Urbanistica e Qualità Urbana, Mobilità e Traffico, Strade e Giardini, Aziende Speciali e Partecipate, lo SUAP, le Unità Organizzative Amministrativo Urbanistica PEEP, Edilizia Scolastica, Protezione Civile, l'Area Lavori Pubblici, la IV e V Circoscrizione ed il proponente con i progettisti e gli estensori dello studio d'impatto ambientale.

Alla conferenza dei servizi istruttoria del 02/02/2016 hanno partecipato la Direzione Ambiente, le Direzioni Progettazione Urbanistica Qualità Urbana, Mobilità e Traffico, la IV Circoscrizione ed il proponente con i progettisti e gli estensori dello studio d'impatto ambientale.

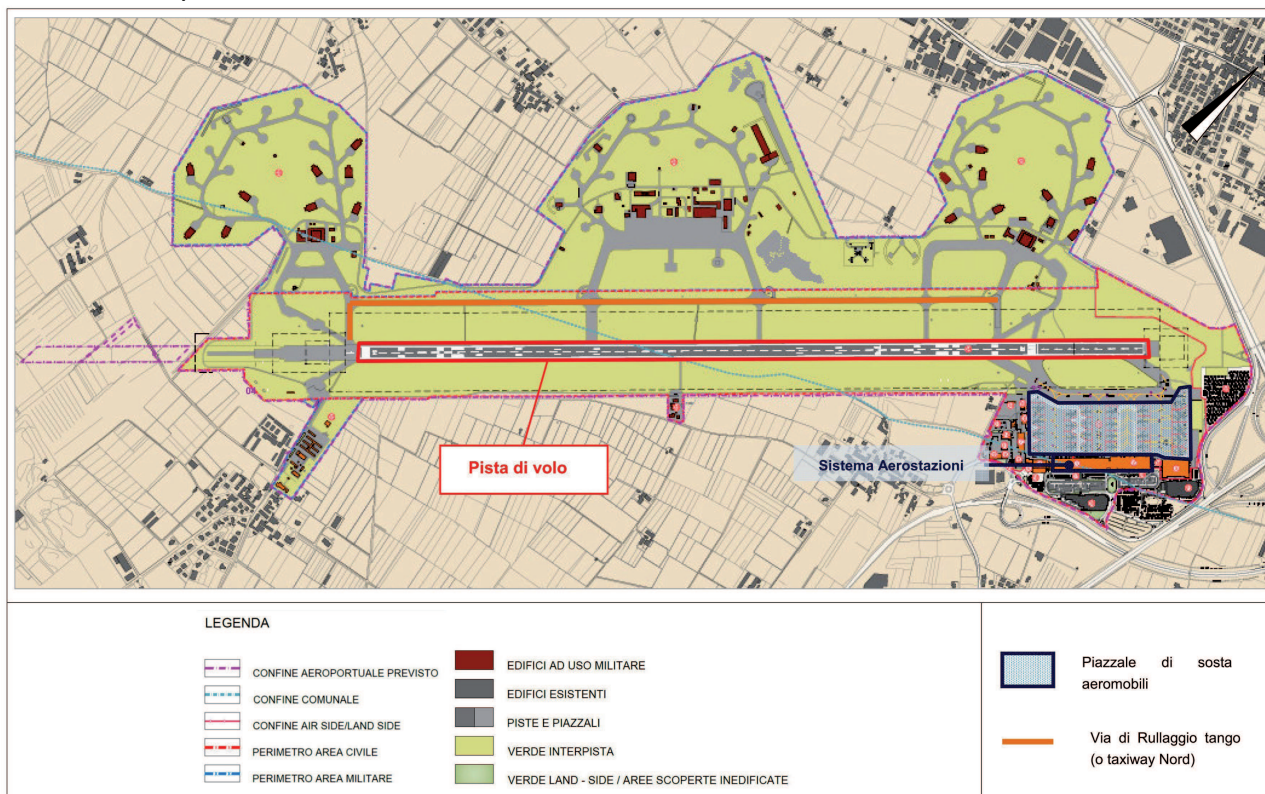
Alla conferenza dei servizi decisoria del 12/02/2016 era presente solo la Direzione Ambiente, si ritengono pertanto acquisiti favorevolmente i pareri delle Direzioni non presenti che non hanno provveduto ad inviare il parere scritto.

La scrivente Direzione Ambiente ha esaminato la documentazione depositata.

Si illustra di seguito una sintetica descrizione del progetto.

### Descrizione del progetto

Per meglio comprendere gli interventi previsti si riporta di seguito una planimetria dello stato di fatto dell'Aeroporto Catullo.



**Figura 1: Stato di fatto**

Il Master Plan (Piano di sviluppo aeroportuale) dell'Aeroporto Valerio Catullo prevede i seguenti interventi da realizzarsi entro tre step temporali differenti: breve termine, entro il 2020, medio termine, entro il 2025, lungo termine, entro il 2030, che di seguito si riportano:

- razionalizzare e potenziare il sistema viario d'accesso all'aeroporto, mediante la realizzazione di una nuova viabilità e rotatorie d'accesso all'area aeroportuale, potenziare i parcheggi veicolari esistenti all'interno del sedime aeroportuale. Vi sono anche due interventi non ricompresi nel Master Plan, ma strettamente connessi con

l'esercizio dell'infrastruttura che sono la realizzazione del nuovo casello autostradale sulla A22 e di una nuova stazione ferroviaria in area aeroportuale;

- ampliamento del complesso aerostazioni, in particolare del terminal verso sud e connessione delle due aerostazioni;
- riqualificazione della via di rullaggio Tango, ampliamento del piazzale per la sosta degli aeromobili, realizzazione di un nuovo raccordo di uscita pista, rilocalizzazione dei fabbricati per attività di supporto (caserma dei vigili del fuoco, deposito carburanti).

Di seguito si riportano nel dettaglio gli interventi previsti suddivisi per breve (2020), medio (2025) e lungo (2030) termine:

#### **INFRASTRUTTURE DI VOLO**

- Adeguamento della via di rullaggio (taxi way) esistente nord, denominata "Tango" (breve termine);
- Realizzazione di un nuovo tratto di pista (Turnpad) (breve termine);
- Realizzazione di una nuova uscita rapida (Rapid Exit Transit) (medio termine);
- Realizzazione di una nuova torre di Controllo (breve termine).

#### **PIAZZALE DI SOSTA AEROMOBILI**

- Riconfigurazione del piazzale di sosta degli aeromobili (breve termine);
- Ampliamento del piazzale di sosta degli aeromobili (medio termine);
- Realizzazione della piazzola dedicata alla procedura de-icing (medio termine).

#### **INFRASTRUTTURE D'ACCESSO**

- Realizzazione di una nuova rotatoria e conseguente modifica della viabilità di distribuzione (breve termine).

#### **AREE DI SOSTA AUTO**

- Pavimentazione parcheggio low cost (medio termine);
- Realizzazione di un parcheggio multipiano e di un parcheggio interrato (lungo termine).

#### **SISTEMA AEROSTAZIONI**

- Interventi di riqualificazione dell'aerostazione esistente ed ampliamento del terminal passeggeri (breve termine);
- Riqualifica del marciapiede del terminal (Curb) (breve termine);
- Trattamento della viabilità del landside (lato passeggeri) con miscela fotocatalitica (breve termine).

#### **STRUTTURE TECNICHE DI SUPPORTO**

- Realizzazione di un deposito mezzi (breve termine);
- Realizzazione della nuova strada perimetrale Nord (breve termine);



- Realizzazione di un nuovo deposito carburanti (breve termine);
- Realizzazione di una nuova Caserma dei Vigili del Fuoco (breve termine);
- Riqualfica della viabilità perimetrale Sud (breve termine).

**SISTEMI TECNOLOGICI**

- Adeguamento degli impianti e dei sistemi tecnologici (breve, medio e lungo termine).

Si riporta di seguito una planimetria degli interventi in programma.

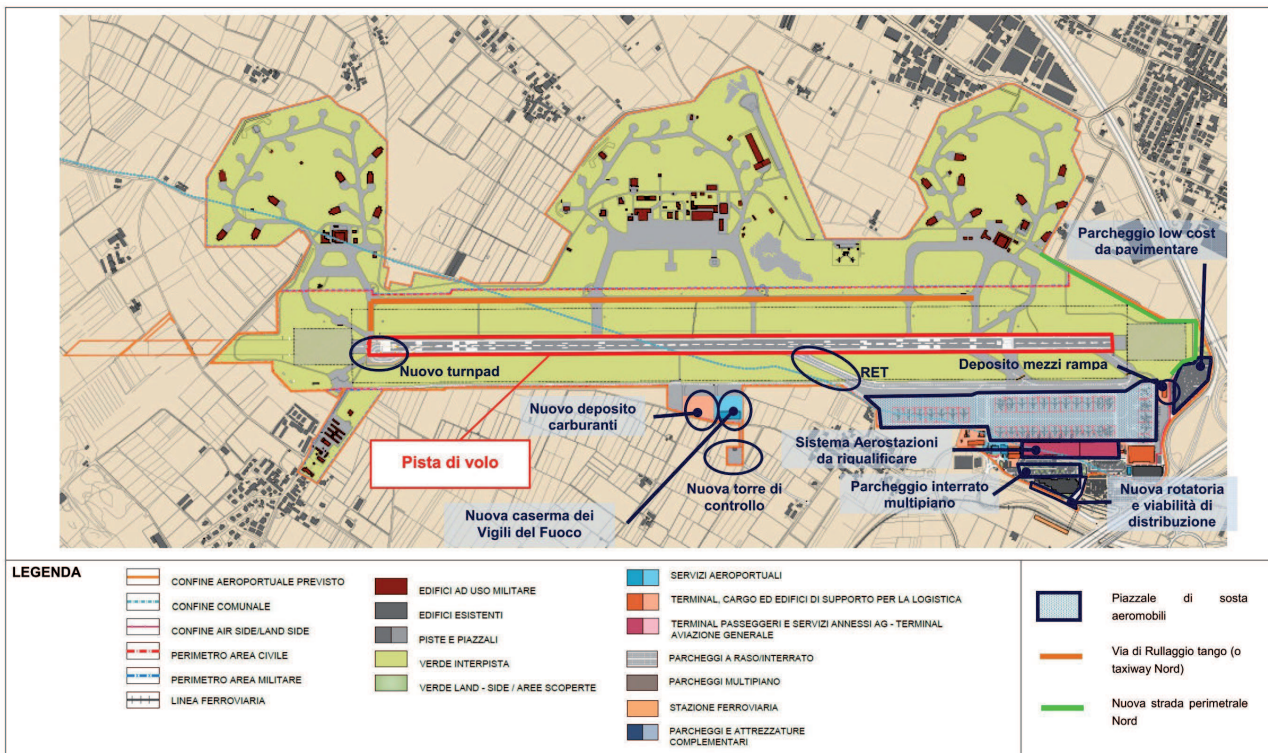


Figura 2: Stato di progetto

**Finalità dell'intervento**

Il Piano di sviluppo (Master Plan) dell'aeroporto Valerio Catullo ha come obiettivo principale quello di definire le linee guida d'intervento atte a consentire il soddisfacimento della domanda di trasporto aereo a breve (2020) e lungo (2030) termine, in particolare per garantire nel tempo elevati standard di servizio ed adeguati spazi da destinare alle funzioni commerciali e direzionali, razionalizzando e potenziando il sistema viario d'accesso all'aeroporto e garantendo il contenimento dei tempi di occupazione della pista e di rullaggio, ed ottimizzando gli schemi di circolazione a terra al fine di garantire adeguati livelli di servizio.

## OSSERVAZIONI DEGLI UFFICI COMUNALI

### DIREZIONE AMBIENTE

Con riferimento agli aspetti ambientali esaminati, in particolare nell'ambito dello "Studio di impatto ambientale Sezione "4 - Quadro di riferimento ambientale", la **Direzione Ambiente** ha rilevato e osservato quanto segue:

#### Osservazione di carattere generale

Con riferimento al progetto e al relativo Studio di Impatto Ambientale, si riportano di seguito alcune osservazioni a carattere generale:

1. manca piano di monitoraggio secondo gli indirizzi metodologici generali delle "Linee Guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a Valutazione di Impatto Ambientale (D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.; D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.)", elaborato predisposto da ISPRA, infatti ai sensi dell'art.28 del D.Lgs.152/2006 e s.m.i. il monitoraggio ambientale è parte integrante del processo di VIA che, successivamente alla decisione, rappresenta lo strumento di verifica e di controllo degli effetti sull'ambiente derivanti dalla costruzione e dall'esercizio dell'opera;
2. nei vari scenari temporali previsti, sono state analizzate condizioni della qualità dell'aria o dell'inquinamento acustico con l'indicazione delle azioni correttive o compensative atte a garantire la coerenza dell'intervento con le previsioni dei piani di settore e comunque nel rispetto dei limiti indicati dalla normativa. La suddetta attività dovrà essere svolta sotto la supervisione tecnico-scientifica di A.R.P.A.V., o di altri Soggetti di equivalente livello tecnico scientifico individuati dalla Regione;
3. si dovrà anticipare nel programma lavori, per quanto possibile, la realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione ambientale rispetto al completamento dell'infrastruttura aeroportuale.

– IMPATTO SULL'ATMOSFERA

Relativamente alla matrice ambientale "Atmosfera":

1. per definire la qualità dell'aria nei dintorni dell'aeroporto, sono stati utilizzati i risultati delle campagne di indagine del 2010, 2012 e 2013, ricavando dei valori utilizzati in sostituzione di medie annuali con campagne di estensione limitata e in anni diversi, in contrasto con gli obiettivi di qualità dei dati previsti dal Dlgs 155/2010. Inoltre le campagne di misura non coprono quasi mai il periodo invernale (solo il mese di febbraio), che per gli ossidi di azoto è il periodo più critico. Si ritiene pertanto che le considerazioni ricavate sulla qualità dell'aria attuale non siano attendibili;
2. I valori orari degli inquinanti misurati presentano un andamento tipico del traffico veicolare, con picco la mattina e la sera e un calo il fine settimana. Il traffico aereo e il traffico veicolare indotto, invece, presentano un picco nelle ore centrali della giornata e nel fine settimana. Si rende necessaria un approfondimento sulla scelta del punto del punto di massima ricaduta;
3. si condivide l'origine dei dati meteorologici utilizzata, tuttavia si ritiene necessario utilizzare non i dati di un unico anno, ma una media di un periodo più lungo. In particolare l'anno scelto, il 2014, è stato caratterizzato per condizioni anomale particolarmente favorevoli alla dispersione degli inquinanti;
4. si ritiene significativo l'aumento del biossido di azoto previsto, sia come media annuale (incremento superiore al 5% del valore limite), sia come superamento della soglia oraria (da 5 a 17 superamenti);
5. l'effetto delle mitigazioni proposte non è stato quantificato;

Date le dimensioni del cantiere e i notevoli movimenti terra previsti, specialmente per la creazione del parcheggio, oltre alle misure già indicate in relazione, si chiede di valutare l'adozione di:

1. un impianto di lavaggio delle ruote dei camion in uscita dal cantiere, indirizzandosi per i sistemi ad alta pressione con raccolta e depurazione dell'acqua.
2. compattazione delle piste di cantiere;
3. limitazione della velocità sulle piste di cantiere;
4. utilizzo di irroratori per limitare il sollevamento delle polveri;

5. copertura dei carichi di materiali polverulenti e dei depositi di materiali polverulenti poco movimentati;
6. limitare per quanto possibile le altezze di getto dei materiali;
7. privilegiare per quanto possibile l'impiego di mastice d'asfalto e di bitumi a caldo con bassa tendenza di esalazione di fumo;
8. privilegiare l'uso di carburanti a basso tenore di zolfo e usare veicoli omologati secondo la direttiva 2004/26/CE Fase IIIB o, in alternativa, veicoli muniti di filtri antiparticolato con certificazione VERT;
9. eseguire la manutenzione periodica dei macchinari come previsto dalle case fornitrici;
10. informare le maestranze di come comportarsi per ridurre le emissioni di cantiere;
11. attivarsi per tempo e con potenzialità adeguata per la fornitura di energia elettrica per il cantiere, possibilmente con l'opzione di un contratto che preveda la fornitura di energia prodotta da fonti energetiche rinnovabili (FER), per evitare la necessità di usare i gruppi elettrogeni in casi diversi dall'emergenza.

– RISPARMIO ENERGETICO

Relativamente al risparmio energetico si rileva quanto segue:

1. le nuove costruzioni che verranno realizzate dovranno rispettare i criteri previsti dal d.lgs. 28/2011 in merito allo sfruttamento delle energie rinnovabili;
2. A pagina 13 della relazione P.S.A. genericamente si comunica l'installazione di un impianto di trigenerazione, tuttavia tale aspetto non viene approfondito nel S.I.A., in particolare nella "scheda R – impianti tecnologici" a pagina 191.

– INQUINAMENTO LUMINOSO

In merito all'inquinamento luminoso si evince dalla relazione tecnica di S.I.A. che risultano in corso di sostituzione gli impianti luminosi esistenti con tecnologia a LED. Si sottolinea che i termini per l'adeguamento, previsti dalla legge regionale del Veneto n. 17 del 7 agosto 2009, sono scaduti e il progetto non indica le tempistiche entro cui verranno effettuati i lavori.

– IMPATTO ACUSTICO

Relativamente a questo aspetto, lo sviluppo previsto nel Masterplan dell'Aeroporto "Catullo", deve trovare modalità e soluzioni per essere compatibile con il diritto alla qualità della vita della popolazione residente.

Da un punto di vista di pianificazione acustica, il territorio in esame è soggetto a due differenti strumenti urbanistici:

- la zonizzazione acustica comunale relativa all'area in cui insiste l'aeroporto;
- la specifica disciplina del rumore aeroportuale, che prevede l'istituzione di un'apposita commissione aeroportuale istituita ai sensi dell'art. 5 del DM 31 ottobre 1997;

Presso l'aeroporto Aeroporto Valerio Catullo di Verona è stata istituita la Commissione sul rumore aeroportuale, presieduta dal competente Direttore della circoscrizione aeroportuale e composta da un rappresentante per ognuno dei seguenti soggetti: Regione Veneto, Provincia di Verona, Comuni di Sommacampagna, Verona e Villafranca, ARPA Veneto, Ente Nazionale di Assistenza al Volo, Vettori aerei, società di gestione aeroportuale.

Le competenze di questa Commissione consistono in:

- caratterizzazione acustica dell'intorno aeroportuale secondo le zone A, B e C previste dal DM 31 ottobre 1997;
- individuazione delle più opportune procedure antirumore,

Al termine di un complesso iter tecnico-istruttorio - che ha comportato la realizzazione e la valutazione di diversi studi modellistici, oltre che delle misure in situ più avanti descritte - la Commissione aeroportuale ha approvato la zonizzazione acustica aeroportuale ai sensi dell'art. 6 comma 1 del DM 31 ottobre 1997, rettificata con delibera di Consiglio Comunale del 20 febbraio 2007 n. 20.

Tutto ciò premesso, dall'esame del documento "Studio di impatto ambientale – sezione C – quadro di riferimento ambientale – rumore" si segnala quanto segue:

1. la valutazione previsionale d'impatto acustico risulta carente rispetto alla rumorosità generata dai ai movimenti a terra (parcheggio aeromobili, autobus passeggeri, cisterne rifornimento carburanti ecc.) e a tutte le sorgenti dell'aerostazione (nuovi terminal, movimentazione mezzi, impianti tecnologici, parcheggi automobili, operazioni di de-icing effettuata con motori degli aerei accesi, ecc.), Il modello INM infatti non tiene direttamente conto di eventuali sorgenti fisse, in quanto non di natura aeronautica (come decolli, atterraggi e sorvoli, a cui sono stati ricondotti peraltro le operazioni di rullaggio su taxiway),

ancorché all'interno del sedime aeroportuale. Tale valutazione dovrà essere integrata con la comparazione dei diversi scenari di sviluppo 2020 – 2024 – 2030;

2. non è stata fatta alcuna valutazione specifica in merito agli effetti cumulativi del Master Plan con le altre opere e infrastrutture che insistono sulla medesimo territorio di influenza (autostrada, Quadrante Europa, linea ferroviaria, mercato ortofrutticolo, ecc.), né tanto meno sulle previsioni di sviluppo che le stesse prevedono di avere. La valutazione degli effetti di un progetto in sede di VIA dovrebbe invece includere un'analisi degli effetti cumulativi sull'ambiente che tale progetto può produrre se viene considerato congiuntamente ad altri progetti in corso, e alle opere od infrastrutture esistenti. Si dovrà verificare pertanto, in corrispondenza dei recettori, gli effetti prodotti dai flussi di traffico aeroportuale e veicolare (indotto e complessivo), valutando la concorsualità delle sorgenti;
3. si ricorda che la concorsualità delle infrastrutture di trasporto, nel momento in cui si verifica una sovrapposizione delle fasce acustiche, debba essere valutata secondo quanto previsto dall'Allegato 4 del D.M. 29/11/2000 "Criterio di valutazione dell'attività di risanamento da ascrivere a più sorgenti sonore che immettono rumore in un punto". È importante sottolineare come tale condizione sia legata alla differenza tra i livelli immesse dalle sorgenti in un determinato punto, l'eventuale concorsualità deve quindi essere verificata puntualmente per ciascun ricettore, per poter così stabilire se escludere il contributo di una o più sorgenti;
4. nel paragrafo relativo agli interventi di mitigazione e compensazione in fase di esercizio non sono stati individuati, né tanto meno dimensionati secondo calcoli modellistici previsionali, interventi di bonifica acustica specifici, ma solo a carattere generale. Tale approccio non consente peraltro di definire, per ogni singolo recettore, la necessità o meno di intervenire, a valle di valutazioni sull'efficacia di eventuali altre tipologie di opere di mitigazione, quindi con interventi diretti sull'involucro edilizio (es. sostituzione serramenti);
5. nella valutazione degli impatti derivanti dalla fase di cantiere non viene determinato l'impatto acustico ai recettori, con lo scopo di confrontare il livelli previsti con i limiti previsti dalle varie classi delle della zonizzazioni acustiche comunali, rimandando invece a fasi successive e preventivando la necessità di ottenere deroghe ai limiti acustici dai Comuni territorialmente competenti. Si ritiene pertanto che l'impatto prodotto dalle attività di cantiere, debba essere valutato individuando per ogni area di lavorazione i potenziali recettori critici, le attività più impattanti e la viabilità in ingresso e in uscita dal cantiere. Si dovrà pertanto individuare per ogni recettore l'intervento di mitigazione, indicandone le caratteristiche acustiche e dimensionali e stimandone l'efficacia, mediante il confronto con i livelli di rumore ante e post operam;

6. pur rilevando che i cantieri non saranno ubicati sul territorio del Comune di Verona, si ritiene comunque di prescrivere in linea generale, al fine di minimizzare l'impatto degli stessi, quanto segue:

- i macchinari dovranno essere collocati, all'interno del cantiere, in posizione tale, per quanto possibile con le migliori tecnologie disponibili, da evitare molestia ai residenti negli edifici limitrofi: ovvero, dovranno essere adottati tutti i possibili accorgimenti tecnici e le cautele al fine di limitare la propagazione del rumore nella direzione dei recettori più prossimi;
- sia adottata ogni possibile misura organizzativa delle lavorazioni di cantiere per ricondurre le attività più disturbanti sotto il profilo acustico alle seguenti fasce orarie: dalle ore 08:00 alle ore 12:30 e dalle ore 14:00 alle ore 19:00, compatibilmente con l'attività dell'aerostazione;
- gli avvisatori acustici siano utilizzati solo se non sostituibili con altri di tipo luminoso e nel rispetto delle vigenti norme antinfortunistiche;
- tutte le macchine del cantiere dovranno essere conformi al d.lgs. 262 del 04 settembre 2002 e mantenute in efficienza;
- abbassare la velocità dei mezzi pesanti a 5 km/h al fine di limitare l'impatto acustico e le emissioni di polveri;
- collocare le aree di cantiere particolarmente rumorose il più lontano possibile dagli edifici a destinazione residenziale prevedendo, se del caso, la posa in opera di schermature mobili;

7. in merito al monitoraggio ambientale della componente rumore si chiede di:

- prevedere il monitoraggio post operam per le configurazioni di sviluppo 2020 – 2024 – 2030;
- indicare dei punti di monitoraggio per i recettori sensibili e per i recettori critici ritenuti significativi;
- prevedere dei punti di monitoraggio atti a verificare l'efficacia degli interventi di bonifica acustica;
- individuare planimetricamente e in forma tabellare i punti di monitoraggio.

– IMPATTO SULL'AMBIENTE IDRICO

– Acque meteoriche

Relativamente alla matrice ambientale “Acque meteoriche” si rileva quanto segue:

1. la quota di posa dei pozzi perdenti per la dispersione delle acque meteoriche deve essere scelta dopo un'opportuna valutazione atta a definire l'estensione dello strato superficiale del sottosuolo idoneo a ricevere le acque meteoriche di dilavamento, al fine di garantire un'adeguata protezione delle acque sotterranee, come previsto nel Piano di Tutela delle Acque ed in particolare come specificato dalle Linee Guida pubblicate con D.G.R.V. 80/2011.
2. In merito alla pista, ed al sistema di smaltimento mediante pozzi perdenti, si rileva che il Piano di Tutela delle Acque, con aggiornamento del novembre 2015 (DGRV 1534 03/11/2015), ha introdotto una modifica nell'art. 39 comma 5, ovvero: “Per tutte le superfici diverse da quelle previste ai commi 1 e 3, le acque meteoriche di dilavamento, le acque di prima pioggia e le acque di lavaggio, convogliate in condotte ad esse riservate, possono essere recapitate in corpo idrico superficiale o sul suolo, fatto salvo quanto previsto dalla normativa vigente in materia di nulla osta idraulico; laddove il recapito in corpo idrico superficiale o sul suolo non possa essere autorizzato dai competenti enti per la scarsa capacità dei recettori o non si renda convenientemente praticabile, il recapito potrà avvenire anche negli strati superficiali del sottosuolo purché sia preceduto da un idoneo trattamento in continuo di sedimentazione e, se del caso, di disoleatura delle acque ivi convogliate.”, si ritiene pertanto opportuno l'inserimento di sistemi di trattamento delle acque meteoriche provenienti dalla pista, prima della dispersione al suolo.

Si prende atto della realizzazione di una piazzola per il de-icing e delle operazioni di idrosgommatura della pista, oltre alla rete di raccolta e trattamento delle acque derivanti dai parcheggi land-side e delle piazzole per gli aerei air-side.

– VALUTAZIONE DI INCIDENZA AMBIENTALE

In merito allo studio ambientale inerente la flora e la fauna, si rileva che lo stesso non è aggiornato second quanto previsto dalla DGRV 2299/2014. Si ritiene pertanto che lo Screening VINCA debba essere aggiornato secondo la nuova normativa regionale indicata.



– VALUTAZIONE DI IMPATTO SANITARIO

Avuto presente che le disposizioni del comma 5-bis dell'articolo 26 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, introdotto dal comma 1 dell'art.9 della Legge 28 dicembre 2015, n. 221, si applicano ai procedimenti iniziati dopo la data di entrata in vigore della legge e specificatamente per gli impianti indicati dal punto 1 e 2 dell'allegato 2 alla parte 2 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, si ritiene opportuno comunque considerare la predisposizione di una valutazione di impatto sanitario (VIS), quale strumento per offrire informazioni a chi pianifica e a chi decide riguardo alle conseguenze di ciò che si decide<sup>1</sup> con particolare riferimento all'ambito del settore della sanità pubblica.

**DIREZIONE PROGETTAZIONE URBANISTICA QUALITÀ URBANA**

Con nota asseverata al P.G. n. 42871 del 09/02/2016 la **Direzione Progettazione Urbanistica Qualità Urbana** (ora Progettazione Urbanistica Attuativa – Pianificazione Territorio) esprime il proprio nulla osta per quanto di competenza, considerato che gli interventi previsti dal Master Plan insistono sul territorio di altri Comuni e che la pista di volo rimane invariata, non influenzando quindi sul Piano di Rischio Aeroportuale e sulle mappe di vincolo e limitazione ostacoli.

Si provvede inoltre a segnalare l'opportunità che i nuovi interventi, soprattutto quelli antistanti l'aerostazione, non precludano la possibilità di realizzare il collegamento con la futura stazione ferroviaria previsto nell'ambito del progetto preliminare di RFI nel 2003, sulla base del progetto definitivo del sistema metropolitano di superficie nell'area Verona Villafranca, commissionato dalla Regione Veneto.

**SUAP**

Con nota asseverata al P.G. n. 32184 del 01/02/2016 lo Sportello Unico Edilizia Privata e Attività Produttive esprime il proprio nulla osta per quanto di competenza.

---

<sup>1</sup> La Valutazione di Impatto sulla Salute  
linea progettuale 6, azioni 1-2-3

Autori: Adele Ballarini, Manuela Bedeschi, Fabrizio Bianchi, Liliana Cori, Nunzia Linzalone, Marinella Natali

## **DIREZIONE STRADE E GIARDINI ARREDO URBANO**

Con nota asseverata al P.G. n. 33233 del 01/02/2016 la Direzione Strade Giardini Arredo esprime il proprio nulla osta per quanto di competenza.

## **IV CIRCOSCRIZIONE**

Con nota asseverata al P.G. n. 59682 del 24/02/2016 la V Circoscrizione comunica che il Consiglio di Circoscrizione discuterà l'argomento nella seduta del 14/03/2016, chiedendo pertanto la concessione di una proroga per l'espressione del proprio parere fino al 15/03/2016.

Tale proroga tuttavia non può essere concessa in quanto la trasmissione della Delibera di Giunta che prende atto delle osservazioni delle varie Direzioni/Settori del Comune al Ministero dell'Ambiente dovrà avvenire entro il 19 marzo 2016.

## **V CIRCOSCRIZIONE**

Con nota asseverata al P.G. n. 60994 del 24/02/2016 la **V Circoscrizione** trasmette le risultanze del Consiglio di Circoscrizione riunitosi il 18/02/2016, ovvero “considerata la particolarità e specificità della materia, il Consiglio, non avendo specifiche conoscenze della normativa di riferimento, rimanda le valutazioni ai Settori di competenza”.

Si ritengono **acquisiti favorevolmente**, in quanto non vi è stata alcuna espressione durante la conferenza intersettoriale decisoria i seguenti pareri: Aziende Speciali e Partecipate, Amministrativo Urbanistica PEEP, Edilizia Scolastica, Protezione Civile, l'Area Lavori Pubblici, Mobilità e Traffico, Pianificazione Territoriale.

## **CONCLUSIONI**

Per quanto precede, si ritiene vengano trasmesse all'autorità competente le osservazioni sopra esposte.

Verona, 10 marzo 2016

f.to Il Dirigente della Direzione Ambiente  
ing. Andrea Bombieri

### **Comune di Verona**

Ambiente

Via Pallone, 9 – 37121 Verona

Tel. 0458077833/7641/8748 - Fax 0458004488

PEC: [ambiente@pec.comune.verona.it](mailto:ambiente@pec.comune.verona.it) - [www.comune.verona.it](http://www.comune.verona.it)

Codice fiscale e Partita IVA 00215150236

Apertura al pubblico: lunedì e venerdì 9.00-13.00, martedì e giovedì 15.00-17.00