



0

Handwritten initials/signature in the top right corner.

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

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

\* \* \*

Handwritten checkmark.

Parere n. 2303 del 10/02/2017

<b>Progetto</b>	<b>Istruttoria VIA</b> <b>Aeroporto di Verona "Valerio Catullo"</b> <b>Masterplan</b> <b>ID VIP 3261</b>
<b>Proponente</b>	<b>ENAC</b>

Handwritten notes on the right side of the table, including a large checkmark and the number '2303'.

Handwritten signatures and initials scattered below the table.

## La Commissione Tecnica di Verifica per l'Impatto Ambientale – VIA e VAS

**VISTA** la nota prot.n.1622/DVA del 22/01/2016, acquisita con prot.n.261/CTVA in data 26/01/2016 con la quale la Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali (di seguito Direzione) ha comunicato alla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS (di seguito Commissione) l'esito positivo delle verifiche tecniche e amministrative per la procedibilità della domanda relativa al procedimento di VIA "Aeroporto di Verona – Masterplan 2015-2030" presentato dall'ENAC con nota prot.n.3557 del 15/01/2016 (di seguito Proponente);

**VISTO** il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante "Norme in materia ambientale" e s.m.i.;

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

**VISTO** il Decreto Legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, L. 123/2008 "Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto legge 23 maggio 2008, n. 90 recante misure straordinarie per fronteggiare l'emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania e ulteriori disposizioni di protezione civile" ed in particolare l'art. 7 che modifica l'art. 9 del DPR del 14 maggio 2007, n. 90;

**VISTO** il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante "Norme in materia ambientale" e s.m.i. ed in particolare l'art. 8 inerente il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;

**VISTO** il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale – VIA e VAS;

**VISTO** il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot.n. GAB/DEC/112/2011 del 19/07/2011 di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS ed i successivi decreti integrativi;

**VISTO** il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n.GAB/DEC/2011/168 del 28.10.2011 di nomina del rappresentante della Regione Veneto;

**VISTO** il Decreto Del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 308/2015 recante gli "Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale";

**VISTA** la domanda presentata dalla Società ENAC in data 15/01/2016 con nota prot.n.3557 per l'avvio della procedura di valutazione di impatto ambientale ai sensi dell'art.23 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i. per il progetto "Aeroporto Valerio Catullo – Master Plan". La domanda è stata acquisita dalla Direzione con prot.n.179/DVA in data 19/01/2016;

**PRESO ATTO** che la Direzione con la stessa nota prot.n.1622/DVA del 22/01/2016, acquisita con prot.n.261/CTVA in data 26/01/2016 di comunicazione dell'esito positivo delle verifiche tecniche e amministrative per la procedibilità della domanda ha trasmesso, per l'istruttoria tecnica di competenza della stessa Commissione la documentazione progettuale ed amministrativa presentata dalla società proponente;

**ESAMINATA** la documentazione progettuale che si compone dai seguenti elaborati forniti dalla Società proponente:

- documentazione progettuale presentata in data 15/01/2016 con nota prot.n.3557 con la domanda e consistente in elaborati relativi a:
  - documentazione progettuale con allegati;
  - studio di impatto ambientale;
  - sintesi non tecnica;
  - elenco delle autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, nulla osta e assensi comunque denominati in materia ambientale, già acquisiti o da acquisire ai fini della realizzazione e dell'esercizio del progetto;
- documentazione integrativa volontaria fornita in data 12/07/2016, prot.n.73224-P acquisita con prot.n.18358/DVA nella stessa data e successivamente trasmessa alla Commissione con nota prot.n.18588/DVA del 14/07/2016 acquisita con prot.n.2594/CTVA in data 15/07/2016 e relativa ad approfondimenti conoscitivi al progetto Master Plan 2015-2030 ed allo studio di impatto ambientale;
- documentazione integrativa volontaria fornita in data 09/09/2016, prot.n.92304-P acquisita con prot.n.225271/DVA in data 13/09/2016 e successivamente trasmessa alla Commissione con nota prot.n.22737/DVA del 15/09/2016 acquisita con prot.n.3137/CTVA in data 16/09/2016 e relativa ad approfondimenti conoscitivi e i chiarimenti richiesti nell'ambito della riunione svolta con la Commissione in data 07/07/2016 nonché relativa alle controdeduzioni alle osservazioni del pubblico pubblicate sul sito del Ministero. La documentazione inoltre comprende quella fornita in data 12/07/2016 con nota prot.n.73224-P;

**PRESO ATTO** che la pubblicazione dell'annuncio relativo alla richiesta di compatibilità ambientale ed al conseguente deposito della documentazione progettuale per la pubblica consultazione, è avvenuta in data 15/01/2016 sui quotidiani "Il Corriere della Sera" e "L'Arena";

**PRESO ATTO** che la pubblicazione dell'annuncio relativo al deposito della documentazione integrativa per la pubblica consultazione è avvenuta in data 12/09/2016 sui quotidiani "Il Corriere della Sera" e "L'Arena";

**VISTE E CONSIDERATE** le seguenti osservazioni avanzate ai sensi del comma 4 dell'art. 24 ed ai sensi ai sensi dell'art.25, comma 3 del D.Lgs. n.152/2006 e s.m.i.:

N°	Osservatore	Protocollo/Data DVA o CTVA	
1	Comune di Verona	DVA-2016-0007571	18/03/2016
2	Comune di Sommacampagna	DVA-2016-0007604 DVA-2016-0026989	18/03/2016 08/11/2016
3	Comune di Villafranca	DVA-2016-0007490 DVA-2016-0007491 (Lega Ambiente)	18/03/2016
4	Comitato NO al Casello Autostradale Dossobuono	DVA-2016-0006883 DVA-2016-0007269	14/03/2016 16/06/2016
5	Signora Luisa Galeoto	DVA-2016-0007737	21/03/2016
6	Signor Beniamino Sandrini	DVA-2016-0007638 DVA-2016-0008475 DVA-2016-0024967 DVA-2016-0026921 DVA-2016-0027157 DVA-2016-0023247 DVA-2016-0027499	21/03/2016 30/03/2016 13/10/2016 07/11/2016 09/11/2016 22/09/2016 14/11/2016
7	Signor Paolo Andreetto e altri 11	DVA-2016-0008472	30/03/2016
8	Signor Gianni Martari Gruppo Consiliare PD Villafranca	DVA-2016-0008490	30/03/2016
9	Signor Giovanni Biasi	DVA-2016-0007938	23/03/2016
10	Studio Legale Fratta Pasini e Associati	DVA-2016-0007760	21/03/2016

Handwritten signatures and initials are present at the bottom of the page, including a large signature on the right side and several initials and marks below the table.

11	Circolo "Il Riccio" Legambiente	DVA-2016-0007673	21/03/2016
12	Sig. Rino Rigodanzo	CTVA-2019-1091	25/03/2016

**CONSIDERATO** che tutte le Osservazioni sono state analizzate e controdedotte ai fini dell'espressione del presente Parere e del relativo quadro prescrittivo, come approfondito nell'Allegato 1;

**PRESO ATTO** delle controdeduzioni del Proponente;

**PRESO ATTO** che ad oggi non è pervenuto alla Commissione il Parere del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo (MIBAC);

**PRESO ATTO** del Parere favorevole con prescrizioni espresso dalla Sezione Coordinamento Commissioni VAS – VINCA - NUVV della Regione Veneto di Prot. 127916 del 01/04/2016 acquisito alla DVA Prot. 9798 del 12/04/2016 e relativo alla Valutazione di Incidenza Ambientale del Masterplan aeroportuale 2015-2030 "Valerio Catullo", con la precisazione che : *"l'ampliamento dell'area aeroportuale ha in sintesi una incidenza bassa sulle componenti flora, fauna ed ecosistemi, l'incidenza ha poco rilievo anche in considerazione del contesto fortemente antropizzato e privo di habitat di interesse, Non si ravvisa pertanto la necessità di passare alle fasi successive per l'individuazione di interventi di mitigazione e compensazione con riguardo a tali componenti"*;

**PRESO ATTO** che il Proponente ha inviato specifica documentazione con Prot. DVA-0001622 del 22/01/2016 con il quale dichiara:

- *"che il valore delle opere in progetto aggiornato per quello che riguarda le opere di mitigazione e compensazione ambientale, e calcolato secondo le modalità indicate dalla Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali sul portale delle valutazioni ambientali ([www.va.minambiente.it](http://www.va.minambiente.it)), Sezione Spazio per il Proponente è pari ad € 133.660.000 (centrotrentatremilioniseicentossantamila).*
- *Che il contributo pari allo 0,5 per mille del valore delle opere ai sensi dell'art.9, comma 6, del DPR 90/2007 e ss.mm.ii. è pari ad € 66.830,00 (sessantaseimilaottocentotrenta)*
- *Che l'importo dichiarato è quello desunto dalle lavorazioni elencate ed indicate dal Proponente con il calcolo sommario della spesa allegato alla documentazione presentata.*
- *Che il sopraccitato calcolo sommario della spesa è stato dal Proponente dichiarato e sottoscritto esaustivo e che comprende tutte le lavorazioni necessarie per la realizzazione degli interventi previsti nel Masterplan".*

**VERIFICATA** la congruità del valore dell'opera dichiarata dal Proponente (comunicata a codesto Ministero senza l'inclusione dell'IVA), ai fini della determinazione dei conseguenti oneri istruttori;

#### **QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO (QPRM)**

Il Quadro di Riferimento Programmatico contiene l'analisi delle caratteristiche degli Atti di programmazione e pianificazione Nazionale, Regionale, Provinciale e Comunali, e delle relazioni tra questi ultimi ed il Masterplan, nonché i rapporti di coerenza del PSA stesso con gli obiettivi delle programmazione

**PRESO ATTO** che nel QPRM sono stati analizzati i seguenti atti di pianificazione/programmazione

- Programma Regionale di Sviluppo
- Documento di Programmazione Economico e Finanziario della Regione Veneto
- Piano Nazionale dei Trasporti
- Piano della Logistica
- Piano Generale della Mobilità (P.G.M.)
- Piano Nazionale degli Aeroporti
- Piano di Area Quadrante Europa (P.A.Q.E.)
- Piano Regionale dei Trasporti
- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale
- 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.
- Piani di Classificazione Acustica dei Comuni di Verona, Villafranca e Sommacampagna
- Piano di Tutela delle Acque
- Piano Regionale di Tutela e Risanamento della Qualità dell'Aria (PTRA)
- Piano di Azione e Risanamento della Qualità dell'Aria dei Comuni dell'area metropolitana di Verona
- Piano di rischio;

**PRESO ATTO** che gli obiettivi del Masterplan convergono con le indicazioni dei Piani Nazionale, Regionale e Provinciale nei settori dei trasporti, logistica e mobilità, e che :

- Relativamente al Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale -PTCP- sono emersi sotto il profilo ambientale degli elementi da approfondire come :
  - 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 dello 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 dello SIA, che delinea l'attuale estensione effettiva dell'uso a "frutteto".
- Relativamente alle Pianificazioni di livello locale, per il Comune di Villafranca
  - dall'analisi del rapporto di coerenza del Masterplan con il P.A.T. emerge una sostanziale situazione di compatibilità; dovranno comunque essere adeguati alcuni 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, P.) 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.

Necessario è inoltre da 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 tra l'altro prevista anche dalla LR 11/2004.

- 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.

Per il Comune di Sommacampagna

- dall'analisi del rapporto di coerenza del Masterplan con lo strumento pianificatore in esame non emergono incompatibilità.
- Le Norme tecniche di attuazione del P.A.T. (Art. 8.y) fissano comunque 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 dovranno essere stabiliti nelle sedi idonee sulla base delle risultanze del presente Studio di Impatto Ambientale.

Per il Comune di Verona

- dall'analisi del rapporto di coerenza del Masterplan con lo strumento pianificatore in esame non emergono incompatibilità, tuttavia anche se il sedime aeroportuale non insiste sul territorio comunale di Verona, il territorio è interessato in buona parte dal sorvolo degli aeromobili in fase di decollo. Il P.A.T. fissa per le aree presenti all'interno delle fasce di rispetto aereonautiche 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.
- Rispetto alla Rete Natura 2000, il Masterplan precisa che:
  - esaminante le possibili interferenze 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;

**VALUTATO** che non esistono vincoli ostativi sotto il profilo del quadro Programmatico e che dall'analisi / verifica il Masterplan risulta cxe lo stesso è :

- coerente con le programmazioni/pianificazioni a livello Nazionale con il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica e con il Piano Nazionale degli Aeroporti.
- coerente con gli strumenti di Programmazione e Pianificazione Regionale.
- Non in contrasto con i limiti fissati dai Piani di Classificazione Acustica dei Comuni di Sommacampagna, Villafranca, Verona in quanto gli stessi non tengono conto della presenza dell'aeroporto in quanto non è stata definita la Caratterizzazione Acustica dell'intorno aeroportuale di cui al D.M. 31/10/1997.

## **QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE**

### **Stato Attuale**

**PRESO ATTO** che l'Aeroporto "Valerio Catullo" di Verona-Villafranca nasce come aeroporto militare durante il secondo conflitto mondiale. Nel 1961 inizia la sua attività di scalo civile con un totale di circa 190 voli annui, mentre nel 1978 viene costituita la società di gestione "Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca S.p.A." che inizia ad operare in un'area limitata alla zona dell'aerostazione, utilizzando le

infrastrutture di volo di pertinenza dell'Aeronautica Militare. Negli anni successivi è iniziato un processo di cessione progressiva di aree dell'Aeronautica Militare alla società di gestione ed all'ENAC;

**PRESO ATTO** che le caratteristiche fisiche della pista di volo dell'aeroporto rientrano nella classe 4E ICAO, ovvero è abilitato a movimentare aeromobili che necessitano di una lunghezza di pista base superiore a 1800 m e che fisicamente hanno un'apertura alare fino a 65 m e una carreggiata del carrello principale fino a 14 m.

E' presente inoltre una via di rullaggio "T" (avente lunghezza di 2.500 metri circa) ubicata parallelamente a Nord/Ovest della pista di volo 04/22 ad un interasse di 200 metri, con inizio e fine in corrispondenza dei raccordi "F" e "B"; attualmente è agibile per aeromobili fino alla classe ICAO "C" (aeromobili con apertura alare fino a 36 metri e larghezza massima del carrello principale fino a 9 metri).

L'attuale piazzale di sosta aeromobili, di superficie pari a 14,7 ha è dislocato in corrispondenza della soglia 22 ed è raggiungibile dalla pista di volo tramite i tre raccordi "W", "Y" e "K"; il numero degli stand disponibili è pari a 23;

**PRESO ATTO** che l'aerostazione passeggeri dell'Aeroporto è costituita da 2 volumi principali staccati tra loro che rappresentano il terminal arrivi posizionato più a nord e terminal partenze e si sviluppano per una lunghezza complessiva di quasi 400 metri, mentre la profondità dei corpi di fabbrica è piuttosto contenuta e misura mediamente circa 40 metri.

Il terminal si sviluppa su tre livelli, di cui il piano terra è quello dove si concentrano tutte le principali funzioni legate alla gestione del passeggero in arrivo e partenza, mentre il piano interrato ospita locali tecnici e magazzini e il piano secondo gli uffici della società di gestione e aree di ristorazione.

La superficie lorda complessiva considerando tutti e tre i livelli, interrato, terra e primo, misura circa 25.000 mq;

**PRESO ATTO** che l'offerta della sosta auto è caratterizzata dalla presenza di n. 5 aree parcheggio distribuite in modo abbastanza omogeneo all'interno dell'area aeroportuale, oltre al parcheggio Low cost collocato a Nord dell'hangar.

Complessivamente l'aeroporto dispone oggi di n. 4605 parcheggi auto, pari a 1,3 posti ogni 1000 passeggeri, di cui circa il 22% riservato a dipendenti, equipaggi ed autonoleggi;

### Obiettivi del Masterplan

**PRESO ATTO** che il Piano di sviluppo aeroportuale dell'Aeroporto di Verona-Villafranca 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) che possono essere ricondotti essenzialmente a:

1. consentire il soddisfacimento della crescente domanda di trasporto aereo a breve, medio e lungo termine, con adeguati livelli di servizio;
2. migliorare l'efficienza operativa in termini di comfort del passeggero ed automazione dei trattamenti;
3. conseguire la configurazione finale per fasi successive atte a soddisfare l'incremento di capacità di traffico nei vari scenari temporali;
4. 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;

**PRESO ATTO** che gli interventi previsti dal Masterplan si pongono i seguenti obiettivi:

- **Viabilità di accesso ed aree di sosta:**
- razionalizzare e potenziare il sistema viario di accesso all'aeroporto, mediante realizzazione di nuova viabilità e rotatorie di accesso all'area aeroportuale; potenziare i parcheggi veicolari esistenti all'interno del sedime aeroportuale. Si segnalano inoltre il progetto di realizzazione di un nuovo casello autostradale sulla A22 e di una nuova stazione ferroviaria in area aeroportuale, interventi di fatto non facenti parte del Masterplan e nemmeno di competenza ENAC (o della Società di Gestione dell'aeroporto), ma connessi con l'esercizio dell'infrastruttura. Tali interventi sono previsti anche in

A  
W  
C  
S  
R  
7  
P

applicazione dei criteri indicati nel Piano Regionale dei Trasporti al fine di diminuire il traffico privato da e verso l'aeroporto.

- **Aerostazioni passeggeri:**
- ampliamento del complesso aerostazioni volto a garantire nel tempo elevati standard di servizio ed adeguati spazi da destinare a funzioni commerciali e direzionali (ampliamento del terminal e connessione delle due aerostazioni).
- **Sistema airside:**  
i principali obiettivi sono garantire il contenimento dei tempi di occupazione pista e di rullaggio, razionalizzare gli schemi di circolazione a terra al fine di garantire adeguati livelli di servizio (riqualifica via di rullaggio Tango, ampliamento piazzale per sosta aeromobili, nuovo raccordo di uscita pista, rilocalizzazione fabbricati per attività di supporto).

Gli interventi previsti in dettaglio sono così riassumibili nell'elenco che segue:

#### *INFRASTRUTTURE DI VOLO*

- . Adeguamento Taxiway esistente Nord
- . Nuovo Turnpad
- . Nuova Torre di Controllo
- . Nuova RET

#### *APRON*

- . Riconfigurazione e ampliamento apron esistente
- . Piazzola deicing

#### *INFRASTRUTTURE DI ACCESSO*

- . Nuova Rotatoria e Viabilità di distribuzione

#### *AREE DI SOSTA AUTO*

- . Parcheggio multipiano (Parcheggio interrato)
- . Pavimentazione parcheggio low cost

#### *SISTEMA AEROSTAZIONI*

- . Interventi di riqualificazione aerostazione esistente e Ampliamento terminal passeggeri
- . Riqualifica Curb
- . Trattamento viabilità land side con miscela fotocatalitica

#### *STRUTTURE TECNICHE E DI SUPPORTO*

- . Deposito mezzi rampa
- . nuova strada perimetrale Nord
- . Nuovo Deposito carburanti
- . Nuova Caserma Vigili del Fuoco
- . Riqualifica viabilità perimetrale Sud

#### *SISTEMI TECNOLOGICI*

- . Adeguamento impianti e sistemi tecnologici

#### *Programma / Fasi di Attuazione*

**PRESO ATTO** che per la costruzione delle opere previste dal Master Plan è previsto un tempo totale pari a circa 15 anni articolato in fasi successive ed il cronoprogramma di massima di realizzazione degli interventi è allegato alla Relazione tecnico descrittiva del MasterPlan che prevede :

tre fasi temporali successive, corrispondenti a diversi ipotesi di livelli di traffico:

- FASE 1-BREVE TERMINE (anno 2020) – scenario corrispondente a circa 36.600 movimenti;
- FASE 2-MEDIO TERMINE (anno 2025) – scenario corrispondente a circa 41.600 movimenti;



- FASE 3-LUNGO TERMINE (anno 2030) – scenario corrispondente a circa 47.000 movimenti.

**Alternative / Opzione "zero"**

**PRESO ATTO** che il Masterplan nel suo approccio iniziale ha considerato lo scenario dell'“opzione zero” da un punto di vista tecnico, in modo da valutare gli impatti sull'aeroporto qualora non si realizzassero i previsti potenziamenti delle infrastrutture.

L'eventuale scenario zero avrebbe infatti delle conseguenze negative in vari ambiti quali capacità, sicurezza, livelli di servizio, adeguamenti normativi, territorio, etc..

**Air Side**

Per quanto riguarda il terminal passeggeri, che rappresenta l'elemento più significativo del progetto, si possono misurare gli esiti di uno scenario “do nothing” sotto diversi punti di vista.

Riguardo i riflessi su funzionalità e operatività si può far riferimento alla tabella che segue del Masterplan e relativa ai livelli di servizio dei diversi sottosistemi funzionali nelle varie soglie di piano, per tale stima sono stati utilizzati i Livelli di servizio (LOS) definiti dalla IATA, vale a dire parametri di dotazione di aree pro-capite per il numero di passeggeri nell'ora di picco, per ciascun sottosistema funzionale dell'aerostazione.

**PRESO ATTO** che nell'ipotesi rappresentata rimangono invariati sia il traffico passeggeri stimato dal masterplan che i parametri utilizzati per il calcolo dei fabbisogni, non prevedendo invece alcun ampliamento di superficie del terminal. La tabella che segue mette quindi in evidenza un progressivo decadimento dei livelli di servizio negli anni già nella Fase 1 e sempre più esteso nelle Fasi successive, per arrivare ad un sostanziale collasso dell'intero sistema nella Fase finale al 2030..

Sottosistemi	2015	2020	2025	2030
	2.826.970	4.146.901	4.862.565	5.637.045
Hall partenze	1350	1350	1350	1350
	2,5	1,8	1,7	
Check-in	800	800	800	800
	1,7	1,6	1,4	1,2
Controlli di sicurezza	400	400	400	400
	1,16	0,80	0,7	0,6
Controllo passaporti OUT	120	120	120	120
	1,1	0,8	0,7	0,6
Sala imbarchi Schengen	1300	1300	1300	1300
	1,7	1,5	1,3	1,1
Sala imbarchi extra Schengen	700	700	700	700
	1,5	1,2	1,0	0,8
Controllo passaporti IN	400	400	400	400
	1,1	1,0	0,8	0,7
Ritiro bagagli	2200	2200	2200	2200
	4,2	2,9	2,5	2,1
Hall arrivi	880	880	880	880
	3,0	2,1	1,7	1,5

*Livelli di Servizio del terminal passeggeri nello scenario "Do nothing"*

**Land Side**

Analogo discorso il Masterplan lo sottolinea per le altre infrastrutture land side qualora non venissero potenziate o riqualificate, ad esempio i parcheggi auto per i passeggeri, che sarebbero di numero inferiore a quelli richiesti dai fabbisogni, così come il piazzale autobus e taxi, non in grado di supportare nelle condizioni attuali il previsto incremento di traffico.

Oltre ad aspetti funzionali l'opzione zero avrebbe delle ricadute importanti anche per quanto riguarda il livello di sicurezza e gli adeguamenti normativi, viene precisato come alcune infrastrutture esistenti sono ormai datate e necessitano di interventi di adeguamento per garantire condizioni di massima sicurezza sia per gli utenti che per gli addetti che operano quotidianamente nello scalo ed anche per gli aspetti legati

*[Handwritten signatures and notes at the bottom of the page]*

all'adeguamento sismico e antincendio piuttosto che quelli relativi all'efficientamento energetico o all'incremento degli standard di controllo di passeggeri e bagagli.

Infine la nuova configurazione del piazzale, non ottenibile in uno scenario zero, permette di ottimizzare i diversi flussi operativi e passeggeri, riducendo al minimo il rischio potenziale di incidenti, come la riqualifica delle pavimentazioni delle infrastrutture destinate alla movimentazione degli aeromobili risulta imprescindibile per la sicurezza delle operazioni di volo.

Il Masterplan rileva infine che lo scenario dell'opzione "zero" avrebbe un impatto negativo anche a livello territoriale ed economico in quanto l'aeroporto rappresenta potenzialmente un'occasione importante ed un volano per lo sviluppo economico di un bacino territoriale di riferimento;

**PRESO ATTO** pertanto che lo scenario dell'opzione "zero" delineato dal Proponente rispetto agli obiettivi del Masterplan non è propedeutico allo sviluppo previsto del traffico aeroportuale e che invece rappresenta un'ipotesi conservativa mentre gli interventi previsti sono funzionali al miglioramento anche dei livelli dei servizi dello scalo;

### *Traffico e previsioni*

#### *Traffico passeggeri*

**PRESO ATTO** che l'aeroporto Catullo, come riportato nel Masterplan, ha riscontrato nell'ultimo decennio delle forti fluttuazioni del traffico passeggeri che hanno portato comunque a raggiungere i circa 3.400.000 passeggeri sia nel 2007 che nel 2011, pur scontando una limitata presenza della componente Low Cost e trattando preferenzialmente i settori tradizionali del traffico "full service" e dei servizi charter, questo soprattutto grazie alla sua posizione territoriale baricentrale rispetto ad una compagine demografica ed imprenditoriale significativa.

Anno	PAX	Δ%	MOV	Δ%	TONS	Δ%
2005	2,581,420	-1.2%	33,178	-8.3%	1,587	2.5%
2006	2,961,377	14.7%	35,838	8.0%	4,150	161.5%
2007	3,465,369	17.0%	38,882	8.5%	840	-79.8%
2008	3,366,766	-2.8%	36,362	-6.5%	1,890	125.0%
2009	3,007,615	-10.7%	34,472	-5.2%	1,484	-21.5%
2010	2,983,483	-0.8%	33,280	-3.5%	549	-63.0%
2011	3,342,804	12.0%	34,244	2.9%	852	55.2%
2012	3,152,081	-5.7%	32,742	-4.4%	479	-43.8%
2013	2,685,702	-14.8%	28,010	-14.5%	852	77.9%
2014	2,755,171	2.6%	26,984	-3.7%	479	-43.8%

**PRESO ATTO** che di norma le previsioni di traffico aereo si basano sulla mediazione dei risultati di diversi metodi di stima, sia nel breve che nel lungo periodo, per ottenere valori previsionali più attendibili possibili. In particolare le linee guida indicate nel DOC 8991 ICAO "Manual of Air Traffic Forecasting" indicano di mediare i risultati di tre metodologie di stima, ossia proiezione delle linee di tendenza, metodo econometrico e studi di mercato, per metterli a confronto ed estrarne un andamento complessivo, che il Masterplan ha applicato tali metodi di previsione, ossia il metodo della proiezione delle linee di tendenza, quello econometrico e il metodo basato sulle ricerche di mercato, tenendo conto:

- dell'andamento storico del traffico passeggeri precedentemente analizzato;
- dei principali indicatori di crescita socio-economica della Regione Veneto;
- delle previsioni della domanda di trasporto aereo nel medio periodo elaborate dai produttori di aeromobili (airbus e Boeing) e dall'ACI;

**PRESO ATTO** che i possibili scenari di crescita del traffico passeggeri stimati secondo i tre metodi succitati sono stati messi a confronto e se ne è ricavata la media, assunta come lo scenario più attendibile.

In sostanza emerge che:

- Il metodo tendenziale da un valore intermedio tra i due successivi metodi (+4,5%);
- Il metodo econometrico restituisce invece valori di crescita molto più alti (+5%), in quanto condizionato dagli elevati valori di crescita degli arrivi turistici e dall'incremento, seppur più contenuto, del PIL;
- Il metodo degli Studi di Mercato da un risultato più basso rispetto ai due precedenti, pari al 4,1%

La crescita media annua che emerge mediando i tre scenari suddetti si avvicina molto a quella prevista dal Masterplan, che tiene conto delle dinamiche del traffico a livello globale ed europeo oltre che delle effettive dinamiche commerciali e di sviluppo attese per lo scalo.

A seguire si riportano delle previsioni del traffico, elaborate nel Masterplan secondo lo scenario medio, per passeggeri di linea e charter, Aviazione Generale, Cargo e in termini di movimenti;

**Passeggeri**

**Cargo**

Anni	Passeggeri		Passeggeri		Passeggeri	
	Commerciale	%	Av. Gen.	%	Totale	%
2012	3,152,081		7,495		3,159,576	
2013	2,685,702	-14.8	7,218	-3.7	2,692,920	-14.8
2014	2,755,171	2.6	6,501	-9.9	2,761,672	2.6
2015	2,826,970	2.6	6,576	1.2	2,833,546	2.6
2016	2,981,539	5.5	6,773	3.0	2,988,313	5.5
2017	3,367,032	12.9	6,976	3.0	3,374,009	12.9
2018	3,732,989	10.9	7,186	3.0	3,740,175	10.9
2019	3,984,544	6.7	7,401	3.0	3,991,946	6.7
2020	4,146,901	4.1	7,623	3.0	4,154,524	4.1
2021	4,320,326	4.2	7,852	3.0	4,328,178	4.2
2022	4,449,936	3.0	8,088	3.0	4,458,023	3.0
2023	4,583,434	3.0	8,330	3.0	4,591,764	3.0
2024	4,720,937	3.0	8,580	3.0	4,729,517	3.0
2025	4,862,565	3.0	8,838	3.0	4,871,402	3.0
2026	5,008,442	3.0	9,103	3.0	5,017,544	3.0
2027	5,158,695	3.0	9,376	3.0	5,168,071	3.0
2028	5,313,456	3.0	9,657	3.0	5,323,113	3.0
2029	5,472,859	3.0	9,947	3.0	5,482,806	3.0
2030	5,637,045	3.0	10,245	3.0	5,647,290	3.0
CAGR 2015-2030		4.7		3.0		4.7

Anni	Cargo		WLU	
	tons	%	pax	%
2012	479		3,164,366	
2013	535	11.7	2,698,270	-14.7
2014	238	-55.5	2,764,052	2.4
2015	241	1.4	2,835,960	2.6
2016	245	1.4	2,990,760	5.5
2017	248	1.4	3,376,490	12.9
2018	252	1.4	3,742,691	10.8
2019	255	1.4	3,994,497	6.7
2020	259	1.4	4,157,111	4.1
2021	262	1.4	4,330,801	4.2
2022	266	1.4	4,460,683	3.0
2023	270	1.4	4,594,461	3.0
2024	273	1.4	4,732,252	3.0
2025	277	1.4	4,874,176	3.0
2026	281	1.4	5,020,356	3.0
2027	285	1.4	5,170,922	3.0
2028	289	1.4	5,326,004	3.0
2029	293	1.4	5,485,738	3.0
2030	297	1.4	5,650,263	3.0
CAGR 2015-2030		1.4		4.7

*Handwritten mark*

*Handwritten mark*

*Handwritten mark*

*Handwritten mark*

*Handwritten mark*

*Handwritten mark*

*Handwritten mark*

*Handwritten mark*

*Handwritten mark*

*Handwritten mark*

## Movimenti

Anni	Movimenti					
	Commerciale	%	Av. Gen.	%	Totale	%
2012	32,742				32,742	
2013	28,010	-14.5			28,010	-14.5
2014	26,984	-3.7			26,984	-3.7
2015	27,443	1.7	3,110		30,553	13.2
2016	27,728	1.0	3,203	3.0	30,931	1.2
2017	29,366	5.9	3,299	3.0	32,666	5.6
2018	30,481	3.8	3,398	3.0	33,880	3.7
2019	32,030	5.1	3,500	3.0	35,530	4.9
2020	33,036	3.1	3,605	3.0	36,641	3.1
2021	34,075	3.1	3,714	3.0	37,788	3.1
2022	34,885	2.4	3,825	3.0	38,710	2.4
2023	35,717	2.4	3,940	3.0	39,657	2.4
2024	36,571	2.4	4,058	3.0	40,629	2.5
2025	37,448	2.4	4,180	3.0	41,628	2.5
2026	38,348	2.4	4,305	3.0	42,653	2.5
2027	39,272	2.4	4,434	3.0	43,706	2.5
2028	40,221	2.4	4,567	3.0	44,788	2.5
2029	41,194	2.4	4,704	3.0	45,899	2.5
2030	42,194	2.4	4,845	3.0	47,039	2.5
CAGR 2015-2030		2.9		3.0		2.9

## Gestione terre

**PRESO ATTO** che nella Documentazione Integrativa si riportano i complessivi movimenti di terre previsti nella realizzazione in tre fasi degli interventi del Masterplan così come sintetizzati nella tabella che segue.

TABELLA RIASSUNTIVA DEGLI INTERVENTI AEROPORTUALI						
	volumi di scavo totali (mc)	materiale da conferire in discarica (mc)	materiale riutilizzato in sito per nuovi interventi (mc)	materiale riutilizzato per riempimento depressioni in sito (mc)	materiale proveniente da nuove fonti (mc)	% di riutilizzo
FASE 1	141.766	89.190	52.576	9.000	88.031	43%
FASE2	178.458	130.389	48.068	15.000	47.882	35%
FASE3	15.721	11.320	4.401	-	7.102	28%
<b>TOTALE</b>	<b>335.945</b>	<b>230.899</b>	<b>105.045</b>	<b>24.000</b>	<b>143.015</b>	<b>38%</b>

**VALUTATA** la significativa quantità di riutilizzo del materiale di scavo come sintetizzato nella tabella che segue

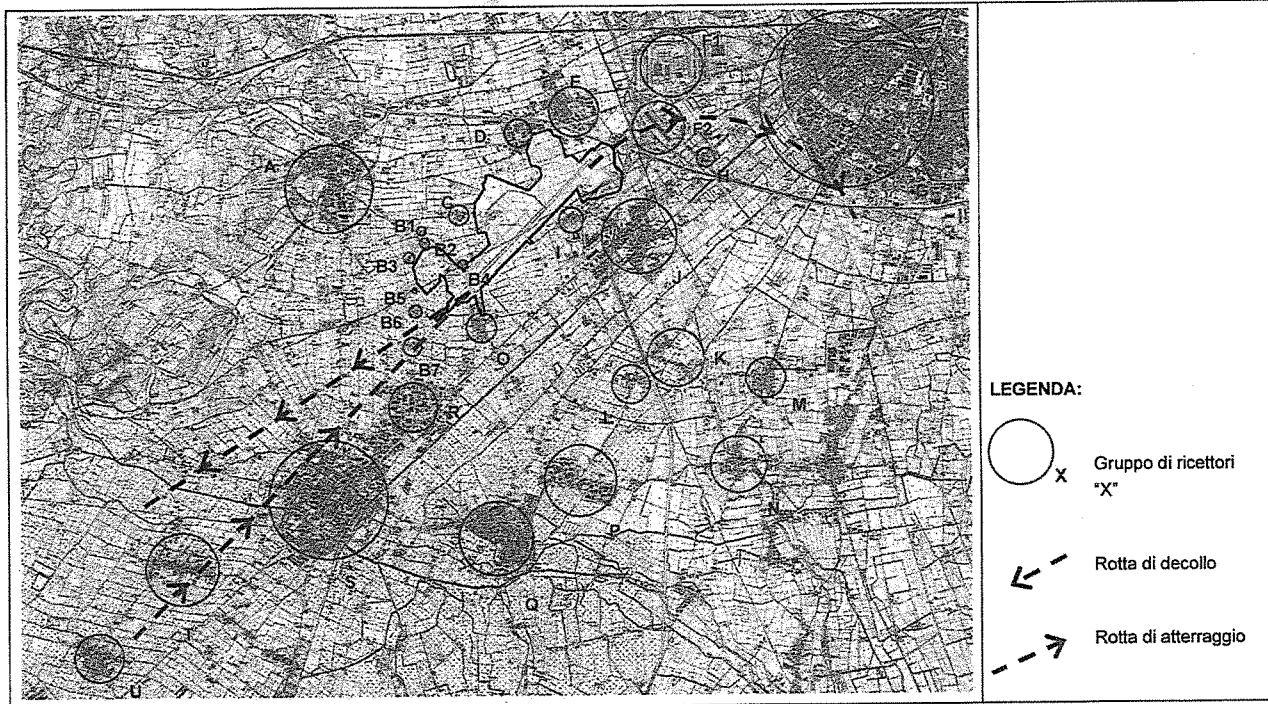
PIANO DI SVILUPPO AEROPORTUALE						
volumi di scavo totali (mc)	materiale da conferire in discarica (mc)	materiale riutilizzato in sito per nuovi interventi (mc)	materiale riutilizzato per riempimento depressioni in sito (mc)	materiale proveniente da nuove fonti (mc)	% di riutilizzo	
335.945	230.899	105.045	24.000	143.015	38%	

Di conseguenza risulta opportuno che si debba porre in essere una completa documentazione come prevede la norma (si veda il quadro prescrittivo);

## QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

**CONSIDERATO** che il Proponente ha individuato dei ricettori preliminarmente mediante l'acquisizione ed analisi della normativa locale, degli strumenti di pianificazione e degli studi ambientali di settore per successivamente eseguire dei sopralluoghi sul territorio al fine di esaminare con maggiore dettaglio le eventuali zone critiche ed individuare la presenza di eventuali "ricettori sensibili";

I ricettori individuati dal Masterplan in un'area decisamente vasta sono stati suddivisi in gruppi, nella figura 4.2.1 che segue viene illustrata la posizione planimetrica dei ricettori e la proiezione a terra delle rotte di decollo ed atterraggio adottate.



Posizione planimetrica dei gruppi di potenziali ricettori individuati

**VISTO** che il Masterplan ha considerato le possibili interazioni nell'incrocio delle azioni e componenti ambientali e che a seguito di ogni singola azione possono anche corrispondere impatti su diverse componenti ambientali come da tabella che segue:

CATEGORIA	SOTTOCATEGORIA
Atmosfera	
Ambiente luminoso	
Ambiente acustico	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Rumore</li> <li>✓ Vibrazioni</li> </ul>
Radiazioni ionizzanti e non ionizzanti	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Radiazioni ionizzanti</li> <li>✓ Radiazioni non ionizzanti</li> </ul>
Ambiente idrico	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Acque superficiali</li> <li>✓ Approvvigionamenti e scarichi idrici</li> <li>✓ Acque meteoriche</li> </ul>
Suolo e sottosuolo e acque sotterranee	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Caratteristiche geolitologiche</li> <li>✓ Idrogeologia</li> <li>✓ Qualità delle acque di falda</li> <li>✓ Sismicità dell'area</li> <li>✓ Uso del suolo</li> <li>✓ Reperimento materiali inerti</li> <li>✓ Gestione rifiuti</li> </ul>
Flora, fauna ed ecosistemi	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Flora</li> <li>✓ Fauna</li> <li>✓ Ecosistemi</li> </ul>
Qualità ambientale del paesaggio	
Patrimonio storico-culturale	
Salute pubblica e benessere della popolazione	
Assetto socio economico	

Lista delle componenti e dei fattori ambientali considerati

**VISTO** che sono state anche considerate le azioni connesse con la realizzazione delle opere previste dal Masterplan elencate nella tabella che segue

CATEGORIA	SOTTOCATEGORIA	OPERE DEL MASTERPLAN INTERESSATE
Cantieri	✓ Cantieri per la realizzazione delle opere previste dal MasterPlan	✓ Tutte
Presenza ed esercizio delle opere di ammodernamento	✓ Infrastrutture di volo (attività di volo e modifiche delle infrastrutture)	✓ Adeguamento Taxiway esistente Nord ✓ Nuovo Turnpad ✓ Nuova Torre di Controllo ✓ Nuova uscita rapida (RET)
	✓ Attività di assistenza a terra aeromobili su piazzali sosta	✓ Riconfigurazione apron esistente ✓ Ampliamento apron ✓ Realizzazione piazzola deicing
	✓ Sistema aerostazioni	✓ Interventi di riqualificazione aerostazione esistente e Ampliamento terminal passeggeri ✓ Riqualifica Curb
	✓ Modifiche alle infrastrutture viarie ed ai parcheggi interni al sedime	✓ Nuova Rotatoria e Viabilità di distribuzione ✓ Parcheggio multipiano (parcheggio interrato) ✓ Pavimentazione parcheggio low cost
	✓ Nuovo deposito carburanti	✓ Nuovo deposito carburanti in zona torre
	✓ Altre strutture ed attività tecniche di supporto	✓ Deposito mezzi rampa ✓ nuova strada perimetrale Nord ✓ Nuova Caserma Vigili del Fuoco ✓ Riqualifica viabilità perimetrale Sud
	✓ Incidenti possibili: esplosioni, rilasci di sostanze inquinanti, ecc.	✓ Tutte
Altre opere esterne al Masterplan	✓ Traffico indotto e modifiche alle infrastrutture di accesso	✓ Nuovo casello autostradale ✓ Nuova Stazione ferroviaria e collegamento pedonale

*Lista delle azioni connesse con l'attuazione delle opere di ammodernamento*

#### ATMOSFERA

**CONSIDERATO** che l'emissione di sostanze inquinanti in atmosfera, come sottolinea lo stesso Masterplan, rappresenta uno dei più significativi impatti ambientali associati al trasporto aeronautico e principalmente legato alla localizzazione delle sorgenti, al loro grado di emissione e, per quanto riguarda la valutazione delle ricadute sul territorio, anche dalle caratteristiche meteorologiche dell'area esaminata.

Per la valutazione della Compatibilità Ambientale del Masterplan dell'Aeroporto Valerio Catullo di Verona-Villafranca, è stato necessario analizzare il potenziale impatto futuro delle attività associate alle operazioni aeroportuali sulla qualità dell'aria nella regione circostante l'aeroporto, anche confrontandolo con lo stato esistente. A questo fine il Masterplan ha condotto uno studio, articolato secondo le seguenti fasi logiche:

- la definizione dello stato attuale (ante operam) dell'atmosfera in termini di caratteristiche meteorologiche e di livello di concentrazione degli inquinanti presenti, sulla base di campagne di monitoraggio condotte nel corso degli anni 2010-2013 sia nei mesi invernali sia nei mesi estivi al fine di rappresentare il più fedelmente possibile le dinamiche di formazione e dispersione degli inquinanti in tutte le condizioni meteorologiche;
- la simulazione dell'impatto futuro associato a tutte le sorgenti di emissione stazionarie (centrali termiche, serbatoi carburanti, ...) previste e alle operazioni più propriamente legate al traffico aereo con riferimento ai diversi scenari temporali definiti nel Masterplan, effettuata mediante software di modellazione EDMS versione 5.1.4.1, della FAA (Federal Aviation Administration).
- la valutazione della compatibilità ambientale nelle future condizioni operative previste per l'Aeroporto di Verona, mediante il confronto con i valori di riferimento contenuti nella normativa vigente e con la situazione attuale della qualità atmosferica;
- l'eventuale definizione di potenziali misure di mitigazione, compensazione e sorveglianza da prevedere in futuro;

**PRESO ATTO** che il Masterplan riporta i dati di analisi meteo-climatiche rilevati da ARPAV dal 2010 al 2013 attraverso la stazione mobile collocata in località Calzoni nel Comune di Villafranca;

**PRESO ATTO** che il Masterplan ha identificato quali indicatori ambientali critici le concentrazioni di NO2 (biossido di azoto) SO2 (biossido di zolfo), CO (monossido di carbonio), PM10 (particolato), PM2,5 (particolato), Benzene e O3 (ozono) riportando i risultati delle sei campagne di monitoraggio sulle tre stazioni, località Calzoni, VR-Borgo Milano, VR-Cason;

VALUTATO che le stazioni di VR-Borgo Milano e VR-Cason distano 13/14 Km dall'intorno aeroportuale mentre la stazione della località Calzoni è la sola rappresentativa di tutte le sorgenti emissive soprattutto di quella aeroportuale come riportato nelle tabelle che seguono:

periodo	Concentrazione NO <sub>2</sub> (µg/m <sup>3</sup> )	Villafranca loc. Calzoni
24/02/10-23/03/10	Media	63
	Minimo	11
	Max. orario	147
09/08/10-06/09/10	Media	29
	Minimo	3
	Max. orario	115
20/09/10-28/09/10	Media	18
	Minimo	4
	Max. orario	50
11/10/10-18/10/10	Media	41
	Minimo	9
	Max. orario	104
02/03/12-18/04/12	Media	38
	Minimo	3
	Max. orario	181
26/02/13-28/05/13	Media	36
	Mediana	31
	Max. orario	153

Media, minimo e massimo della concentrazione oraria di NO<sub>2</sub>

periodo	Concentrazione SO <sub>2</sub> (µg/m <sup>3</sup> )	Villafranca loc. Calzoni
24/02/10-23/03/10	Media	8
	Minimo	2
	Max. orario	30
09/08/10-06/09/10	Media	1
	Minimo	1
	Max. orario	3
20/09/10-28/09/10	Media	4
	Minimo	3
	Max. orario	6
11/10/10-18/10/10	Media	5
	Minimo	4
	Max. orario	9
01/03/12-11/04/12	Media	2
	Minimo	2
	Max. orario	4
28/02/13-29/05/13	Media	3
	Mediana	3
	Max. orario	11

Media, minimo e massimo della concentrazione oraria di SO<sub>2</sub>

periodo	Concentrazione CO (mg/m <sup>3</sup> )	Villafranca loc. Calzoni
24/02/10-23/03/10	Media	0.6
	Minimo	0.1
	Max. orario	1.5
09/08/10-06/09/10	Media	0.2
	Minimo	0.1
	Max. orario	0.8
20/09/10-28/09/10	Media	0.7
	Minimo	0.4
	Max. orario	5
11/10/10-18/10/10	Media	0.5
	Minimo	0.1
	Max. orario	1.6
01/03/12-11/04/12	Media	0.2
	Minimo	0.1
	Max. orario	1.0
28/02/13-29/05/13	Media	0.2
	Mediana	0.1
	Max. orario	8.6

Media, minimo e massimo della concentrazione oraria di CO

24/02/10-23/03/10	Villafranca loc. Calzoni
media periodo (µg/m <sup>3</sup> )	66
n. sup. limite 24h	15
09/08/10-06/09/10	Villafranca loc. Calzoni
media periodo (µg/m <sup>3</sup> )	22
n. sup. VL 50 µg/m <sup>3</sup>	0
20/09/10-28/09/10	Villafranca loc. Calzoni
media periodo (µg/m <sup>3</sup> )	15
n. sup. limite 24h	0
11/10/10-18/10/10	Villafranca loc. Calzoni
media periodo (µg/m <sup>3</sup> )	32
n. sup. limite 24h	0
02/03/12-18/04/12	Villafranca loc. Calzoni
media periodo (µg/m <sup>3</sup> )	43
n. sup. limite 24h	10
28/02/13-12/04/13	Villafranca loc. Calzoni
media periodo (µg/m <sup>3</sup> )	33
n. sup. limite 24h	7

Media, minimo e massimo della concentrazione oraria di PM10

*[Handwritten notes and signatures on the right side of the page, including a large signature at the bottom right.]*

*[Handwritten notes and signatures at the bottom of the page.]*

periodo	Concentrazione O <sub>3</sub> (µg/m <sup>3</sup> )	Villafranca loc. Calzoni
24/02/10- 23/03/10	Media	28
	Minimo	1
	Max. orario	114
periodo	Concentrazione O <sub>3</sub> (µg/m <sup>3</sup> )	Villafranca loc. Calzoni
09/08/10- 06/09/10	Media	63
	Minimo	2
	Max. orario	164
periodo	Concentrazione O <sub>3</sub> (µg/m <sup>3</sup> )	Villafranca loc. Calzoni
20/09/10- 28/09/10	Media	19
	Minimo	1
	Max. orario	56
periodo	Concentrazione O <sub>3</sub> (µg/m <sup>3</sup> )	Villafranca loc. Calzoni
11/10/10- 18/10/10	Media	28
	Minimo	2
	Max. orario	82
periodo	Concentrazione O <sub>3</sub> (µg/m <sup>3</sup> )	Villafranca loc. Calzoni
01/03/12- 11/05/12	Media	39
	Minimo	2
	Max. orario	134
periodo	Concentrazione O <sub>3</sub> (µg/m <sup>3</sup> )	Villafranca loc. Calzoni
28/02/13- 29/05/13	Media	45
	Mediana	41
	Max. orario	160

*Media, minimo e massimo della concentrazione oraria di PM<sub>2,5</sub>*

**VALUTATO** che nella Località Calzoni i valori limite di NO<sub>2</sub> di un'ora (200 µg/m<sup>3</sup>) e di un anno (40 µg/m<sup>3</sup>) non sono stati superati, i valori limite di SO<sub>2</sub> di un'ora (350 µg/m<sup>3</sup>), di 24 ore (125 µg/m<sup>3</sup>) e di un anno (20 µg/m<sup>3</sup>) non sono stati superati, i valori limite di CO per 8 ore (10 µg/m<sup>3</sup>) non sono stati superati, i valori limite di PM<sub>10</sub> di 24 ore (50 µg/m<sup>3</sup>) e di un anno (40 µg/m<sup>3</sup>) non sono stati superati, i valori limite di PM<sub>2,5</sub> per la soglia di informazione (media oraria 180 µg/m<sup>3</sup>) e per la soglia di allarme (media oraria 240 µg/m<sup>3</sup>) non sono stati superati e che però non può essere l'unica stazione di rilevamento della qualità dell'aria (vedi quadro prescrittivo);

**PRESO ATTO** che il Proponente nella Documentazione Integrativa sostiene come la postazione fissa di rilevamento in località Calzoni rappresenti il punto di massimo impatto in quanto risente sia del traffico aereo che delle operazioni di terra sia del traffico veicolare, con ciò intercettando più i contributi emissivi delle attività aeroportuali a terra che quelli durante le fasi di rullaggio, decollo e atterraggio;

**VALUTATO** che tale situazione debba essere oggetto di ulteriori monitoraggi futuri (vedi quadro prescrittivo);

**PRESO ATTO** che il Masterplan ha valutato tra le fasi lavorative responsabili delle maggiori emissioni d'inquinanti atmosferici quelle che prevedono attività e mezzi di cantiere, movimento di terre con autocarri, dumper, rulli compattatori, asfaltatrici, betoniere, pale meccaniche, e sottolineando che le imprese incaricate dei lavori dovranno provvedere ad attuare tutte le procedure e cautele necessarie per ridurre le emissioni atmosferiche, in particolare:

- identificare preventivamente le aree esterne più sensibili all'impatto dei lavori da intraprendere, sulla base della destinazione d'uso;
- ottimizzare il tracciato della viabilità di cantiere, rispetto alla posizione delle aree identificate;
- pavimentare le aree interessate da frequenti spostamenti delle macchine operatrici;



- limitare il numero di movimenti da e per il cantiere dei mezzi, in particolare gli autocarri ed i dumper;
- evitare, ove possibile, la contemporaneità e la concentrazione di attività ad alto impatto atmosferico;
- limitare la produzione di polveri, per esempio mediante copertura con teloni o bagnatura;
- limitare la velocità sulla viabilità di servizio e, più in generale, nelle aree non pavimentate;
- impiegare mezzi omologati secondo le direttive più recenti in termini di emissioni e/o dotate di sistemi di abbattimento efficaci, prevedendo una regolare manutenzione e verifica per mantenerle in efficienza ottimale;

**PRESO ATTO** che per valutare l'impatto della qualità dell'aria sugli scenari futuri è stato utilizzato il modello EDMS (*Emission and Dispersion Modeling System*), versione 5.1.4.1 / agosto 2013, prodotto dalla Federal Aviation Administration (FAA) statunitense in collaborazione con la United States Air Force (USAF), un programma specificatamente sviluppato per le strutture aeroportuali di modellazione matematica per l'emissione e dispersione degli inquinanti atmosferici riconosciuto negli Stati Uniti dalla FAA, oltre ad essere considerato esplicitamente dall'EPA (*Environmental Protection Agency*) come programma di riferimento;

**PRESO ATTO** che le sostanze contaminanti incluse nel modello EDMS sono quelle di principale interesse per il traffico di origine aeronautica ed escludendo le considerazioni che riguardano la natura intrinseca del modello utilizzato, l'affidabilità dei risultati delle simulazioni discende direttamente dalla qualità delle ipotesi adottate per costruire gli scenari di sviluppo futuro;

Che le ipotesi applicate al modello sono suddivise in due gruppi principali, uno che fa capo allo sviluppo dell'aeroporto in termini di traffico e servizi associati, l'altro costituito dai dati meteorologici utilizzati per simulare la dispersione, il primo gruppo influenza i valori delle emissioni e delle immissioni, mentre il secondo interviene solo nel calcolo delle immissioni legate alle attività aeroportuali;

**PRESO ATTO** che nell'ambito della Documentazione Integrativa il Proponente ha precisato in merito ai fattori di incertezza e ai limiti del modello EDMS, esplicitando che per garantire l'affidabilità dei risultati in termini di emissioni ed immissioni (dispersione degli inquinanti) il fleet mix, inteso come distribuzione percentuale del numero dei movimenti aerei di decollo e atterraggio per ciascuna tipologia di aeromobile operativo presso lo scalo, è stato ricostruito sulla base dei modelli di aeromobili transitati effettivamente dall'aeroporto di Verona nell'anno 2014 e sui volumi di traffico, cioè il numero di movimenti per tipologia di aeromobile.

E che per gli scenari futuri (2023, 2030) sono stati presi in considerazione sia gli incrementi di traffico aereo derivanti dagli studi sul traffico che il fleet mix senza apportare variazioni rispetto fleet-mix 2014;

**PRESO ATTO** che le emissioni stimate dal software EDMS allo scenario 2030 dimostrano che la variazione del contributo aeroportuale non modifica in modo sostanziale la situazione di inquinamento in atto, inoltre per tutti gli inquinanti per i quali i limiti sono attualmente rispettati si ricava che i limiti saranno ancora rispettati nel 2030 come da tabella che segue.

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

*Incremento stimato delle emissioni di inquinanti nella località di Calzoni legato alle attività aeroportuali*

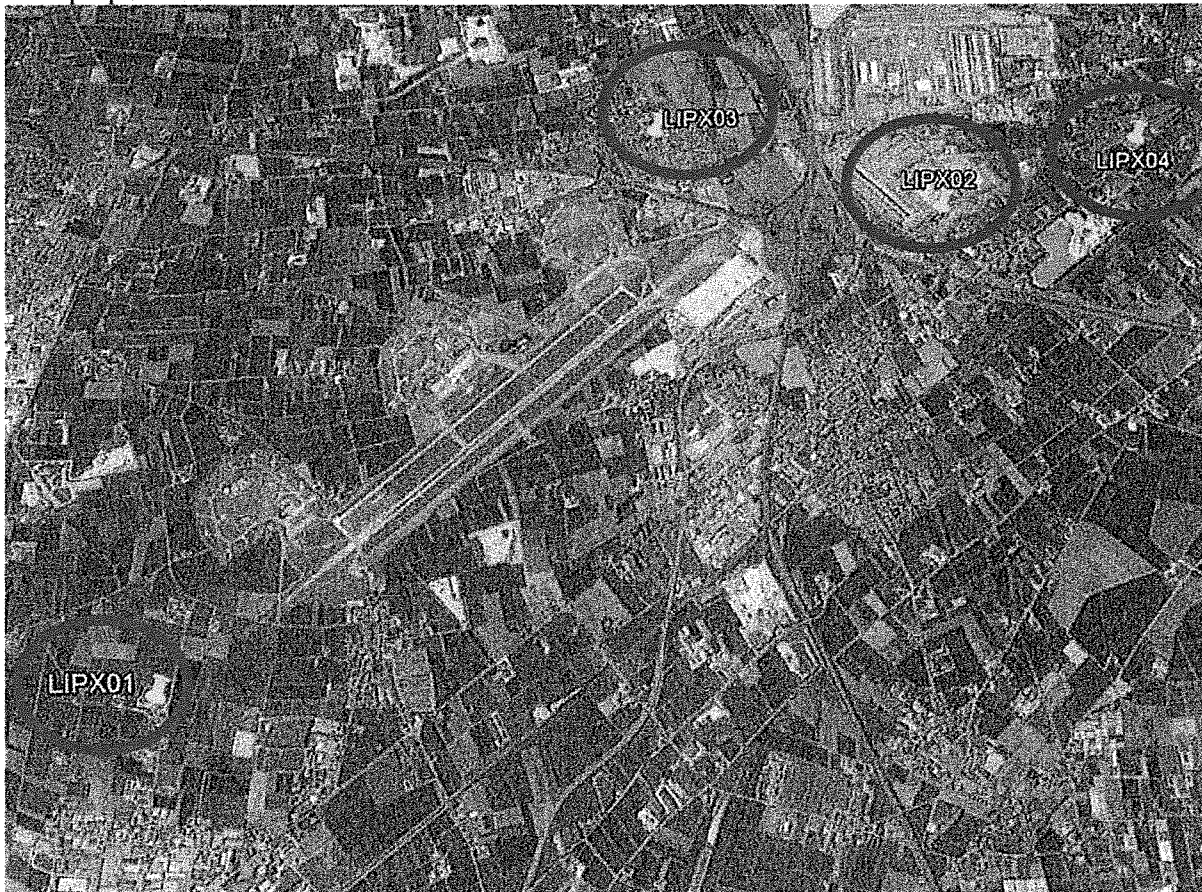
Handwritten signatures and notes at the bottom of the page, including a date '17' and various scribbles.

**VALUTATO** il pressoché stazionario incremento stimato di immissioni di inquinanti legati all'attività aeroportuale registrati nella stazione in località Calzoni anche per l'anno 2030 nonostante il previsto aumento di traffico di aeromobili, **SI RITIENE** che il contributo emissivo generato dall'attività aeroportuale vada soprattutto anche monitorato in corrispondenza del ciclo LTO (si veda quadro prescrittivo);

**RUMORE**

**PRESO ATTO** che in tutte e TRE le Fasi fasi di realizzazione gli interventi previsti dal Masterplan le rotte di decollo e di atterraggio che sorvolano lo stesso territorio dell'attuale attività aeroportuale con la sola variazione progressiva dell'aumento fino allo scenario 2030 dei movimenti degli aeromobili;

**PRESO ATTO** che nella definizione dello stato attuale dell'ambiente acustico nell'area di studio il Masterplan precisa che le fasce di rispetto (A, B, C – D.M. 31/10/1997) non sono state formalmente definite e che pertanto l'intorno aeroportuale è stato provvisoriamente determinato nell'istanza LVA/60 dB (A) rimanendo in attesa che la Commissione Aeroportuale istituita ai sensi dell'ex art.5 D.M. 31/10/1997 termini i propri lavori.



*Individuazione delle postazioni di monitoraggio acustico*

**PRESO ATTO** che, come chiarito dal Proponente nella Documentazione Integrativa, le postazioni di monitoraggio sono ubicate nelle posizioni al suolo delle rotte di avvicinamento e allontanamento degli aerei, con rilievi nel periodo dal 25/05/2014 al 08/10/2014;

**VALUTATO** che tale sistema di rilevamento vada implementato da un monitoraggio specifico / costante in futuro (vedi quadro prescrittivo);

**CONSIDERATO** che i dati sulla rumorosità relativa alle sole sorgenti non aeronautiche nelle tre settimane succitate sono esposti nel Masterplan rappresentando il rumore cumulativo da traffico urbano e da quello della A4 Milano-Venezia:

Centralina	LAEq [dB(A)] Periodo diurno	LAEq [dB(A)] Periodo notturno	LAEq [dB(A)] 24 h
LIPX01	60,5	50,5	59,0
LIPX02	64,5	64,0	64,5
LIPX03	58,0	51,0	56,5
LIPX04	53,5	47,5	52,5

*LAEq residuo medio (3 settimane peggiori) 2014*

Centralina	LAEq [dB(A)] Periodo diurno	LAEq [dB(A)] Periodo notturno	LAEq [dB(A)] 24 h
LIPX01	62,0	56,0	61,0
LIPX02	64,0	63,0	63,5
LIPX03	58,0	52,5	57,0
LIPX04	56,0	54,0	55,5

*LAEq residuo medio (intero anno) 2014*

Centralina	LAEq [dB(A)] Periodo diurno	LAEq [dB(A)] Periodo notturno	LAEq [dB(A)] 24 h
LIPX01	64,5	59,0	63,5
LIPX02	64,0	63,0	63,5
LIPX03	58,0	53,0	57,0
LIPX04	56,5	54,0	56,0

*LAEq complessivo (intero anno) 2014*

**PRESO ATTO** che il Masterplan ha analizzato gli impatti tipici della fase di cantiere, peraltro temporanei, i quali risulteranno fortemente limitati dell'assenza di ricettori collocati a ridosso delle aree delle lavorazioni;

**CONSIDERATO** che per lo svolgimento delle lavorazioni di cantiere previste è da considerare l'utilizzo di vari macchinari e mezzi d'opera che in modo significativo incidono sul livello acustico, tra i quali:

OPERAZIONE	MACCHINARI
Operazioni di movimentazione ed approvvigionamento materiali	Autocarri, bilici, betoniere, autogrù
Scavo e movimentazione inerti	Pale meccaniche gommate, dozer, grader, escavatori a benna rovescia cingolati, dumper, autocarri, bilici
Rimozione manti stradali e piste esistenti	Dozer - ripper, escavatori a benna rovescia cingolati, martelli demolitori idraulici su carro cingolato; impianto di frantumazione mobile
Demolizioni	Martelli demolitori idraulici su carro cingolato, pinze idrauliche su carro cingolato
Getti	Betoniera, pompa calcestruzzo, autocarri, autogrù, impianto betonaggio
Carpenteria (Getti)	Smerigliatrici, trapani, martelli demolitori elettropneumatici, seghe circolari (legno)
Realizzazione manti stradali e piste ( ripristino, rifacimento)	Asfaltatrici, vibrofinitrici, rulli compressori; vibrocompattatori, grader,

*Operazioni e macchinari di probabile impiego in grado di modificare in modo significativo l'ambiente acustico durante la fase di cantiere*

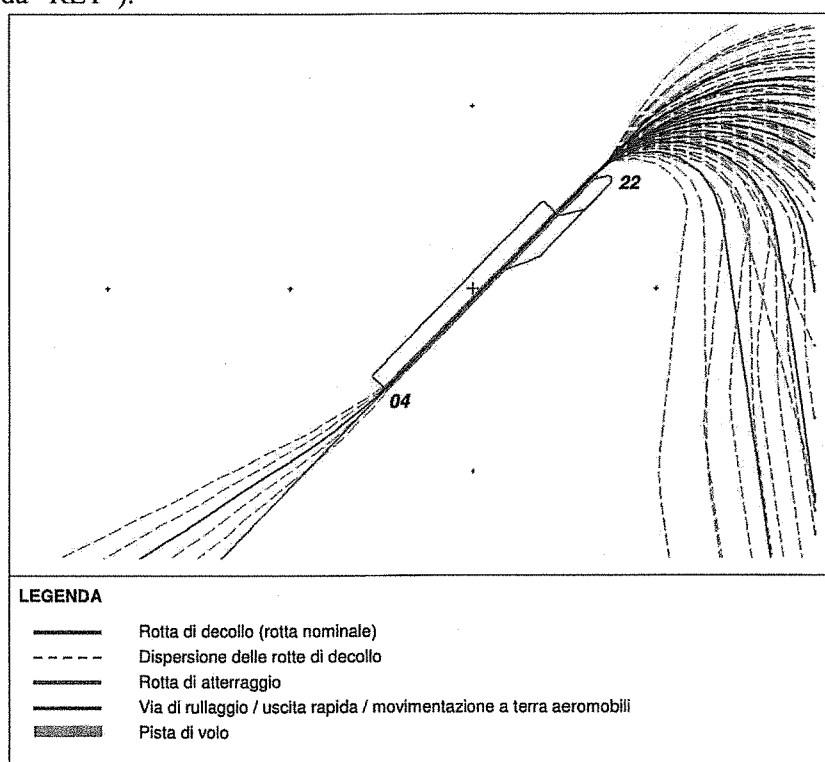
**VALUTATO** i dati di potenza sonora dei singoli macchinari, la loro distanza dai ricettori riportati dal Masterplan, si ritiene che durante la fase di cantiere non si determineranno livelli di inquinamento acustico;

**PRESO ATTO** che la stima degli effetti delle successive fasi di sviluppo del sistema aeroportuale descritte nel Masterplan è stata realizzata mediante l'utilizzo del software previsionale INM "Integrated Noise Model" realizzato dalla FAA "Federal Aviation Administration" (U.S.A.);

**PRESO ATTO** che nella Documentazione Integrativa sono stati precisati gli input per la costruzione del modello aeroportuale mediante software INM, per ogni scenario considerato (2014, 2023, 2030):

- dati geometrici (georeferenziazione) di pista di volo, raccordi, piazzali di sosta;
- dati meteo (temperatura, umidità, pressione atmosferica, componente di vento in prua headwind media);
- modelli di aeromobile (modello / motorizzazione) nelle tre settimane di maggior traffico (D.M. 31/10/1997) per ogni scenario considerato;
- rotte e procedure di volo per ogni tipologia di aeromobile;
- operazioni a terra (rullaggio, soste a motori accesi -runup-).

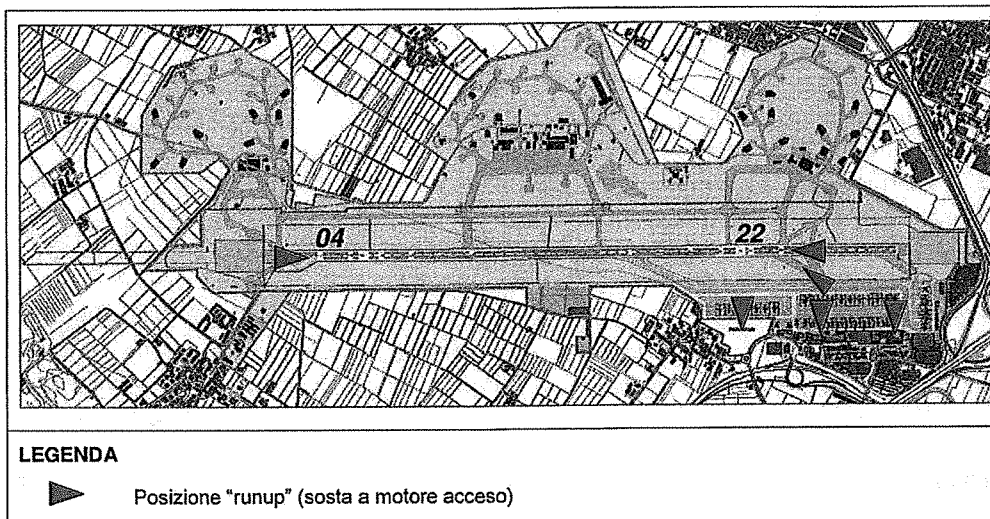
Nella figura seguente il Masterplan riporta un estratto della rappresentazione grafica del modello INM relativo allo scenario 2030, con identificazione della pista, delle rotte di decollo ed atterraggio (rotte nominali e relativa dispersione) e dei percorsi a terra degli aeromobili (lungo la via di rullaggio, i raccordi e la via di uscita rapida "RET").



Modello INM (scenario 2030)

Il modello è stato poi completato con l'inserimento delle soste a motore acceso "runup operation", identificate nella figura seguente:

- accensione motori presso il piazzale sosta aeromobili;
- sosta presso la testata pista (testata 04 e testata 22) prima del decollo;
- sosta prima di attraversare la pista per raggiungere la via di rullaggio, nel caso di decollo per pista 04.



Posizione "runup" (scenario 2030)

**CONSIDERATO** che dal confronto del modello previsionale in termini di LAeq con i limiti definiti dalle zonizzazioni acustiche comunali la possibile popolazione esposta sottolineata dal Masterplan risulta dalla tabella che segue:

Area - Comune	Classe Acustica	2014 Day	2014 Night	2023 Day	2023 Night	2030 Day	2030 Night
Area residenziale in frazione Caselle di Sommacampagna	Classe II		11		29	4	45
Scuola Media - succursale di Caselle di Sommacampagna	Classe II						
Aree residenziali ubicate a Nord-Ovest del centro abitato del Comune di Villafranca di Verona	Classe II	5	113	16	161	29	192
Ospedale di Villafranca di Verona	Classe I				14		14
Area residenziale di Villafranca di Verona Fraz. Rosegaferro	Classe II				9		9
Area residenziale di Villafranca di Verona Fraz. Quaderni	Classe II				40		40
Area residenziale ubicata a Nord del centro abitato di Dossobuono di Villafranca di Verona	Classe II						18
Zone residenziali in Aree agricole / miste appartenenti al comune di Villafranca di Verona	Classe III		44		119		148
<b>TOTALE</b>		<b>5</b>	<b>167</b>	<b>16</b>	<b>372</b>	<b>33</b>	<b>467</b>

**VALUTATO** che all'interno dell'ipotetico intorno aeroportuale il Masterplan evidenzia dei superamenti dei limiti normativi di LVA diurni in una zona della località Calzoni nel Comune di Villafranca e che le simulazioni con il modello INM evidenziano dei possibili superamenti dei valori imposti dalle zonizzazioni acustiche comunali in vigore, risulta necessario un monitoraggio specifico in futuro (vedi quadro prescrittivo) in quanto, lo stesso Masterplan riporta i risultati della simulazione i quali hanno consentito di evidenziare alcune situazioni di rumorosità legata all'attività di sorvolo in varie parti del territorio urbanizzato circostante:

- rumorosità legata alle attività a terra degli aeromobili, in corrispondenza dei ricettori più prossimi al sedime aeroportuale ed interessati dalle attività a terra (rullaggio, run-up, accensione motori, reverse motori, ecc.), in particolare:
  - Area residenziale in frazione Caselle di Sommacampagna (solo gli edifici posti in prima fila verso l'aeroporto);
  - Area residenziale ubicata a Nord del centro abitato di Dossobuono del Comune di Villafranca di Verona.

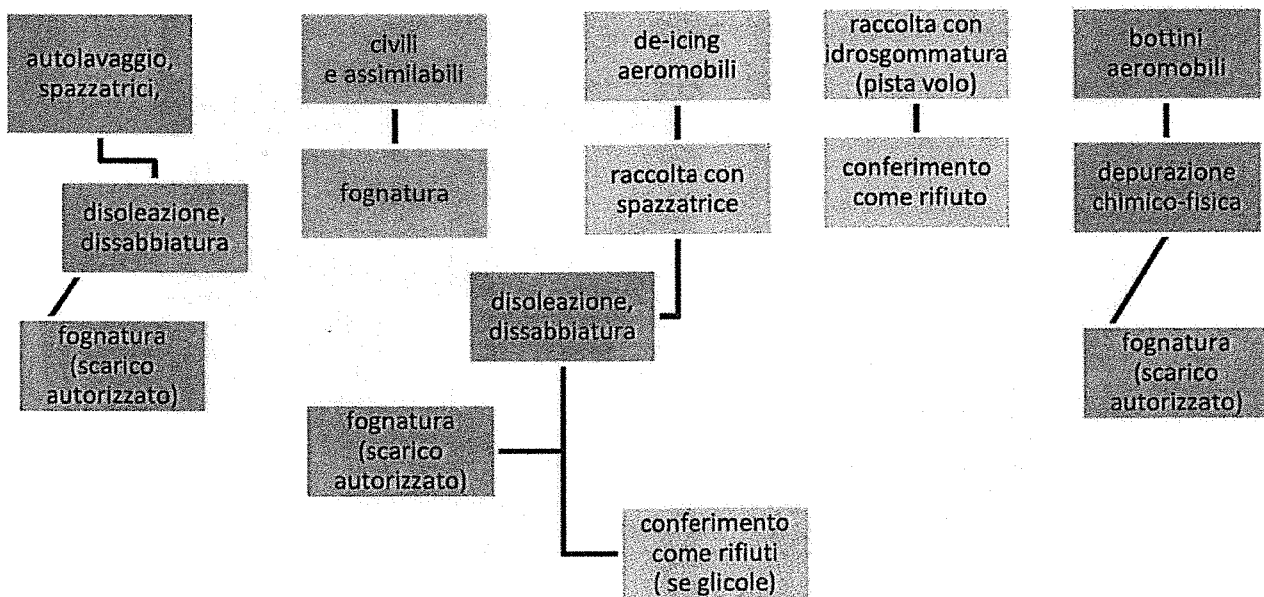
AMBIENTE IDRICO

Handwritten signatures and initials are present at the bottom of the page, including a large signature on the left and several smaller ones on the right, some with dates like '21'.

**CONSIDERATO** che il Masterplan sottolinea come l'area aeroportuale quindi non risulta appartenere propriamente ad uno specifico bacino idrografico, poiché la rete idrografica superficiale più prossima all'area, costituita dal Canale Alto Agro Veronese, che ha il proprio bacino di alimentazione nella zona collinare di Sommacampagna e direzione parallela alle piste, è localizzata ad una distanza compresa fra i 2 e i 3 chilometri, ma a monte (verso nord ovest) dell'area stessa, mentre la rete di valle (verso sud est, cioè nella direzione di un ipotetico deflusso naturale) è posta a diversi chilometri di distanza. E' presente invece in prossimità dell'area aeroportuale, una rete irrigua piuttosto articolata: i canali irrigui presenti sono costituiti da tubazioni in calcestruzzo fuori terra o, più raramente, da canali a cielo aperto rivestiti in calcestruzzo;

**PRESO ATTO** pertanto che non essendo presenti corpi idrici superficiali, il recapito delle acque meteoriche, di dilavamento delle superfici scoperte, comprese quelle trattate di prima pioggia, non avviene in corpi idrici superficiali, ma vengono disperse nel suolo, mentre tutti gli scarichi idrici aeroportuali comprensivi dei reflui civili, vengono convogliati in fognatura nera e avviati alla depurazione;

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



**CONSIDERATIO** che allo stato attuale il sedime aeroportuale è dotato di un depuratore per il trattamento fisico-chimico dei bottini degli aeromobili, i reflui a valle del trattamento sono inviati in fognatura come reflui industriali e dichiarando che le attività di de-icing degli aeromobili vengono attualmente effettuate su aeromobile in sosta presso lo stand, mediante attrezzatura dotata di piattaforma a braccio mobile e cabina con erogatore fisso. Ed inoltre che le superfici pavimentate del piazzale aeromobili subiscono un'operazione di lavaggio con spazzatrice: il refluo risultante viene trattato (dissabbiatura, disoleazione) e conferito in fognatura, salvo che nei periodi invernali, quando è possibile che nei reflui sia contenuto glicole in seguito alle attività di de-icing, quando il refluo viene conferito come rifiuto, il Proponente dichiara che le schede di sicurezza dei prodotti impiegati per il de-icing degli aeromobili e della pista sono riportate nell'Allegato 5 della documentazione del Masterplan.

La superficie della pista di volo viene inoltre trattata periodicamente mediante intervento di "idrosgommatura", intervento di pulizia ad alta pressione che produce fanghi (residui di gomma e residui solidi), conferiti come rifiuti;

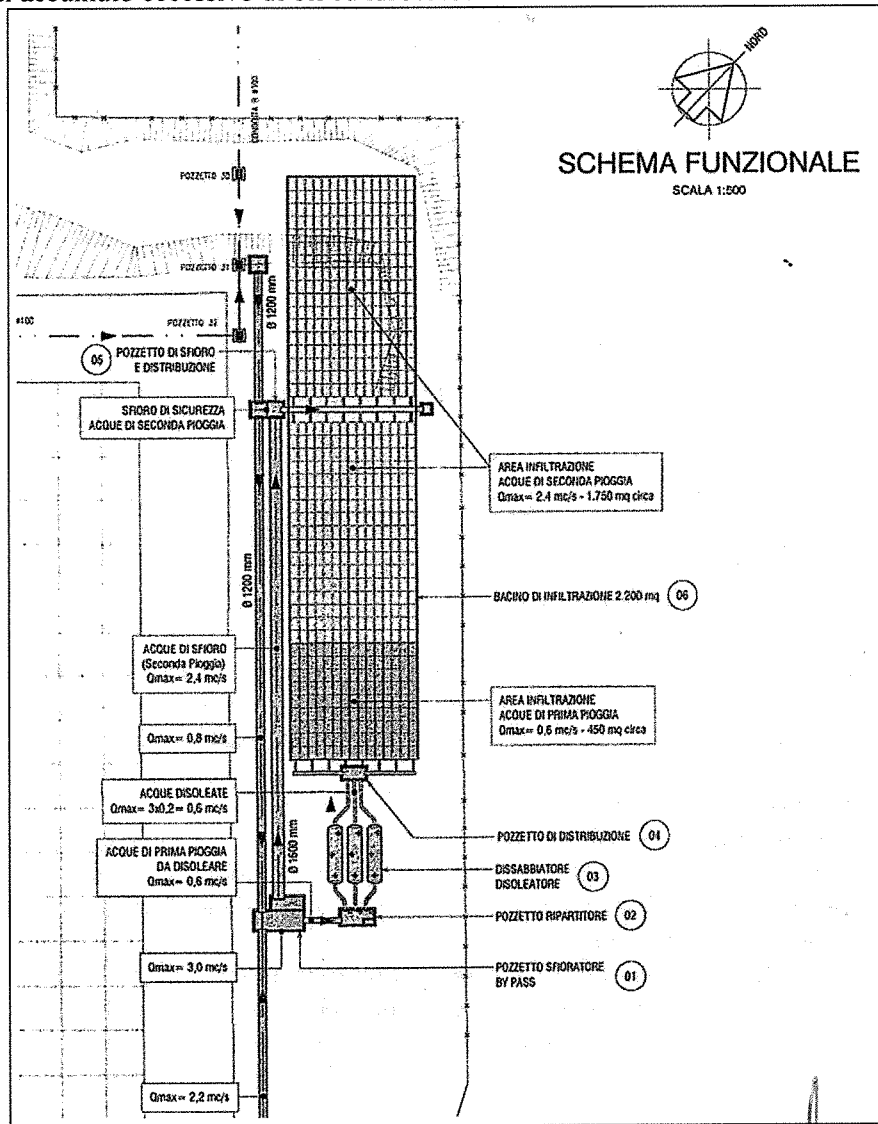
**VALUTATO** che la situazione del trattamento / smaltimento dei reflui debba essere oggetto di ulteriore approfondimento (vedi quadro prescrittivo);

**CONSIDERATO** che il Masterplan precisa come a seguito dell'ampliamento dei piazzali (2003-2009) il sistema dei pozzi perdenti sia stato dismesso e sostituito da un nuovo sistema conforme alla normativa per la raccolta, disoleazione e smaltimento per dispersione delle acque meteoriche.

Che l'impianto di trattamento è costituito da 3 manufatti monoblocco prefabbricati, in acciaio per una capacità di trattamento pari a 600 l/s complessivi, 200 l/s per ogni linea, corrispondenti al volume di prima pioggia, valutato secondo la Legge Regionale n. 62 del 27/05/1985 in 5 mm uniformemente distribuiti su una durata di 15 min.

Il sistema di trattamento contiene all'interno tutti gli elementi di processo articolati come nella figura che segue.

- Dissabbiatore, sedimentazione particelle sabbiose per gravità.
- Disoleatore gravimetrico, con separazione liquidi con densità fino a  $0,90 \text{ g/cm}^3$ , con concentrazione residua non superiore a 5 ppm.
- Filtro lamellare a coalescenza, costituito da un blocco di scambio a canali sovrapposti in materiale plastico, che favorisce l'aggregazione delle particelle d'olio più piccole (coalescenza) e quindi la successiva separazione per effetto della differenza di densità fra acqua e olio.
- Otturatore automatico contro la fuoriuscita di idrocarburi, costituito da un elemento in grado di galleggiare nell'acqua ed affondare nell'olio, provocando così la chiusura della tubazione di efflusso in caso di accumulo eccessivo di oli ed idrocarburi.



Schema idraulico del sistema di dispersione - 2001

Handwritten notes and signatures on the right side of the page, including a large signature and the number 23.

Handwritten notes and signatures at the bottom of the page, including the number 23.

**CONSIDERATO** che lo Studio Specifico Idraulico del Masterplan evidenzia chiaramente che la zona più depressa di fronte al terminal passeggeri vede la formazione di allagamenti, e come il restante complesso sistema di collettamento delle acque meteoriche, anche a fronte delle modifiche di progetto apportate, continua a risultare idoneo, per geometrie e dimensioni, all'allontanamento delle acque di pioggia.

Il Master Plan idraulico propone a parziale soluzione delle criticità che si sono manifestate nel corso degli anni, intende programmare un intervento lungo la dorsale principale, volto al miglioramento dello stato di rischio idraulico al fine di raggiungere quanto meno la sicurezza per eventi caratterizzati da tempi di ritorno pari a 50 anni.

Sono analizzati inoltre mediante modellazione due ulteriori interventi nel Masterplan Idraulico i quali consentono di arrivare progressivamente alla sicurezza idraulica con riferimento a tempi di ritorno superiori a 100 anni;

**VALUTATO** che gli interventi previsti dal Masterplan nel cronoprogramma riassunto come nella tabella che segue

Configurazione	Codice intervento	Denominazione intervento
<b>2020</b>		
	MP.01	Nuova dorsale di collettamento acque meteoriche del piazzale aeromobili esistente (fasi 1 e 2)
	MP.02	Nuova rete di collettamento e trattamento acque meteoriche park low-cost
	MP.03	Nuova rete di collettamento e trattamento acque meteoriche area Vigili del Fuoco e Torre di controllo
	MP.04	Nuova dorsale di collettamento acque meteoriche ampliamento piazzale aeromobili: fase 1
	MP.05	Risoluzione interferenze con rete irrigua: fase 1
<b>2025</b>		
	MP.04	Nuova dorsale di collettamento acque meteoriche ampliamento piazzale aeromobili: fase 2
	MP.05	Risoluzione interferenze con rete irrigua: fase 2
<b>2030</b>		
	MP.04	Nuova dorsale di collettamento acque meteoriche ampliamento piazzale aeromobili: fase 3
<b>TOTALE</b>		

*Riepilogo degli interventi proposti dal Masterplan Idraulico*

Sono interventi finalizzati al miglioramento della sicurezza idraulica e ad assolvere la duplice funzione di laminazione e allontanamento delle falde meteoriche, la fattibilità realizzativa che il Proponente prevede dovrà essere approfondita e precisata tra gli impegni realizzativi (vedi quadro prescrittivo);

*SUOLO, SOTTOSUOLO E ACQUE SOTTERRANEE*

**PRESO ATTO** che il Masterplan ha analizzato che il sottosuolo è costituito interamente da materiali sciolti, di prevalente natura ghiaiosa in matrice sabbiosa, sabbiosa limosa o limo-argillosa, depositi dalle divagazioni dei fiumi Mincio, Adige e Tione e dagli apporti degli scaricatori glaciali della piana proglaciale prospiciente l'apparato gardesano e delle piane intramoreniche.

Dal punto di vista stratigrafico il sottosuolo è costituito da un potente materasso alluvionale indifferenziato appartenente al fluvioglaciale Riss II, di estensione areale maggiore rispetto alla zona d'interesse, con caratteristiche stratigrafiche abbastanza uniformi e una buona continuità.

Si tratta di depositi sciolti bene addensati e assortiti, prevalentemente ghiaiososabbiosi con ciottoli e modesta presenza di materiale fine;



**PRESO ATTO** che nel sottosuolo dell'alta pianura veronese è presente un acquifero di tipo freatico indifferenziato alimentato da apporti di acque sotterranee del Fiume Adige, acque di filtrazione provenienti dai monti Lessini e dall'Anfiteatro Morenico e dalle acque meteoriche e di irrigazione che si infiltrano nel sottosuolo nelle aree più permeabili.

Nell'area in esame la falda freatica ha inclinazione da Nord Ovest-Sud Est, con un gradiente idraulico pari circa allo 0,5 per mille e con oscillazione massima (nel periodo di osservazione compreso fra agosto 2001 e luglio 2006) di 53°.

L'analisi dei livelli freaticometrici è stata condotta nei terreni dell'ex Cava Marchi, nei pressi dell'attuale parcheggio interrato di proprietà dell'Aeroporto "Valerio Catullo" di Verona Villafranca, e ha consentito di riscontrare, oltre a quanto già riportato, un abbassamento del livello freatico della falda di circa 90 cm fra luglio 2008 e luglio 2007.

La falda freatica dell'alta pianura veronese presenta buone caratteristiche chimiche di base, anche se compromessa dalla presenza diffusa, soprattutto nella zona centrale, di nitrati in concentrazioni mediamente comprese tra 26,5 e 77 mg/l.

Per quanto riguarda la zona d'indagine, il Masterplan segnala che dallo "Stato delle acque sotterranee - Anno 2013" sono emersi come parametri critici delle concentrazioni rispettivamente di composti alifatici alogenati e di nitrati;

**VALUTATO** che le uniche opere che potrebbero determinare un potenziale impatto sulle acque sotterranee sono quelle connesse con l'esecuzione di scavi per la realizzazione del centro logistico bagagli e merci (BHS), che prevede la realizzazione di locali interrati fino a circa 6 m sotto l'attuale piano campagna con scavi necessari fino ad una quota massima pari a 9 m.

Il Masterplan dichiara chela realizzazione di tale opera non determinerà variazioni significative nella geometria della superficie piezometrica, in quanto la falda freatica nella zona è presente ad una quota oltre i 20 m sotto il piano di campagna;

*VIBRAZIONI E RADIAZIONI*

**PRESO ATTO** che il Masterplan affronta la questione ricordando che le popolazioni residenti in aree soggette a sorvoli a bassa quota, in vicinanza di aeroporti, lamentano frequentemente fenomeni vibrazionali indotti dalle componenti a bassa frequenza del rumore generato dagli aeromobili in decollo ed atterraggio che sono la trasmissione di infrasuoni per via aerea, piuttosto che di vibrazioni e la cui trasmissione prevederebbe il "contatto solidale" fra sorgente e ricevente.

Studi condotti negli Stati Uniti inducono a considerare il fenomeno significativo in presenza di livelli sonori massimi ponderati C superiori a 75 dB(C) e tali circostanze sono verificabili alle volte in prossimità delle testate pista durante le fasi di atterraggio e soprattutto di decollo;

**VALUTATO** che nella fase di esercizio dell'aeroporto nella configurazione prevista, la distanza tra centri abitati e tratti di sorvolo a bassa quota esclude la probabilità di fenomeni vibrazionali aerotrasmessi prodotti da componenti a bassa frequenza del rumore generato dagli aeromobili;

**PRESO ATTO** che il Masterplan ha valutato l'impatto ambientale attuale legato all'emissione di radiazioni elettromagnetiche non ionizzanti prodotte da sorgenti radioelettriche installate presso l'aeroporto di Verona, con uno Studio allegato del novembre 2007 ed atto a valutare l'esposizione ai campi elettromagnetici.

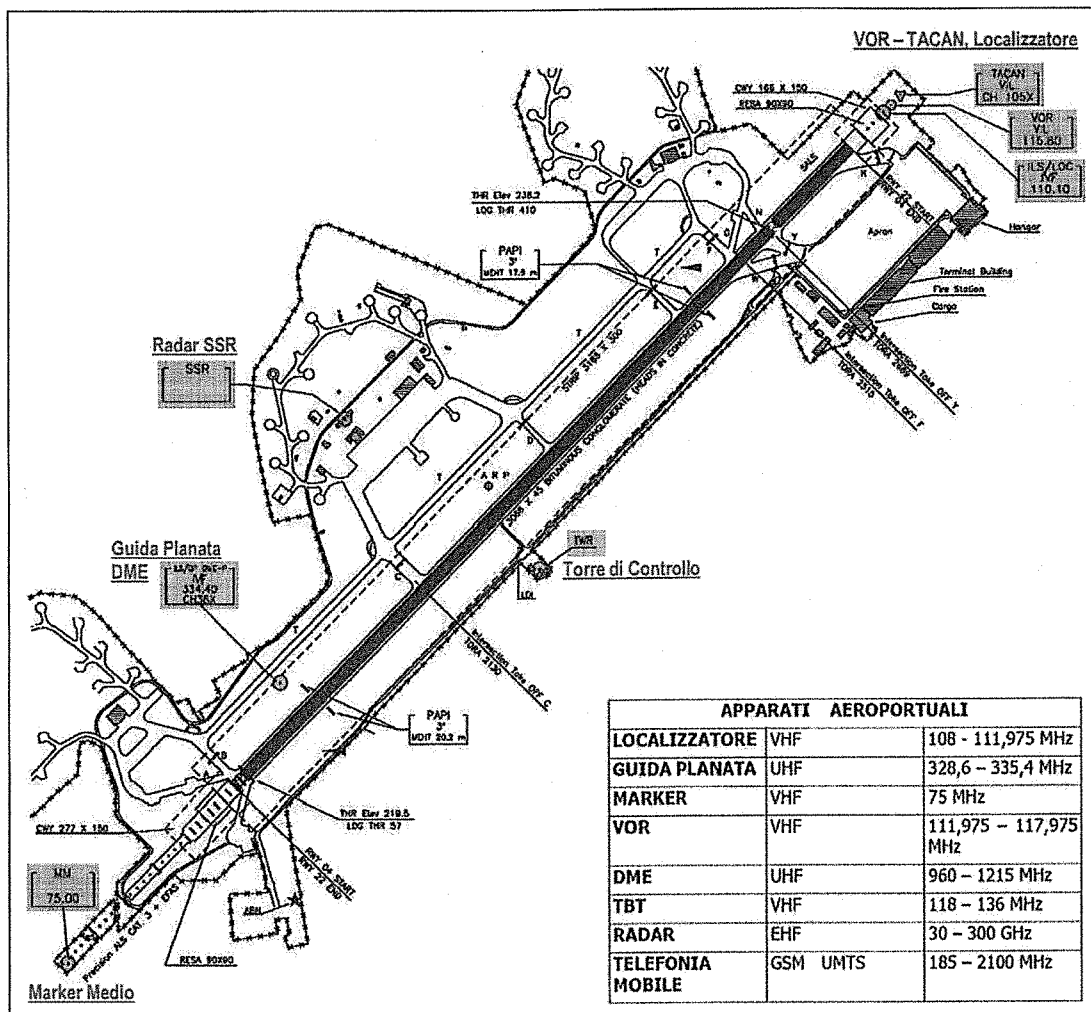
( "Valutazione dell'esposizione a radiazioni elettromagnetiche non ionizzanti" - Relazione tecnica - LEONARDO S.r.l. - 03/11/2007).

Lo studio finalizzato alla valutazione dell'esposizione ai campi elettromagnetici dei lavoratori impiegati presso lo scalo, riporta il confronto dei livelli misurati con i limiti di azione ed il livelli di esposizione durante l'attività lavorativa;

**PRESO ATTO** che nell'area dell'aeroporto di Verona sono presenti numerose sorgenti di emissioni elettromagnetiche, gran parte detenute da E.N.A.V. Inoltre sono presenti alcune antenne per il sistema di telefonia mobile.

Le principali radioassistenze presenti presso l'area aeroportuale sono le seguenti:

- ILS (Instrument Landing System): in italiano "Sistema di atterraggio strumentale", sistema ideato per guidare gli aeromobili nella fase finale di un avvicinamento strumentale di precisione verso la pista di un aeroporto.
- Middle Marker (Marker Medio): antenna posta tra i 3000 e i 6000 piedi di distanza dalla testata pista, esattamente sotto la traiettoria seguita dall'aeromobile in atterraggio, parte del sistema di terra ILS (vd. Nota).
- Guida Planata (GP): antenna posta accanto alla pista in corrispondenza del punto di contatto ideale dell'aeromobile che fornisce una guida sul corretto angolo di planata dell'aeromobile in discesa per l'atterraggio, fa parte del sistema di terra ILS (vd. Nota).
- Localizzatore (Localizer): antenna posta oltre la fine della pista che fornisce una guida sull'allineamento dell'aeromobile rispetto all'asse di mezzzeria della pista durante l'atterraggio, fa parte del sistema di terra ILS (vd. Nota).
- V.O.R. (VHF Omnidirectional Range): sistema di radionavigazione (radiofaro) formato da una stazione di terra che trasmette onde radio in VHF le quali, captate da un ricevitore di bordo, forniscono indicazioni al pilota circa la posizione dell'aeromobile.
- D.M.E. (Distance Measuring Equipment): apparato radio installato in corrispondenza del V.O.R. (ved. Nota) per la misurazione della distanza tra l'aeromobile ed il radiofaro, in base al tempo di propagazione di un segnale radio UHF.



Posizione delle sorgenti di campi elettromagnetici all'interno dell'area aeroportuale e relative frequenze di funzionamento

**VALUTATO** che il Masterplan precisa come le misurazioni effettuate dalla società Leonardo S.r.l. nell'ambito dello Studio citato sono state eseguite seguendo le procedure di misurazione dell'emissione di radiazione secondo la norma tecnica UNI EN 12198 - 2 (*Procedura di misurazione dell'emissione di radiazione*) in condizioni tali che non vi siano riflessioni o che queste possano essere trascurate, in modo da non sopravvalutare l'emissione di radiazioni.

Che le misurazioni sono state effettuate secondo le condizioni ai diversi carichi di utilizzo e nessuno dei valori rilevati supera o raggiunge l'obiettivo di qualità fissato dal Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri dell'8 Luglio 2003, pari a 6V/m.

In termini generali il Masterplan afferma che al suolo non vi sono effetti significativi associati alle sorgenti di origine aeroportuale, e ciò pur considerando che i rilievi sono stati eseguiti in maggior vicinanza delle sorgenti censite rispetto alla posizione dei ricettori intorno all'aeroporto;

#### FLORA, FAUNA ED ECOSISTEMI

**PRESO ATTO** che all'interno dell'area di studio, totalmente antropizzata, il Masterplan precisa come non sono conservate zone a vegetazione naturale, il corredo floristico è assai impoverito. La vegetazione arborea ed arbustiva è presente in giardini pubblici o privati, come piante campestri, isolate o più raramente in filare, o come consorzi vegetali di neoformazione su coltivi a riposo o aree marginali alle coltivazioni agricole e alle infrastrutture viarie (es. scarpate stradali).

La specie arborea più frequente è la robinia (*Robina pseudoacacia*). Altre specie arboree presenti sono il noce nostrano (*Juglans regia*), i pioppi clonali (*Populus x euroamericana*), il gelso (*Morus* sp.), il salice bianco (*Salix alba*), il platano (*Platanus orientalis*).

Sono presenti inoltre alcune specie arbustive appartenenti ai consorzi del *Prunetalia spinosae*.

**PRESO ATTO** che al pari della flora anche la fauna è impoverita in conformità della critica situazione della componente urbana al suolo.

I mammiferi prevalentemente rappresentati in questo contesto antropizzato sono alcuni roditori e insettivori di piccole dimensioni come l'arvicola (*Arvicola terrestris*), il moscardino (*Muscardinus avellanarius*), il riccio (*Erinaceus europaeus*), il toporagno comune (*Sorex araneus*), la crocidura minore (*Crocidura suaveolens*) ed i topi: ratto nero (*Rattus rattus*), topo comune o domestico (*Mus musculus*), topo selvatico (*Apodemus sylvaticus*) e ratto delle chiaviche (*Rattus norvegicus*); alcuni predatori come ad esempio la donnola (*Mustela nivalis*), la faina (*Martes foina*) e la volpe (*Vulpes vulpes*). Un altro mustelide segnalato è il tasso (*Meles meles*); risulta presente anche la lepre (*Lepus europaeus*).

**PRESO ATTO** che l'avifauna assume maggiore evidenza, come riporta il Masterplan nello Studio commissionato dalla Società aeroporti del Garda S.p.a. nel 2004 e nel 2006 ha evidenziato la presenza di circa 60 specie, parte stanziali e parte stagionali (svernanti o estivi), precisando che lo Studio suddetto ha interessato un'area più ampia delle adiacenze all'aeroporto non sono attrattive per le specie legate alla presenza di acqua.

Sono stanziali alcuni rapaci quali il falco di palude (*Circus aeruginosus*), lo sparviere (*Accipiter nisus*), la poiana (*Buteo buteo*), il gheppio (*Falco tinnunculus*); il fagiano (*Phasianus colchicus*), la pavoncella (*Vanellus vanellus*), il colombo di città (*Columba livia forma domestica*), la tortora dal collare (*Streptopelia decaocto*), la civetta (*Athene noctua*), la cappellaccia (*Galerida cristata*), l'allodola (*Alauda arvensis*), la ballerina gialla (*Motacilla cinerea*), la ballerina bianca (*Motacilla alba*), lo scricciolo (*Troglodytes troglodytes*), il pettirosso (*Erithacus rubecula*), il saltimpalo (*Saxicola torquata*), il merlo (*Turdus merula*), la capinera (*Sylvia atricapilla*), il lui piccolo (*Phylloscopus collybita*), il beccamoschino (*Cisticola juncidis*), la cinciallegra (*Parus major*), la gazza (*Pica pica*), la cornacchia grigia (*Corvus corone cornix*), lo storno (*Sturnus vulgaris*), la passera d'Italia (*Passer Italiae*), la passera mattugia (*Passer montanus*), il fringuello (*Fringilla coelebs*), il verzellino (*Serinus serinus*), il verdone (*Carduelis chloris*), il cardellino (*Carduelis carduelis*), lo strillozzo (*Miliaria calandra*) ed il fanello (*Carduelis cannabina*).

Sono svernanti l'airone guardabuoi (*Bubulcus ibis*), l'Airone cenerino (*Ardea cinerea*), che tende tuttavia a comportarsi come sedentario, lo smeriglio (*Falco columbarius*), la pispola (*Anthus pratensis*) il codirosso spazzacamino (*Phoenicurus ochruros*), la cornacchia nera (*Corvus corone corone*) ed il lucarino (*Carduelis spinus*).

Sono presenti in primavera-estate il nibbio bruno (*Milvus migrans*), l'albanella minore (*Circus pygargus*), la quaglia (*Coturnix coturnix*), il corriere piccolo (*Charadrius dubius*), la tortora (*Streptopelia turtur*), il rondone (*Apus apus*), il topino (*Riparia riparia*), la rondine (*Hirundo rustica*), il balestruccio (*Delichon*

urbica), l'upupa (*Upupa epops*), il torcicollo (*Jynx torquilla*), la calandrella (*Calandrella brachydactyla*), la cutrettola (*Motacilla flava*), l'usignolo (*Luscinia megarhynchos*), il codiroso (*Phoenicurus phoenicurus*), la sterpazzola (*Sylvia communis*), il pigliamosche (*Muscicapa striata*), il rigogolo (*Oriolus oriolus*) e l'averla piccola (*Lanius collurio*);

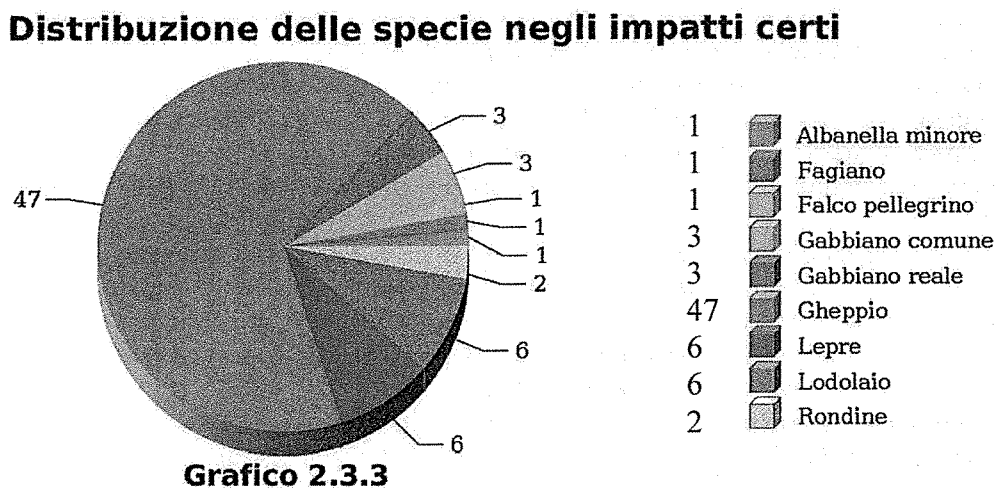
**VALUTATO** che la superficie complessiva necessaria all'ampliamento dell'infrastruttura è di circa 12 ettari, corrispondente a circa il 3% dell'attuale superficie del sedime, che nelle aree da acquisire non si riscontra la presenza di importanti nuclei residenziali, né sono presenti aree con caratteristiche di naturalità da tutelare, e che le aree da acquisire sono costituite essenzialmente da aree agricole e in piccola parte da superfici già in trasformazione, l'incidenza del Masterplan sulla componente Flora, Fauna ed Ecosistemi è da considerarsi irrilevante sotto il profilo dell'impatto ambientale;

**FENOMENO BIRDSTRIKE**

**PRESO ATTO** che con la Documentazione Integrativa del Masterplan i fenomeni legati alla potenziale collisione dei volatili con gli aeromobili o in generale con la fauna selvatica (wild strike) sono riportati in uno Studio / Relazione informatico del 2014 nel quale si precisa come le ispezioni volatili, fatte dagli operatori Bird Control Italy srl, vengono svolte senza sosta da un operatore bird control durante tutti i 365 giorni dell'anno per un totale di 4.020 ore, i monitoraggi sono distribuiti durante le ore diurne, con una media giornaliera di 11 ore. In assenza della Bird Control Italy srl (BCI) il Gestore si avvale del Team Safety Supervisor che è stato istruito dalla BCI sul riconoscimento delle specie e sull'utilizzo dei sistemi dissuasivi per volatili. In assenza del personale BCI il Safety Supervisor è sempre presente in aeroporto e reperibile via radio o telefono. I tempi d'intervento per allontanamento o rimozione carcasse dalla pista sono immediati;

**CONSIDERATO** che il fenomeno avviene al di sotto o pari a 300 m di quota, lo Studio succitato segnala una casistica degli impatti avvenuti nell'anno 2014 in un numero di 9, di cui 6 della specie Gheppio, 2 Gabbiani Reali e 1 di specie sconosciuta, impatti nella maggior parte avvenuti nella fase di volo della decelerazione.

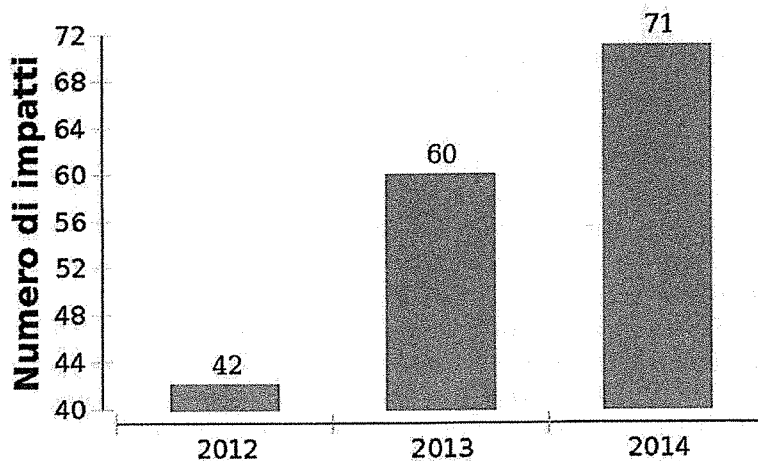
Gli impatti certi avvenuti sono invece complessivamente sintetizzati nel grafico che segue.



Un totale di impatti registrati nel corso dell'anno 2014 di 71 volatili coinvolti (ritrovamento carcasse) come da tabelle che seguono.

Mese	Impatti totali	Impatti con danni	Impatti multipli	Ingestioni nei motori	Con effetti sul volo	Movimenti	Numero soggetti avvistati	Numero gruppi avvistati	Bird Risk Indicator
GENNAIO	0	0	0	0	0	2007	5879	14	0,03
FEBBRAIO	0	0	0	0	0	1764	2179	10	0,02
MARZO	3	0	0	0	0	1966	2042	13	0,38
APRILE	2	0	0	0	0	2160	2490	13	0,21
MAGGIO	0	0	0	0	0	2631	3046	13	0,01
GIUGNO	4	0	0	0	0	3374	5575	14	0,39
LUGLIO	26	0	0	1	1	3714	17681	13	0,95
AGOSTO	10	0	0	0	0	3762	8328	12	0,55
SETTEMBRE	17	0	0	0	0	3316	6250	13	0,74
OTTOBRE	4	0	0	0	0	2271	5094	11	0,39
NOVEMBRE	1	0	0	0	0	1549	2268	11	0,26
DICEMBRE	4	0	0	0	0	1580	2298	11	0,43
<b>Totale:</b>	<b>71</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>30094</b>	<b>63130</b>		<b>0,36</b>

### Andamento del numero di impatti



**PRESO ATTO** che il Masterplan sottolinea inoltre come gli impatti rilevati nel 2014 con gli aeromobili siano stati in numero 68 con volatili e in numero 3 con fauna selvatica e che il mosaico ambientale di contorno all'aeroporto ha in se elementi paesaggistico-ecologici, capaci di mantenere nella area aeroportuale una comunità ornitica molto differente e quantitativamente rilevante ed inoltre che la zona aeroportuale in gestione all'Aeronautica Militare presenta notevoli attrattive dovute ai dormitori e luoghi adatti alla nidificazione dei gheppi;

**VALUTATO** che il Proponente intende comunque prevenire i rischi di impatto tra volatili e aerei e quindi intende monitorare giornalmente specie i luoghi di nidificazione per ridurre le possibilità, diventa necessario pertanto che si debba porre adeguate azioni di collaborazione future anche con il territorio (si veda il quadro prescrittivo);

**Tutto quanto sopra VISTO, CONSIDERATO e VALUTATO,  
la Commissione Tecnica di Verifica per l'Impatto Ambientale – VIA e VAS**

**ESPRIME**

**PARERE POSITIVO** al Masterplan 2015-2030 dell'aeroporto "Valerio Catullo" di Verona a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

*(Area containing multiple handwritten signatures and initials)*

1. Al fine di rendere coerenti i piani di zonizzazione acustica dei Comuni di Sommacampagna, Villafranca e Verona con il clima acustico aeroportuale attuale e in previsione, la realizzazione delle opere previste nella fase a breve termine (2020) di attuazione del MasterPlan, è subordinata alla definizione secondo le procedure previsti dagli artt. 5 e 6 del DM 31/10/1997, dell'intorno aeroportuale con le Zone A, B, C. Definita la zonizzazione acustica e le procedure antirumore da parte della Commissione Aeroportuale, il Proponente dovrà provvedere ad aggiornare lo scenario acustico e di conseguenza verificare, ed eventualmente modificare e/o implementare, gli interventi di mitigazione/compensazione concordati e/o da concordare nell'Accordo Territoriale di cui alla Prescrizione 2.

**La prescrizione sarà verificata dal MATTM.**

2. Si definisca un Accordo Territoriale coordinato da ARPAV tra l'ENAC, il Gestore aeroportuale, la Provincia di Verona e i Comuni di Verona, Sommacampagna e Villafranca nel quale precisare la coerenza degli interventi previsti dal MasterPlan rispetto ai Piani di Assetto del Territorio (PAT) dei singoli Enti locali. Nell'Accordo dovranno essere condivise le tipologie, le qualità, le modalità e i tempi di attuazione degli interventi di mitigazione e o compensazione ambientali.

**La Prescrizione sarà verificata da ARPAV.**

3. Si dovrà predisporre, prima della prevista Fase 1 a breve termine (2020), un piano di monitoraggio ambientale (PMA) in accordo con ARPAV e secondo le linee guida nazionali e/o regionali. Il PMA dovrebbe riguardare tutte le fasi di sviluppo. Per quanto riguarda la componente atmosfera è necessario che il piano tenga costantemente sotto controllo la qualità dell'aria attraverso un adeguato numero di postazioni fisse di rilevamento specie per quelle localizzate nel rilevare il ciclo LTO in modo da distinguere il contributo emissivo nelle fasi di decollo e di atterraggio da quello delle operazioni aeroportuali. Particolare attenzione dovrà essere rivolta ai potenziali ricettori indicati nello SIA nei gruppi B – E – I – J – O – R presenti nelle vicinanze dell'aeroporto. Per quanto riguarda il rumore il monitoraggio dovrà essere effettuato sia all'interno dell'intorno aeroportuale che all'esterno in prossimità dello stesso, all'interno sarà rilevato e valutato rispettando quanto prevede il D.M. 31/10/1997, mentre all'esterno sarà valutato nel rispetto dei limiti previsti dai Piani di Classificazione Acustica (PCCA) dei Comuni che li hanno adottati. Per la rumorosità legata alle attività di sorvolo segnalate nello SIA e relative alle aree residenziali dei Comuni di Villafranca e Sommacampagna, 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.

**La Prescrizione sarà verificata dal MATTM.**

4. Gli interventi previsti nel Masterplan Idraulico atti a garantire la totale sicurezza idraulica del bacino aeroportuale financo il rispetto della normativa sulla compatibilità idraulica, dovranno essere oggetto di una Progettazione Esecutiva che dovrà avvenire entro la prevista Fase 1 a breve termine (2020).

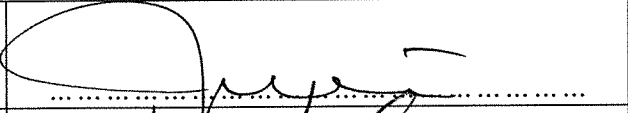
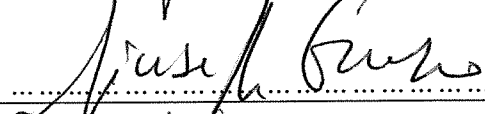
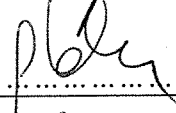

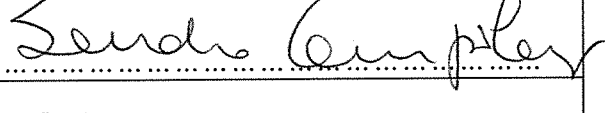
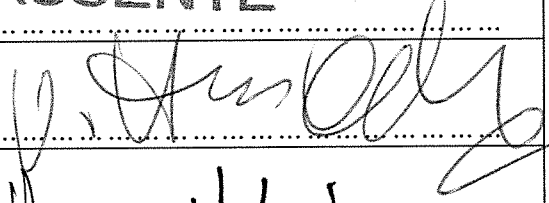
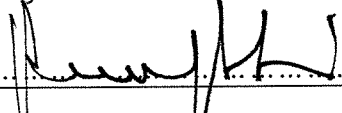
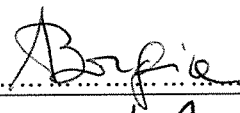
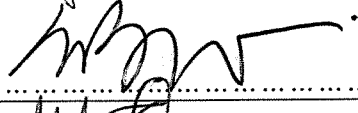

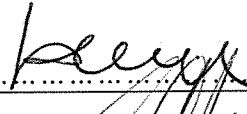

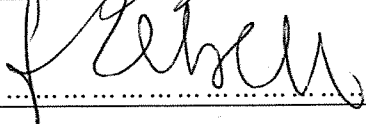
**La Prescrizione sarà verificata dal MATTM.**


5. In via precauzionale, prima della prevista Fase 1 a breve termine (2020), dovrà essere definita una Proposta di Progetto che sappia rispondere ed avviare al rischio Bird-strike secondo la metodologia e strumentazione più avanzata nel settore.

**La Prescrizione sarà verificata da ARPAV.**

La realizzazione di qualsiasi opera prevista dalle tre fasi di attuazione del MasterPlan è subordinata alla presentazione del Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo (PUT) redatto ai sensi del D.M.n.161/2012;

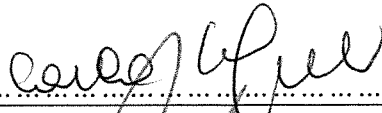


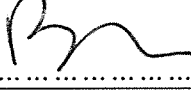
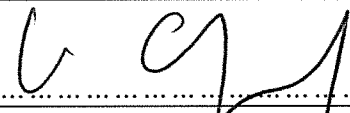
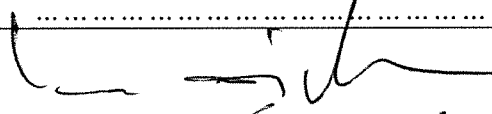
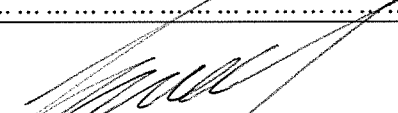


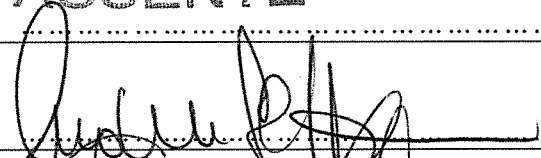
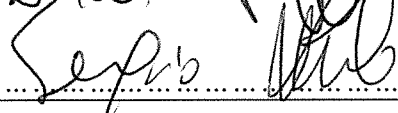
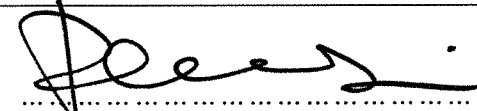
La Prescrizione sarà verificata dal MATTM

Ing. Guido Monteforte Specchi (Presidente)	
Cons. Giuseppe Caruso (Coordinatore Sottocommissione VAS)	
Dott. Gaetano Bordone (Coordinatore Sottocommissione VIA)	
Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres (Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)	
Avv. Sandro Campilongo (Segretario)	
Prof. Saverio Altieri	ASSENTE
Prof. Vittorio Amadio	
Dott. Renzo Baldoni	
Avv. Filippo Bernocchi	ASSENTE
Ing. Stefano Bonino	ASSENTE
Dott. Andrea Borgia	
Ing. Silvio Bosetti	
Ing. Stefano Calzolari	
Ing. Antonio Castelgrande	
Arch. Giuseppe Chiriatti	
Arch. Laura Cobello	

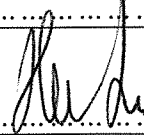
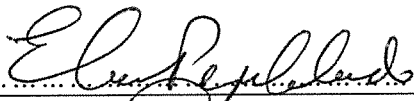


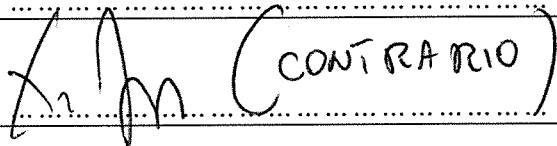
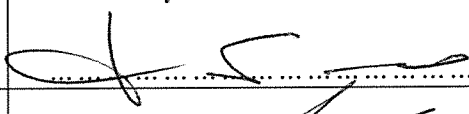
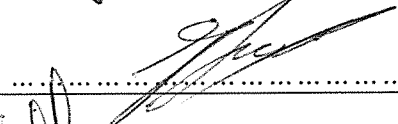
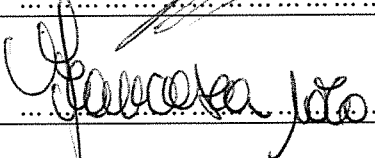


f



Prof. Carlo Collivignarelli	
Dott. Siro Corezzi	
Dott. Federico Crescenzi	
Prof.ssa Barbara Santa De Donno	
Cons. Marco De Giorgi	
Ing. Chiara Di Mambro	ASSENTE
Ing. Francesco Di Mino	ASSENTE
Avv. Luca Di Raimondo	
Ing. Graziano Falappa	
Arch. Antonio Gatto	
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini	ASSENTE
<del>Prof. Antonio Grimaldi</del>	
Ing. Despoina Karniadaki	ASSENTE
Dott. Andrea Lazzari	
Arch. Sergio Lembo	
Arch. Salvatore Lo Nardo	ASSENTE
Arch. Bortolo Mainardi	



Avv. Michele Mauceri	ASSENTE
Ing. Arturo Luca Montanelli	ASSENTE
Ing. Francesco Montemagno	ASSENTE
Ing. Santi Muscarà	
Arch. Eleni Papaleludi Melis	
Ing. Mauro Patti	
Cons. Roberto Proietti	
Dott. Vincenzo Ruggiero	ASSENTE
Dott. Vincenzo Sacco	ASSENTE
Avv. Xavier Santiapichi	 (CONTRARIO)
Dott. Paolo Saraceno	
Dott. Franco Secchieri	
Arch. Francesca Soro	
Dott. Francesco Carmelo Vazzana	ASSENTE
Ing. Roberto Viviani	ASSENTE
Ing. Giuseppe Fasiol (Rappresentante Regione Veneto)	ASSENTE

