



giunta regionale

Data 05 GIU. 2017 Protocollo N° 218338, Class: C101 Prat. Fasc. Allegati N°

Oggetto: ENAC – Aeroporto Valerio Catullo – Master Plan– Comuni di localizzazione: Sommacampagna, Verona, Villafranca di Verona (VR) – Procedura di V.I.A. Statale (D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii., L.R. n. 10/1999 e ss.mm.ii., DGR n. 575/2013).

**Codice Prog. n. I/2016 [vostro riferimento ID\_VIP 3261]**

Comunicazione

Trasmissione via PEC.

Al Ministero dell'Ambiente e della  
Tutela del Territorio e del Mare  
Direzione Generale per le Valutazioni ambientali  
Divisione II – Sistemi di Valutazione Ambientale

Trasmissione via mail

E p.c.  
Al Rappresentante della Regione Veneto  
presso la Commissione VIA statale  
Ing. Giuseppe Fasiol

Con riferimento alla procedura di cui all'oggetto, nelle more dell'emanazione del provvedimento finalizzato all'espressione del parere di competenza regionale, ai sensi dell'art. 25 c. 2 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., che sarà trasmesso non appena i tempi tecnici lo permetteranno, si anticipa che, in data 31/05/2017 il Comitato Tecnico Regionale VIA ha espresso parere favorevole di compatibilità ambientale sul progetto in esame, subordinatamente al rispetto delle seguenti prescrizioni:

1. *Le campagne di monitoraggio, sia per quanto riguarda la qualità dell'aria, sia per quanto riguarda il rumore, siano svolte ottenendo la preventiva approvazione di ARPAV e sottoponendo alla stessa i risultati, ai quali vincolare lo sviluppo progettuale successivo delle varie opere dell'aeroporto.*
2. *La campagna di monitoraggio della qualità dell'aria sia effettuata attraverso un adeguato numero di postazioni, posizionate anche al fine di rilevare le emissioni degli aeromobili nel ciclo LTO, in modo da distinguere il contributo emissivo nelle fasi di decollo e di atterraggio da quello delle operazioni aeroportuali a terra. Particolare attenzione dovrà essere rivolta ai potenziali ricettori indicati nello SIA con i gruppi B-E-I-J-O-R, presenti nelle vicinanze dell'aeroporto. La suddetta campagna, sia invernale che estiva, sarà eseguita campionando i parametri come previsto nel D.Lgs. 155/2010 e s.m.i e il monitoraggio dovrà permettere di distinguere il contributo direttamente arrecato dalle attività aeroportuali dall'inquinamento di fondo (specialmente quello da traffico stradale); dovranno essere concordati con l'ARPAV la tipologia, il numero la posizione di dettaglio delle centraline, gli inquinanti da rilevare, le modalità e la frequenza dei rilievi, durante le diverse fasi di realizzazione di cui gli scenari 2020, 2025 e 2030. La suddetta campagna dovrà comprendere la valutazione della qualità dell'aria nelle località Calzoni a Villafranca di Verona e Caselle di Sommacampagna. Dovranno essere acquisiti i fattori meteorologici aggiornati come il regime anemometrico, termico, pluviometrico, la direzione e velocità dei venti da definire a seguito di uno specifico monitoraggio annuale (da condurre sotto la supervisione dell'Arpav) che consideri anche gli effetti locali, al fine della definizione più accurata possibile delle zone di dispersione o concentrazione delle emissioni.*

Area Tutela e Sviluppo del Territorio  
Direzione Commissioni Valutazioni

**Unità Operativa Valutazione Impatto Ambientale**

Calle Priuli – Cannaregio 99 – 30121 Venezia – tel 041/2792292-2203-2114 fax 041/2792015  
PEC: [dip.territorio@pec.regione.veneto.it](mailto:dip.territorio@pec.regione.veneto.it) - e-mail: [valutazioneimpattoambientale@regione.veneto.it](mailto:valutazioneimpattoambientale@regione.veneto.it)  
sito internet VIA: [www.regione.veneto.it/web/vas-via-vinca-nuvv/via](http://www.regione.veneto.it/web/vas-via-vinca-nuvv/via)



3. *Sia avviata già per la fase a breve termine (2020) l'esecuzione di una campagna di monitoraggio del rumore finalizzata a caratterizzare il clima acustico dell'area interessata dal ciclo LTO compiuto dagli aeromobili, con la quale dovrà essere distinto anche il contributo del traffico aereo da quello "di fondo" prodotto da tutte le altre sorgenti nell'area, sia nelle ore diurne che notturne. Dovranno essere definite le modalità, la strumentazione, i tempi e le postazioni dei rilevamenti, in modo da cogliere le situazioni più critiche, collegate all'evoluzione prevista nel Masterplan. Le conclusioni della suddetta campagna di monitoraggio saranno utilizzate per aggiornare la valutazione previsionale da riferirsi allo scenario 2030; i dati rilevati, inoltre, dovranno essere utili alla Commissione Aeroportuale per definire tutte le procedure antirumore e quindi la caratterizzazione acustica dell'intorno aeroportuale, di cui agli artt. 5 e 6 del D.M. 31/10/1997. La suddetta campagna di monitoraggio acustico dovrà essere impiegata per aggiornare le valutazioni integrative con le quali già nel SIA sono state accertate criticità rispetto alle zonizzazioni acustiche comunali; pertanto le postazioni di rilevamento dovranno comprendere le località Calzoni e Caluri di Villafranca, le zone residenziali in classe II ubicate a nord est del centro di Villafranca (ambiti di via Custozza, via Marsala e Via Labriola), a Caselle di Sommacampagna (ambiti di via Papa Giovanni XXIII e via Verona), nonché le zone in classe III in località Capitello S. Luigi, Casella Bassi, Colombara Fiorio e Accademia di Villafranca. Per la rumorosità legata alle attività di sorvolo segnalate nello SIA e relative alle suddette zone, oltre a quelle soggette a criticità per la seconda e la terza fase, dovrà essere eseguito un rilievo puntuale del livello acustico sui singoli edifici più esposti, con le modalità ed i tempi previsti dal D.M. 31/10/1997. Tale campagna di misurazione dovrà essere eseguita nell'arco minimo di un anno e i dati rilevati dalla fase ante-operam saranno utilizzati per l'aggiornamento dei modelli previsionali INM per la seconda e la terza fase.*
4. *Una volta definita la zonizzazione acustica aeroportuale e le procedure antirumore da parte della Commissione Aeroportuale ai sensi del D.M. 31/10/1997, il Proponente provvederà ad aggiornare lo scenario acustico e a verificare ed eventualmente modificare e/o implementare tutti gli interventi di mitigazione/compensazione che saranno concordati. Le cartografie inerenti la perimetrazione del sedime aeroportuale dovranno essere opportunamente georeferenziate, al fine della trasmissione ai Comuni di localizzazione (Sommacampagna, e Villafranca di Verona) o interessati dagli impatti (Verona, Valeggio sul Mincio); dovranno essere apportate apposite varianti ai Piani e agli Strumenti urbanistici dei comuni di localizzazione, ad approvazione definitiva della perimetrazione del sedime aeroportuale.*
5. *In merito alla mitigazione delle emissioni in atmosfera, sia fornito un programma di potenziamento del trasporto pubblico da e per l'aeroporto, concorde alle tre fasi di sviluppo del Masterplan, che si ponga come valida alternativa alla movimentazione dei passeggeri con la propria autovettura.*
6. *Sia predisposto uno studio di impatto viabilistico con il quale siano valutati gli effetti del traffico conseguente all'incremento dell'attività aeroportuale, comprendente ciascuno dei tre scenari di riferimento per il Masterplan (2020, 2025 e 2030); lo studio dovrà individuare i flussi indotti sulla SR 62, sulla SP 26 e 26A e sulla viabilità locale (via Bembo, via Calzoni), al fine di determinare i livelli di servizio (LOS) per le suddette strade e per le loro intersezioni principali. Dovranno essere accertati anche gli eventuali effetti cumulativi con il traffico derivante dai centri produttivi e commerciali vicini collegati alla SR 62, anche in termini di orari di punta.*
7. *Gli interventi previsti per garantire la sicurezza idraulica e il rispetto della normativa sulla compatibilità idraulica dovranno essere programmati entro la fase a medio termine (2025); il progetto, oltre a comprendere i più idonei sistemi atti a garantire l'invarianza idraulica e l'esatta quantificazione dei volumi di compenso necessari, dovrà specificare tutte le operazioni di lavaggio e manutenzione delle superfici nella zona airside (de-icing, sgommatura ecc...), nonché di gestione delle emergenze in caso di versamenti accidentali di oli e carburanti, la collocazione e il modello degli impianti di trattamento della raccolta e scarico dei reflui. Tale progetto dovrà ricevere l'autorizzazione degli enti competenti e l'approvazione di ARPAV per quanto attiene la valutazione delle attività di gestione degli sversamenti, gli impianti di trattamento delle acque ed i relativi recettori.*

Area Tutela e Sviluppo del Territorio  
Direzione Commissioni Valutazioni

**Unità Operativa Valutazione Impatto Ambientale**

Calle Priuli – Cannaregio 99 – 30121 Venezia – tel 041/2792292-2203-2114 fax 041/2792015

PEC: [dip.territorio@pec.regione.veneto.it](mailto:dip.territorio@pec.regione.veneto.it) - e-mail: [valutazioneimpattoambientale@regione.veneto.it](mailto:valutazioneimpattoambientale@regione.veneto.it)

sito internet V.I.A: [www.regione.veneto.it/web/vas-via-vinca-nuvv/via](http://www.regione.veneto.it/web/vas-via-vinca-nuvv/via)



8. *I nuovi sistemi di trattamento delle acque di prima pioggia per i piazzali airside e per la pavimentazione del parcheggio "low-cost" dovranno essere dotati di pozzetti adeguati al campionamento delle acque, al fine di verificare periodicamente l'efficienza dei sistemi di depurazione. Dovrà essere approntato un piano per il monitoraggio e la manutenzione periodica dei dispositivi di disoleazione e sedimentazione compresi nei suddetti sistemi.*
9. *Dovrà essere predisposto, entro la fase a breve termine (2020), un Piano dettagliato di Utilizzo delle Terre e Rocce da scavo comprensivo delle analisi di cui all'art. 5, comma 3, del D.M. 161/2012.*
10. *Sia predisposta una proposta di progetto per contenere il rischio del "Bird Strike", con riferimento alle specie dell'avifauna recentemente coinvolte (gheppio, lodolaio, falco pellegrino, rondine, gabbiano reale), coinvolte nel recente passato (upupa, passera mattugia) o avvistate frequentemente pur non essendo ancora state coinvolte in incidenti negli ultimi tre anni (airone guardiabuoie, Storno, Cornacchia grigia, Piccione e Gazza), allo scopo di disincentivare lo stazionamento e la nidificazione all'interno dell'area aeroportuale. Tale proposta sarà costituita da pratiche di gestione che limiteranno, all'interno dell'aeroporto, le fonti di cibo, acqua dolce, rifugi e posatoi; tra queste, pertanto, saranno da comprendere la bonifica dei manufatti preferiti per la nidificazione, la sistemazione a prato delle zone non urbanizzate (praticandone possibilmente la falciatura in orari di assenza dell'avifauna, raccogliendo l'erba falciata subito dopo); da valutare è anche il mantenimento dell'erba alta (fino a 30 cm), come in alcuni paesi esteri (USA, Inghilterra, Olanda) e nell'aeroporto di Roma Fiumicino, per evitare lo stazionamento dei gabbiani. Dovrà essere effettuata la raccolta dei rifiuti organici con contenitori chiusi; le acque meteoriche dovranno essere raccolte con tubazioni non accessibili ai volatili e i ristagni d'acqua dovranno essere evitati sulla viabilità airside. Nella progettazione di dettaglio dei fabbricati, per quanto possibile, sia evitata la creazione di cavità che invitino alla nidificazione o parti aggettanti che possano essere impiegate dai rapaci come posatoio di caccia. Unitamente a questi accorgimenti è consigliabile l'uso di sistemi diretti di disturbo e allontanamento (cannoncini a gas e altri sistemi acustici). Utile riferimento in merito è la circolare APT-01B emessa dall'ENAC medesima.*
11. *Sia attuato l'aggiornamento delle sorgenti luminose delle torri faro esistenti nell'area landside, secondo la relazione tecnica integrativa, con apparecchi illuminanti di tipo cut-off equipaggiati con lampade LED, in conformità a quanto previsto dalla L.R. 17/2009.*
12. *Per le sorgenti a LED si raccomanda una temperatura di colore pari a 3500 K, al fine di minimizzare la componente blu dannosa per la flora, la fauna e l'osservazione astronomica; dove possibile dovranno essere previsti la riduzione del flusso luminoso e lo spegnimento programmato in conformità con la L.R. n. 17/2009.*
13. *Siano realizzate le mitigazioni a carattere territoriale (principalmente barriere antirumore e fasce alberate) con le tempistiche dichiarate nell'apposito elaborato integrativo (Approfondimenti conoscitivi relativi agli interventi di mitigazione), ovvero in anticipo rispetto al completamento dell'infrastruttura aeroportuale; il posizionamento delle fasce alberate dovrà avvenire in modo da consentire un effettivo effetto di schermatura delle emissioni acustiche ed atmosferiche, compatibilmente con le prescrizioni relative alla sicurezza del traffico (aereo e stradale) e alla necessità di evitare la frequentazione dell'avifauna e con riferimento anche alle previsioni in merito contenute nei Piani di Assetto del Territorio dei due Comuni di localizzazione.*

*Infine, in relazione a quanto riferito al Comitato Tecnico Regionale dal rappresentante della Regione Veneto in seno alla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS, presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, si ritiene opportuno segnalare quanto segue:*

1. *riguardo all'eventuale istituzione di un tavolo tecnico, con funzioni di controllo della coerenza degli interventi previsti nel Master Plan con gli strumenti di pianificazione locale, siano coinvolte le autorità*

Area Tutela e Sviluppo del Territorio  
Direzione Commissioni Valutazioni

**Unità Operativa Valutazione Impatto Ambientale**

Calle Priuli – Cannaregio 99 – 30121 Venezia – tel 041/2792292-2203-2114 fax 041/2792015

PEC: [dip.territorio@pec.regione.veneto.it](mailto:dip.territorio@pec.regione.veneto.it) - e-mail: [valutazioneimpattoambientale@regione.veneto.it](mailto:valutazioneimpattoambientale@regione.veneto.it)

sito internet VIA: [www.regione.veneto.it/web/vas-via-vinca-nuvv/via](http://www.regione.veneto.it/web/vas-via-vinca-nuvv/via)



# REGIONE DEL VENETO

giunta regionale

*competenti in materia idraulica (Consorzi di Bonifica e Genio Civile, ASL per la valutazione di aspetti sanitari);*

2. *la funzione di coordinamento del tavolo sopraindicato sia affidata alla Provincia di Verona.*

Si specifica ad ogni buon conto che, ai sensi dell'art. 19 della L.R. 4/2016, per le tipologie progettuali di cui all'Allegato II, Parte II, del D.Lgs. 152/2006, il parere della Regione Veneto è espresso dalla propria Giunta previa acquisizione del parere del Comitato Tecnico Regionale VIA.

Sarà pertanto cura della scrivente aggiornare codesto Ministero, in merito all' emanazione del provvedimento amministrativo di cui sopra.

Distinti saluti

Il Presidente del  
Comitato Tecnico Regionale V.I.A.  
*Dott. Alessandro Benassi*

IL DIRETTORE  
DIREZIONE COMMISSIONI VALUTAZIONI  
*Dott. Luigi Masia*

IL DIRETTORE  
U.O. V.I.A.  
*Ing. Gianni Carlo Silvestrin*

Per informazioni: Arch. Fabio Zanetti / Tel: +39 041/2792531 - E-mail: [fabio.zanetti@regione.veneto.it](mailto:fabio.zanetti@regione.veneto.it)  
"R\vp\hnas01pw\uc-via\PROGETTI\2016\ \_STATALINST \_ISTRUTTORIA\Catullo\_QuadroPrescr.doc

Area Tutela e Sviluppo del Territorio  
Direzione Commissioni Valutazioni

**Unità Operativa Valutazione Impatto Ambientale**

Calle Priuli – Cannaregio 99 – 30121 Venezia – tel 041/2792292-2203-2114 fax 041/2792015

PEC: [dip.territorio@pec.regione.veneto.it](mailto:dip.territorio@pec.regione.veneto.it) - e-mail: [valutazioneimpattoambientale@regione.veneto.it](mailto:valutazioneimpattoambientale@regione.veneto.it)

sito internet VIA: [www.regione.veneto.it/web/vas-via-vinca-muvv/via](http://www.regione.veneto.it/web/vas-via-vinca-muvv/via)