



COMUNE DI VILLAFRANCA DI VERONA

- Provincia di Verona -

Via Garibaldi, 24 - 37069 Villafranca di Verona

tel. 045 63 39 355 - fax 045 63 39 200

P.I. 00232070235

Web site: www.comune.villafranca.vr.it

Allegato A

Villafranca (VR), lì 29.08.2018

RELAZIONE TECNICA

SULLA ZONIZZAZIONE ACUSTICA AEROPORTUALE, PERVENUTA IN DATA 12/07/2018 AL PROT. N. 0028833/2018, PER LA DETERMINAZIONE DEI CONFINI DELLE AREE DI RISPETTO - ZONE A, B, C RELATIVE ALL'AEROPORTO VALERIO CATULLO DI VERONA

1. PREMESSE

Ai sensi dell'art. 5 del DM 31/10/1997 è istituita la Commissione Aeroportuale, presieduta dal competente direttore della circoscrizione aeroportuale e composta da un rappresentante per ognuno dei seguenti soggetti: regione, provincia e comuni interessati, Agenzia regionale per la protezione dell'ambiente, dell'Ente nazionale di assistenza al volo, vettori, aerei, società di gestione aeroportuale. Il Comune di Villafranca di Verona partecipa quindi attivamente alle sedute della Commissione Ambientale Aeroportuale.

In data 26/06/2018 presso l'Aeroporto Valerio Catullo si è riunita la citata commissione aeroportuale e in quella sede è stata illustrata l'ultima proposta di zonizzazione acustica aeroportuale.

Con nota pervenuta in data 12/07/2018 al prot. n. 0028833/2018 la Società di Gestione dell'Aeroporto V. Catullo ha trasmesso, in relazione alla commissione aeroportuale del 26/06/2018, il documento denominato "Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca - Relazione tecnica per la zonizzazione acustica aeroportuale ex art. 6 DM 31/10/1997" e relativi allegati: Allegato 1, Pubblicazioni aeronautiche di riferimento; Allegato 2, SIA del Masterplan aeroporto di Valerio Catullo di Verona Villafranca, Scenario di sviluppo al 2030 - Relazione tecnica parte 5 di 6; Allegato 3, Zonizzazione acustica aeroporto di Valerio Catullo di Verona Villafranca, nonché gli shape files della zonizzazione acustica aeroportuale.

Con nota pervenuta in data 23/08/2018 al prot. n. 0034596/2018 il Direttore Aeroportuale ha trasmesso il verbale della riunione della Commissione convocata in data 26/06/2018 (prot. 0086227/ENE 03.08.2018), comunicando la trasmissione degli elaborati da parte della soc. di gestione. Nella nota si precisa che con il prossimo incontro dovrà essere assunta la decisione per la definizione delle zone A, B e C, invitando tutti i signori rappresentanti a verificare con le rispettive Amministrazioni di appartenenza lo status di Rappresentante Ufficiale dell'Amministrazione in seno alla Commissione Aeroportuale dell'Aeroporto Catullo di Verona.

Osservazioni dell'Ufficio Tecnico Comunale

Essendo la zonizzazione acustica aeroportuale un atto che ha ripercussioni sulla strumentazione urbanistica comunale, il parere del Comune e la nomina del rappresentante del Comune, che riporterà il parere in sede di Commissione Aeroportuale, devono essere espressi con specifica deliberazione del Consiglio Comunale, organo competente in materia di pianificazione del territorio.

2. RIFERIMENTI NORMATIVI

Le norme per la prevenzione ed il contenimento dell'inquinamento acustico negli aeroporti civili e negli aeroporti militari aperti al traffico civile, limitatamente al traffico civile, sono disciplinate dal Decreto Ministeriale 31 ottobre 1997 "Metodologia di misura del rumore aeroportuale" e dal Decreto Ministeriale 3 dicembre 1999 "Procedure antirumore e zone di rispetto negli aeroporti". L'Enac ha inoltre emesso la circolare APT-26 del 03/07/2007 ad oggetto "Contenimento dell'inquinamento acustico nell'intorno aeroportuale".

Il D.M. 31 ottobre 1997 - Metodologia di misura del rumore aeroportuale - stabilisce quanto segue:

Articolo 6 - Caratterizzazione acustica dell'intorno aeroportuale.

1. Le commissioni di cui all'art. 5, comma 1, del presente decreto, tenuto conto del piano regolatore aeroportuale, degli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica vigenti e delle procedure antirumore adottate, definisce, nell'intorno aeroportuale, i confini delle seguenti aree di rispetto: zona A, zona B, zona C.

2. All'interno di tali zone valgono i seguenti limiti per la rumorosità prodotta dalle attività aeroportuali come definite all'art. 3, comma 1, lettera m), punto 2), della legge 26 ottobre 1995, n. 447:

- zona A: l'indice L VA non può superare il valore di 65 dB(A);
- zona B: l'indice L VA non può superare il valore di 75 dB(A);
- zona C: l'indice L VA può superare il valore di 75 dB(A).

3. Al di fuori delle zone A, B e C l'indice L VA non può superare il valore di 60 dB(A).

Articolo 7 - Attività consentite nell'intorno aeroportuale

- zona A: non sono previste limitazioni;
- zona B: attività agricole ed allevamenti di bestiame, attività industriali e assimilate, attività commerciali, attività di ufficio, terziario e assimilate, previa adozione di adeguate misure di isolamento acustico;
- zona C: esclusivamente le attività funzionalmente connesse con l'uso ed i servizi delle infrastrutture aeroportuali.

2.1 NORMATIVA VAS

La zonizzazione acustica operata dalla Commissione aeroportuale costituisce, un piano o programma che, ai sensi dell'art. 11 comma 5 del d.lgs. 03 aprile 2006 n. 152, attuativa oltretutto di direttive europee in materia, dovrebbe essere sottoposto a valutazione ambientale strategica - VAS, in modo da garantire la partecipazione dei cittadini interessati alle relative scelte.

La materia dell'inquinamento acustico originato dall'attività degli aeroporti è disciplinata dal D.P.R. 11 dicembre 1996 n. 496, emanato in attuazione della legge quadro sull'inquinamento acustico Legge 447/95.

Secondo il D.M. 31 ottobre 1997 la zonizzazione acustica operata dalla Commissione è vincolante per gli strumenti urbanistici generali dei Comuni interessati e prevalente sulla pianificazione urbanistica.

La zonizzazione acustica può essere individuata come un provvedimento, che appartiene alla categoria dei piani e programmi, ovvero di quegli atti che sono assoggettati a VAS qualora abbiano potenziali effetti significativi sull'ambiente.

Tale previsione è confermata dalle seguenti sentenze:

- T.A.R. Lombardia - Sez. Staccata di Brescia: Sezione I n. 00668/2013
- Consiglio di Stato, Sez. IV, n. 1278, del 12 marzo 2015 - Rumore - Approvazione Piano zonizzazione acustica aeroportuale e VAS, si inserisce un estratto della sentenza:

La caratterizzazione aeroportuale contempla una prima fase necessariamente tecnica e vincolata ai criteri di misurazione predeterminati dal DM 31 ottobre 1997, concretizzantesi nella rilevazione del rumore e nella trasposizione su carta topografica delle curve di isolivello. La seconda fase dell'attività riservata alla commissione è tuttavia di diverso segno e contiene aspetti di rilevanza "strategica". In questa seconda fase, sono infatti considerate alcune variabili fondamentali, ossia: il Piano regolatore aeroportuale, gli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica vigenti, e le procedure antirumore adottate. Non c'è dubbio, quindi, che il Piano di zonizzazione acustica sia un vero e proprio Piano, avente efficacia precettiva e prevalente sulla strumentazione urbanistica comunale, in tutto e per tutto sussumibile in quegli atti e provvedimenti di pianificazione e di programmazione comunque denominati, elaborati e/o adottati da un'autorità a livello nazionale, regionale o locale oppure predisposti da un'autorità per essere approvati, mediante una procedura legislativa, amministrativa o negoziale e previsti da disposizioni legislative, regolamentari o amministrative, per i quali il d.lgs. 152/2006 impone la V.A.S.

Osservazioni dell'Ufficio Tecnico Comunale

I pronunciamenti del TAR e del Consiglio di Stato confermano l'orientamento di sottoporre tale processo di zonizzazione a una procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS),

qualora sussistano potenziali effetti significativi per l'ambiente al fine di prevenire eventuali contenzioni di carattere amministrativo.

La VAS deve garantire la partecipazione di tutti i soggetti interessati e la loro corretta informazione, a pena di illegittimità del piano o del programma stesso.

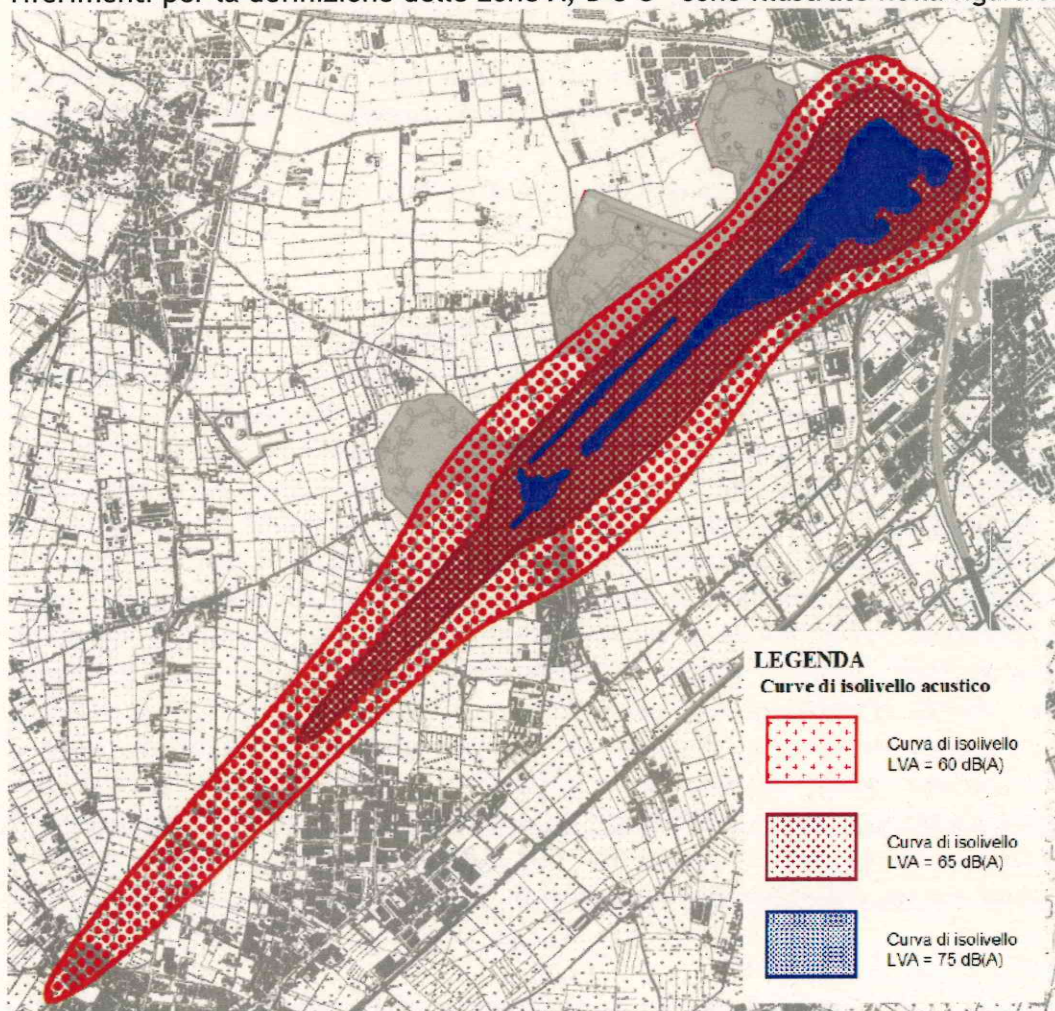
3. ESAME DELLA ZONIZZAZIONE ACUSTICA AEROPORTUALE - DOCUMENTAZIONE PERVENUTA IN DATA 12/07/2018 AL PROT. N. 0028833/2018

Il documento denominato "Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca - Relazione tecnica per la zonizzazione acustica aeroportuale ex art. 6 DM 31/10/1997" e relativi allegati: Allegato 1, Pubblicazioni aeronautiche di riferimento; Allegato 2, SIA del Masterplan aeroporto di Valerio Catullo di Verona Villafranca, Scenario di sviluppo al 2030 - Relazione tecnica parte 5 di 6; Allegato 3, Zonizzazione acustica aeroporto di Valerio Catullo di Verona Villafranca, nonché gli shape files della zonizzazione acustica aeroportuale riportano quanto segue:

3.1. METODOLOGIA IMPIEGATA

La relazione riporta che il Gruppo tecnico della Commissione aeroportuale, nel rispetto di quanto indicato all'art. 6 comma 1 del DM 31/10/1997, ha elaborato una proposta di zonizzazione acustica a partire dalle risultanze dello SIA correlato al Masterplan 2030.

In particolare lo scenario di riferimento è stato quello di sviluppo al 2030 di cui al capitolo 4.7 della parte 5 della Relazione tecnica del SIA. I dati di traffico in input nel modello sono riportati in Tabella 4.7.23. Le risultanti curve isolivello di 60 dB(LVA), 65 dB(LVA) e 75 dB(LVA) - rispettivi riferimenti per la definizione delle zone A, B e C - sono illustrate nella figura seguente.



In particolare la metodologia seguita ha previsto un processo di sagomatura delle curve che si è svolto secondo tre criteri operativi:

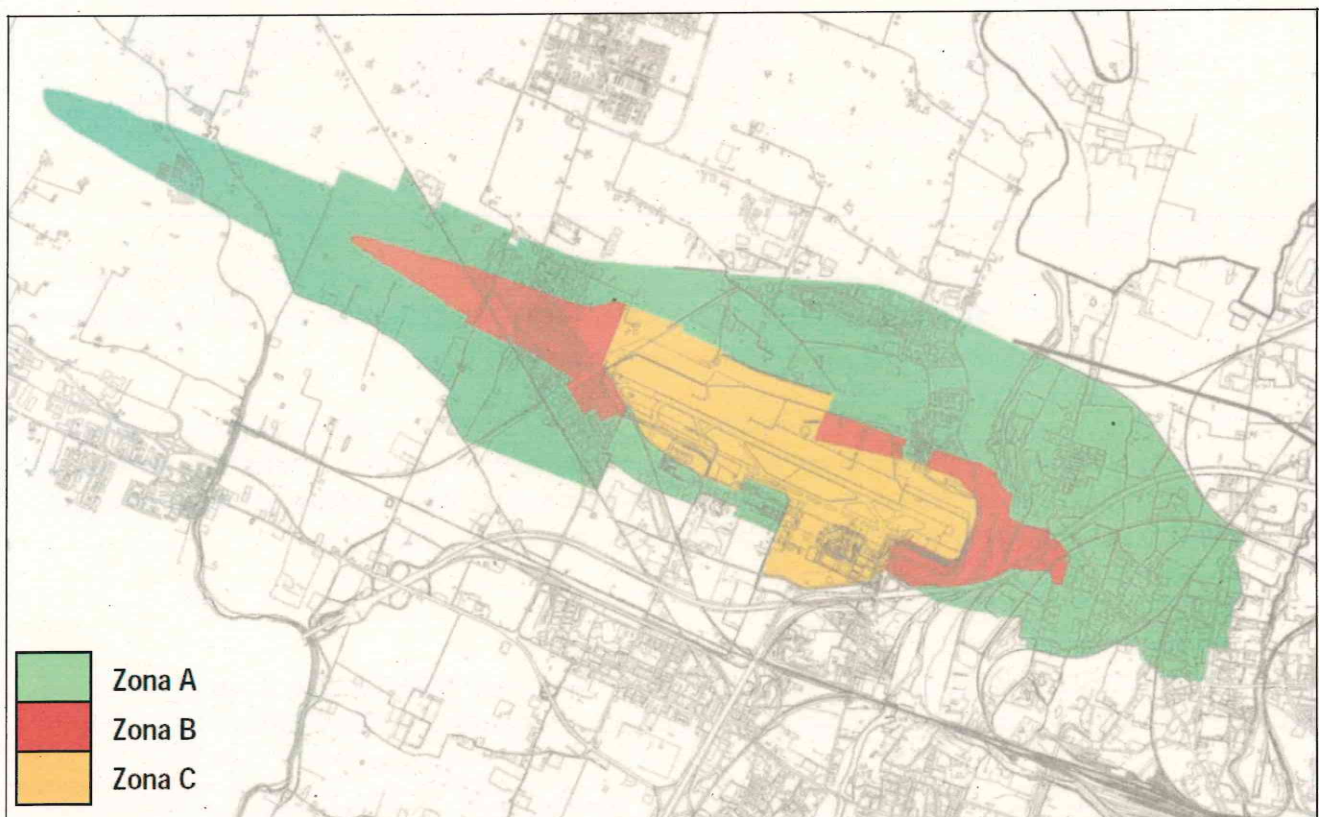
- il primo prevede che aree residenziali riconoscibili come nuclei abitativi omogenei, qualora intersecati da una curva isolivello di riferimento, vengano ricompresi nella zona in cui ricade il maggior numero di edifici. In questo modo il perimetro delle zone è stato adattato alla conformazione urbanistica del territorio;

- il secondo prevede che le zone si estendano fino a comprendere il perimetro dell'aeroporto, ovvero le aree attualmente di pertinenza di Aeronautica Militare;

- il terzo prevede che la Zona C sia definita a partire dalla curva dei 75 dB(LVA) attraverso la costruzione di un poligono di massimo involucro che comprenda completamente pista e taxiway.

Le Aree prevalentemente agricole o produttive (classificate come Classe 5 del Piano di Classificazione Acustica Comunale) non sono state oggetto di valutazione e sono ripartite come da isolivello di riferimento.

A titolo informativo si riportano di seguito alcuni esempi di zonizzazioni acustiche di altri aeroporti in cui è stata applicata la sagomatura:



Zonizzazione acustica aeroporto di Bologna



Estratto di Zonizzazione acustica aeroporto di Roma Ciampino

Osservazioni dell'Ufficio Tecnico Comunale

Si condivide il metodo di lavoro sviluppato dalla Commissione che prevede che il processo di sagomatura delle curve si svolga sulla base di criteri operativi predeterminati validi per tutti i Comuni coinvolti.

Ai sensi dell'art. 6 del Decreto Ministeriale 31 ottobre 1997 - Metodologia di misura del rumore aeroportuale, la Commissione determina i confini delle aree di rispetto: zona A, zona B, zona C, tenendo conto del piano regolatore aeroportuale, degli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica vigenti e delle procedure antirumore adottate.

3.1.1. ANALISI DELLE CURVE DEL RUMORE AEROPORTUALE. RAFFRONTO TRA IL MASTERPLAN E LA NUOVA PROPOSTA DI ZONIZZAZIONE ACUSTICA AEROPORTUALE CON IL TERRITORIO DI VILFRANCA

Scenari	Superficie interessata dall'esposizione in zona A	Superficie interessata dall'esposizione in zona B	Superficie interessata dall'esposizione in zona C	Edifici civili/altri edifici (industriale, stalla, manufatti...) compresi nella zona A	Edifici civili/altri edifici (industriale, stalla, manufatti...) compresi nella zona B	Edifici civili/altri edifici (industriale, stalla, manufatti...) compresi nella zona C	Distanza dall'ospedale al limite della curva LVA=60dBA
Masterplan	2.530.190	1.213.778	113.282	112/90	13/24	0/0	1.190 ml
Zonizzazione Acustica Aeroportuale	2.924.568	862.558	338.555	141/108	0/19	0/0	1.190 ml

Con l'Analisi delle curve effettuata con il sistema informativo territoriale del Comune si rilevano le differenze tra il Masterplan approvato e la proposta di zonizzazione acustica aeroportuale. Si rileva in particolare che, a differenza del Masterplan, nella zona B della proposta di zonizzazione acustica aeroportuale non sono compresi edifici civili, bensì solamente altri edifici di pertinenza dell'infrastruttura aeroportuale.

Osservazioni dell'Ufficio Tecnico Comunale

Si richiede di inserire espressamente nel piano di monitoraggio ambientale previsto al punto 3 della Sez. A del Decreto di Compatibilità Ambientale del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 191 del 27 luglio 2017 la verifica del rispetto dei limiti acustici nelle zone oggetto di sagomatura, in particolare per le aree in cui sono presenti residenze che con la presente zonizzazione acustica aeroportuale sono comprese nella zona A.

3.2. PRESENTAZIONE DELLE ZONE A, B, C

La definizione delle zone A, B e C viene illustrata settore per settore con particolare attenzione alle aree residenziali maggiormente interessate dalle curve isolivello di riferimento.

Sono state analizzate le seguenti località:

- Caselle, comune di Sommacampagna,
- Accademia, compresa in parte nel comune di Sommacampagna e in parte in quello di Villafranca,
- Colombare Fiorio, comune di Villafranca,
- Caluri, comune di Villafranca,
- Calzoni, comune di Villafranca,
- Abitato Via dei Colli-Via Valeggio, comune di Villafranca.

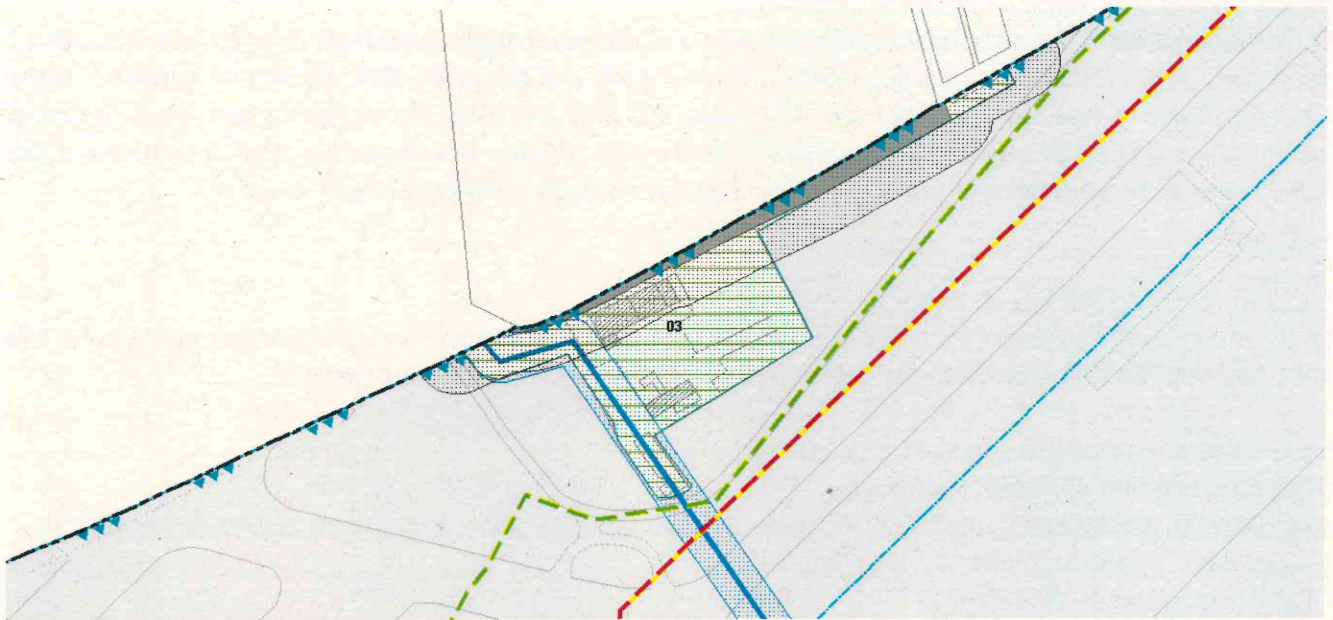
Per quanto riguarda il territorio di Villafranca si evidenzia quanto segue:

3.2.1. Accademia



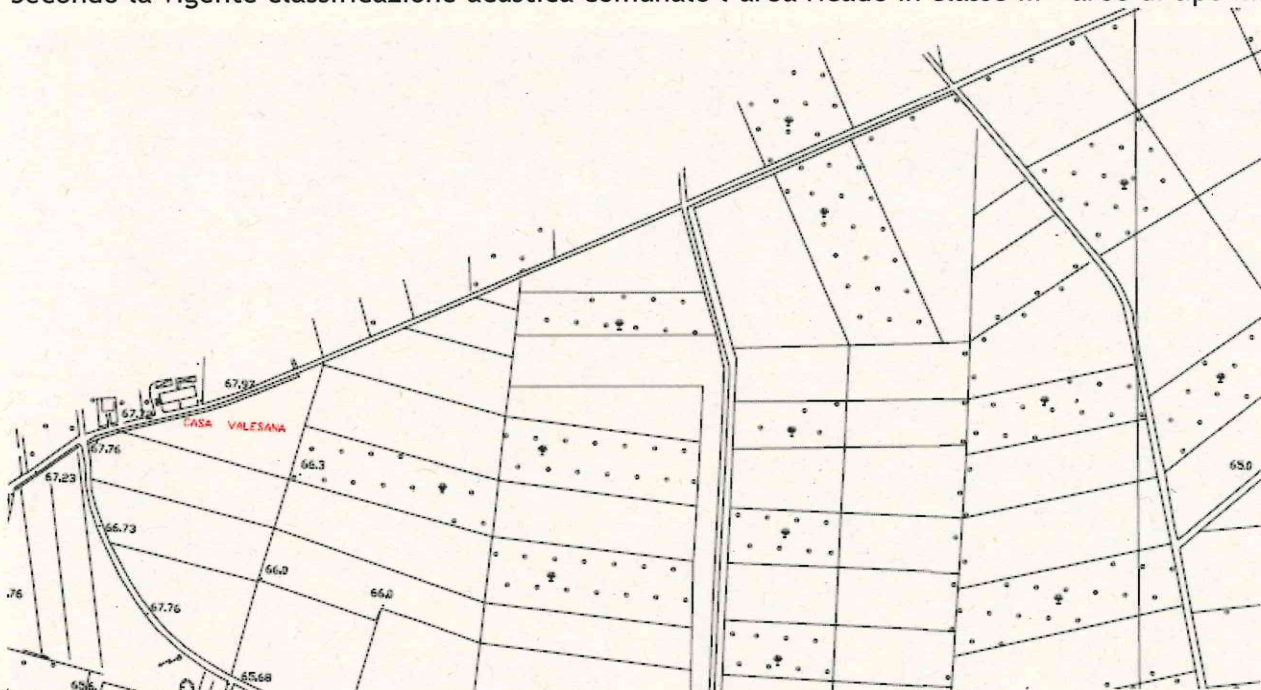
La sagomatura della zona A comprende tutta l'area delle margherite centro e sud e ingloba completamente gli edifici della località Accademia, in parte ricadenti entro la curva isolivello dei 65 dB(LVA), come determinata dallo SIA del Masterplan 2030. La zona B risulta conseguentemente delimitata dal perimetro dell'aeroporto.

È evitata in questo modo una situazione di incompatibilità rispetto a quanto determinato dal DM 31/10/1997 che esclude la presenza di edifici a uso residenziale in zona B.



Nel vigente Piano degli interventi l'area ricade in zona agricola con sovrapposta in parte la fascia di rispetto della viabilità e dell'idrografia. L'ambito rientra inoltre in zona di tutela C del Piano di Rischio Aeroportuale, in ambito di Vincolo Aeronautico- n.03 e nell'ambito di tutela del territorio costituente fascia di Ricarica degli acquiferi (PAQE).

Secondo la vigente classificazione acustica comunale l'area ricade in classe III - aree di tipo misto.



Osservazioni dell'Ufficio Tecnico Comunale

Si condivide la sagomatura evidenziando che nella zona A è consentita la presenza di edifici a uso residenziale.

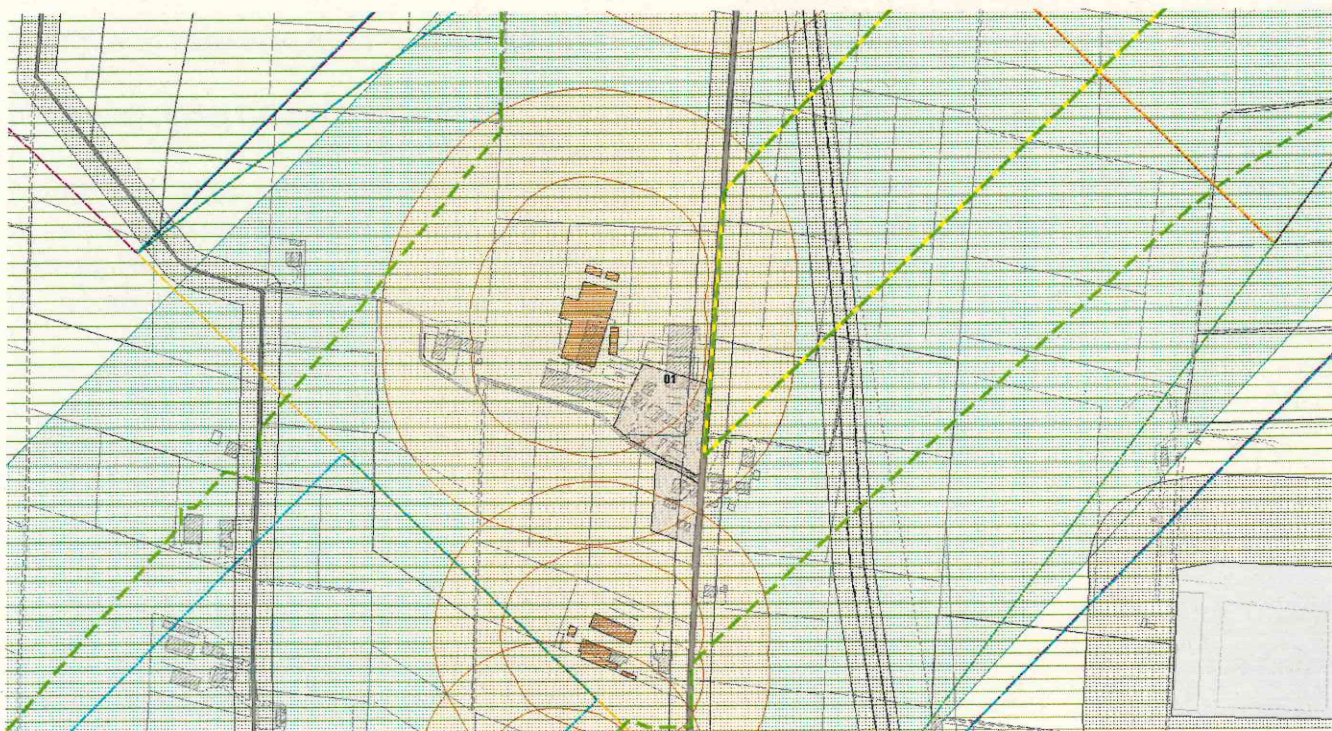
In caso di superamento del limite del rumore aeroportuale previsto nella zona A (LVA=65 dB(A)) rilevato dal monitoraggio ambientale da parte della soc. di gestione aeroportuale, ai sensi dell'art. 10, comma 5, della legge 26 ottobre 1995, n. 447, le società e gli enti gestori degli aeroporti, devono predisporre e presentare al comune interessato il piano di abbattimento e contenimento del rumore prodotto dalle attività aeroportuali.

3.2.2. Colombare Fiorio



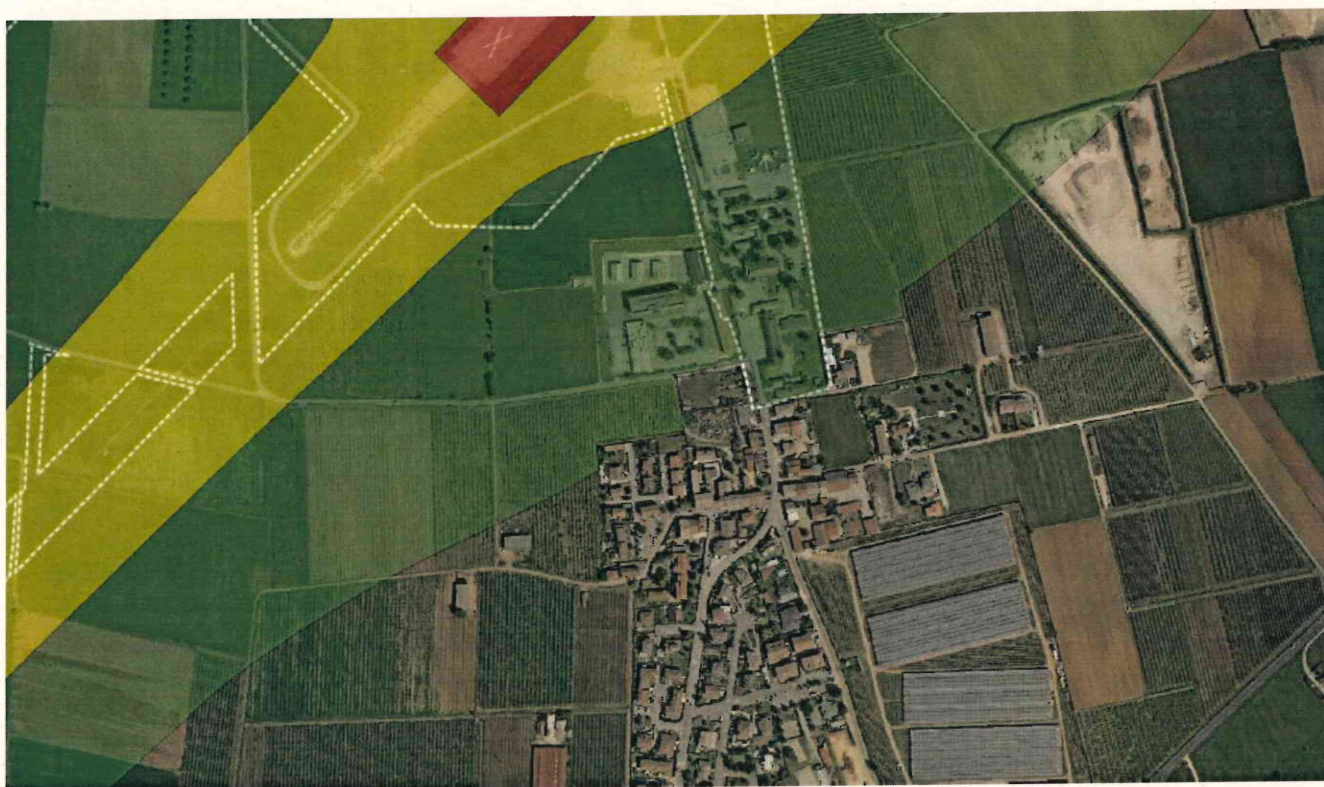
La zona A comprende per intero i fabbricati di Colombare Fiorio; la zona B, rispetto alla curva di riferimento dei 65 dB(LVA), risulta conseguentemente tagliata all'intersezione con la strada per la località.

È evitata in questo modo una situazione di incompatibilità rispetto a quanto determinato dal DM 31/10/1997 che esclude la presenza di edifici a uso residenziale in zona B.



Nel vigente Piano degli interventi l'area ricade parte in zona A (quale nucleo di antica origine), parte in zona agricola con sovrapposta la fascia di rispetto degli Allevamenti zootecnici intensivi. L'ambito rientra inoltre in zona di tutela B del Piano di Rischio Aeroportuale, in ambito di Vincolo

3.2.3. Caluri

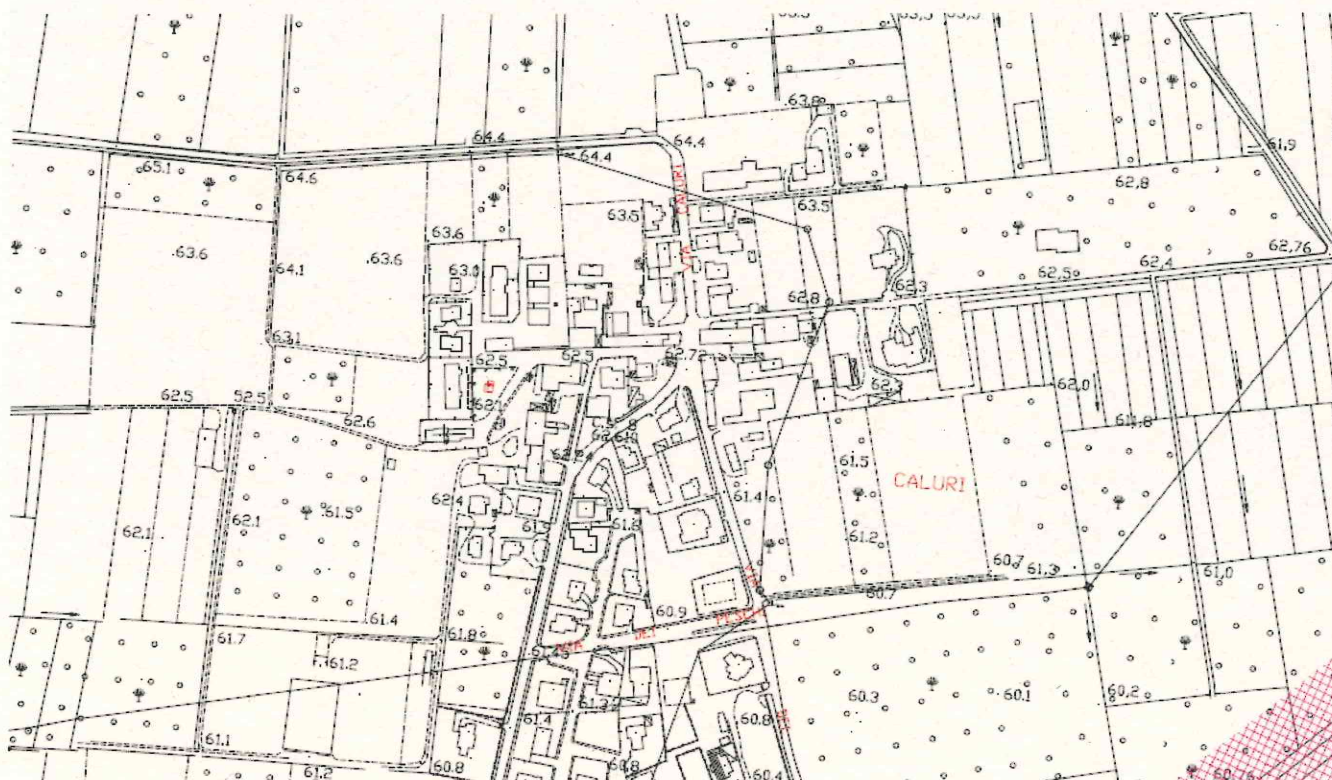


La zona A comprende tutta l'area militare. Resta al di fuori l'edificato civile della frazione. In questo settore la zona B segue l'isolivello di riferimento.



Nel vigente Piano degli interventi l'area ricade parte in zona F2 (servizi tecnologici e infrastrutture di interscambio), parte in zona F6 (aree militari) con sovrapposta in parte la fascia di rispetto della viabilità e dell'idrografia. L'ambito rientra inoltre in zona di tutela C del Piano di Rischio Aeroportuale, in ambito di Vincolo Aeronautico- n.03 e nell'ambito di tutela del territorio costituente fascia di Ricarica degli acquiferi (PAQE).

Secondo la vigente classificazione acustica comunale la località Caluri ricade in classe III - aree di tipo misto.



Osservazioni dell'Ufficio Tecnico Comunale

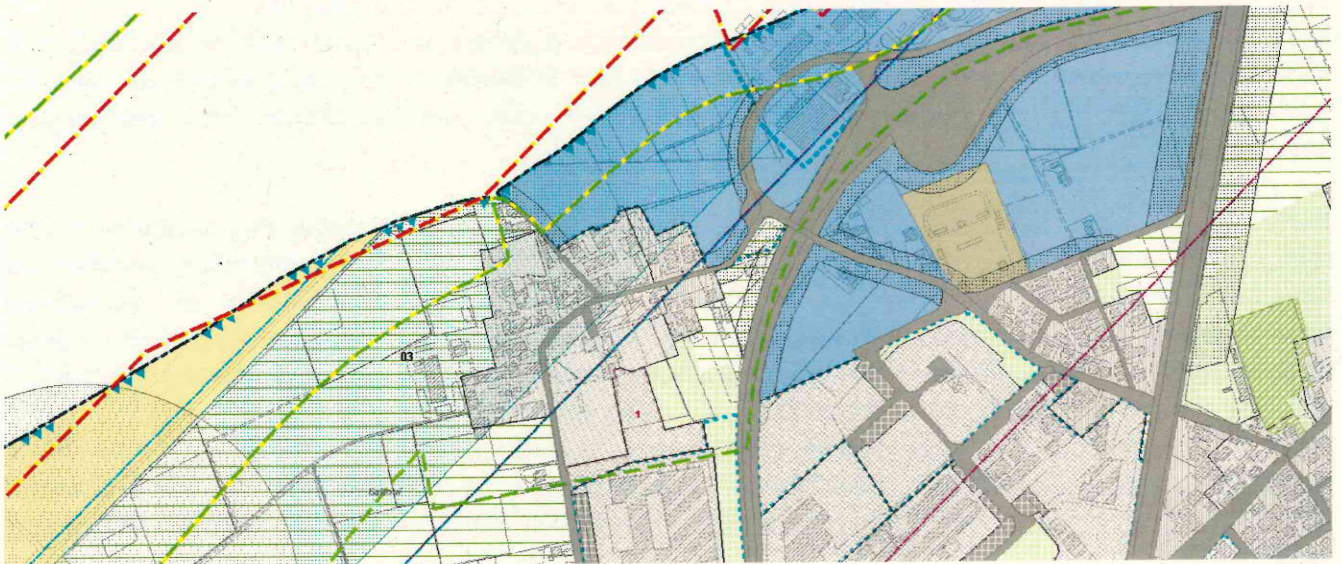
Si condivide la sagomatura che esclude le aree della località Caluri dall'intorno aeroportuale a tutela della cittadinanza. All'esterno dell'intorno aeroportuale valgono i limiti della classificazione acustica comunale.

3.2.4. Località Calzoni



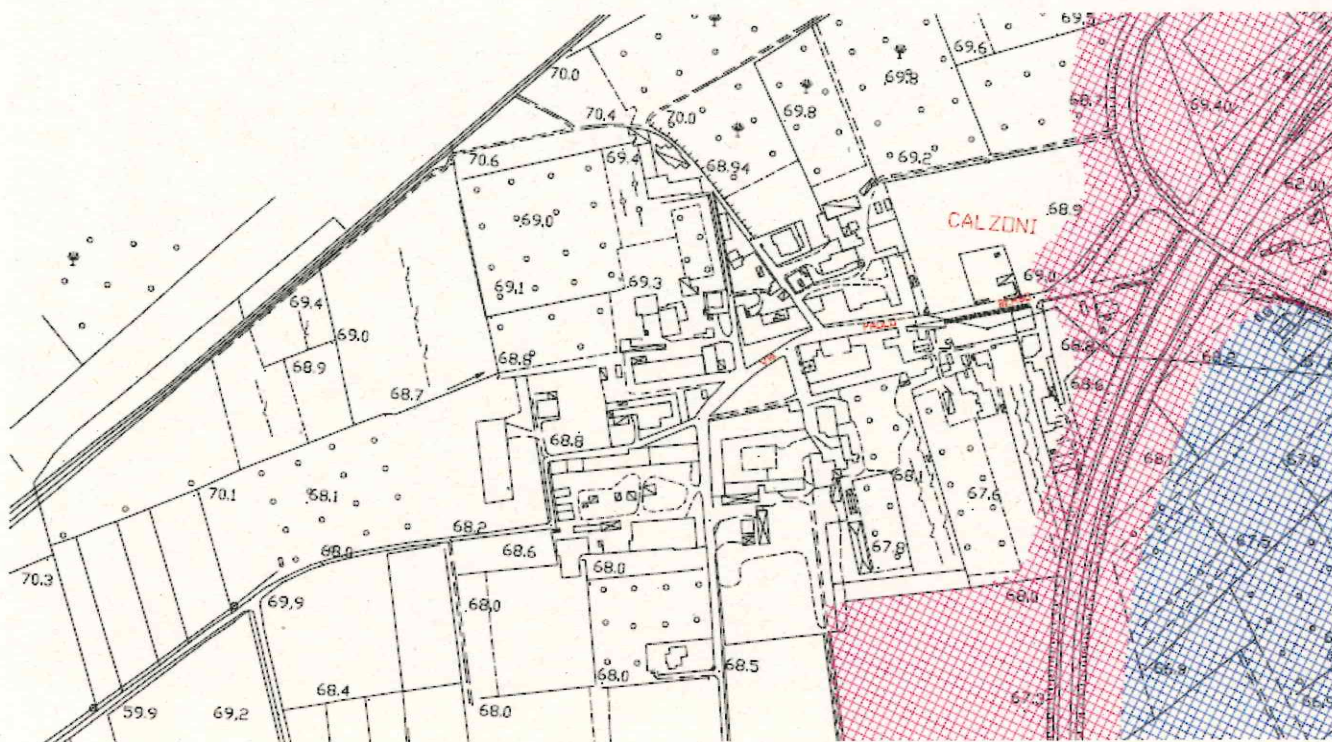
La zona A si estende su tutto l'abitato di Calzoni comprendendo anche la proprietà prospiciente il futuro piazzale, posta all'interno della curva isolivello dei 65 dB(LVA).

È evitata in questo modo una situazione di incompatibilità rispetto a quanto determinato dal DM 31/10/1997 che esclude la presenza di edifici a uso residenziale in zona B.



Nel vigente Piano degli interventi l'area ricade parte in zona A (centro storico), parte in zona residenziale di tipo B, parte in area per servizi pubblici e di pubblico interesse (area per parco-gioco-sport) e parte in ambito di Sportello Unico Attività Produttive approvata con DCC n. 47/2016 per l'ampliamento della struttura ricettiva, con sovrapposta la fascia di rispetto degli Allevamenti zootecnici intensivi. L'ambito rientra inoltre in zona di tutela D del Piano di Rischio Aeroportuale, parte in ambito di Vincolo Aeronautico- n.03 e nell'ambito di tutela del territorio costituente fascia di Ricarica degli acquiferi (PAQE).

Secondo la vigente classificazione acustica comunale la località Caluri ricade prevalentemente in classe III - aree di tipo misto e in parte in classe IV - aree di intensa attività umana.



Osservazioni dell'Ufficio Tecnico Comunale

La sagomatura della zona A si estende racchiudendo interamente la località Calzoni prevedendo una omogeneità di disciplina di zona sull'intero nucleo abitativo.

Si premette che le procedure di VIA già prevedono, a tutela dell'edificato di Calzoni, una barriera fonoisolante con dimensioni di lunghezza 500-600ml per un'altezza di 3ml da realizzare nella terza fase contemporaneamente alla realizzazione del parcheggio aeromobili.

Vista la prossimità della località Calzoni all'infrastruttura aeroportuale, in particolare, alla nuova area a parcheggio degli aerei programmata nella III fase dal Masterplan, essendo la località particolarmente soggetta al rumore aeroportuale, si propone di accogliere favorevolmente la zonizzazione acustica aeroportuale, pervenuta in data 12/07/2018 al prot. n. 0028833/2018, a condizione che siano previste idonee compensazioni ambientali, ulteriori ed integrative rispetto agli interventi di mitigazione e compensazione previsti nella procedura di VIA. Le mitigazioni e le compensazioni ambientali dovranno essere stabiliti in sede di Accordo territoriale previsto al punto 1 sez. A del Decreto di Compatibilità Ambientale del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 191 del 27 luglio 2017.

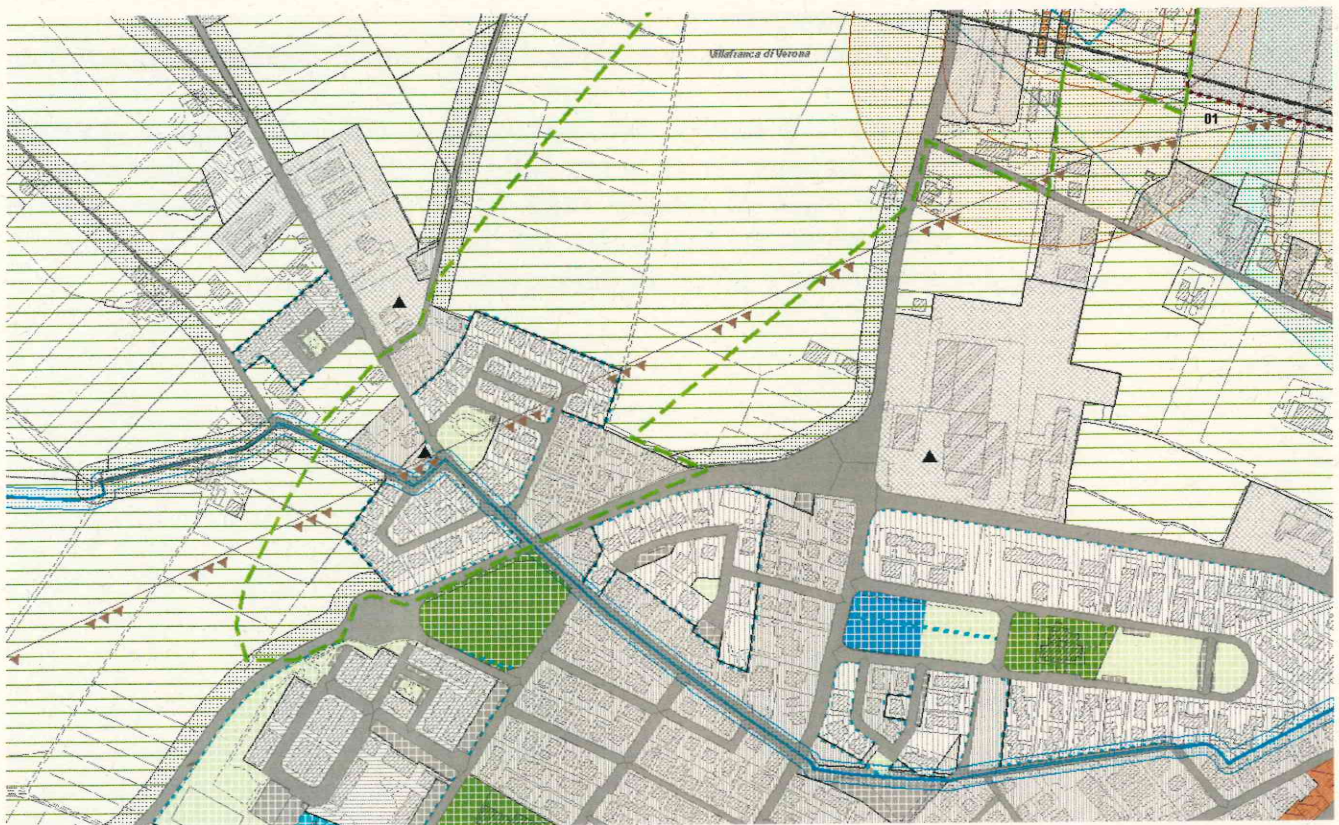
In caso di superamento del limite del rumore aeroportuale previsto nella zona A (LVA=65 dB(A)) rilevato dal monitoraggio ambientale da parte della soc. di gestione aeroportuale, ai sensi dell'art. 10, comma 5, della legge 26 ottobre 1995, n. 447, le società e gli enti gestori degli aeroporti, devono predisporre e presentare al comune interessato il piano di abbattimento e contenimento del rumore prodotto dalle attività aeroportuali.

3.2.5. Via dei Colli - Via Valeggio



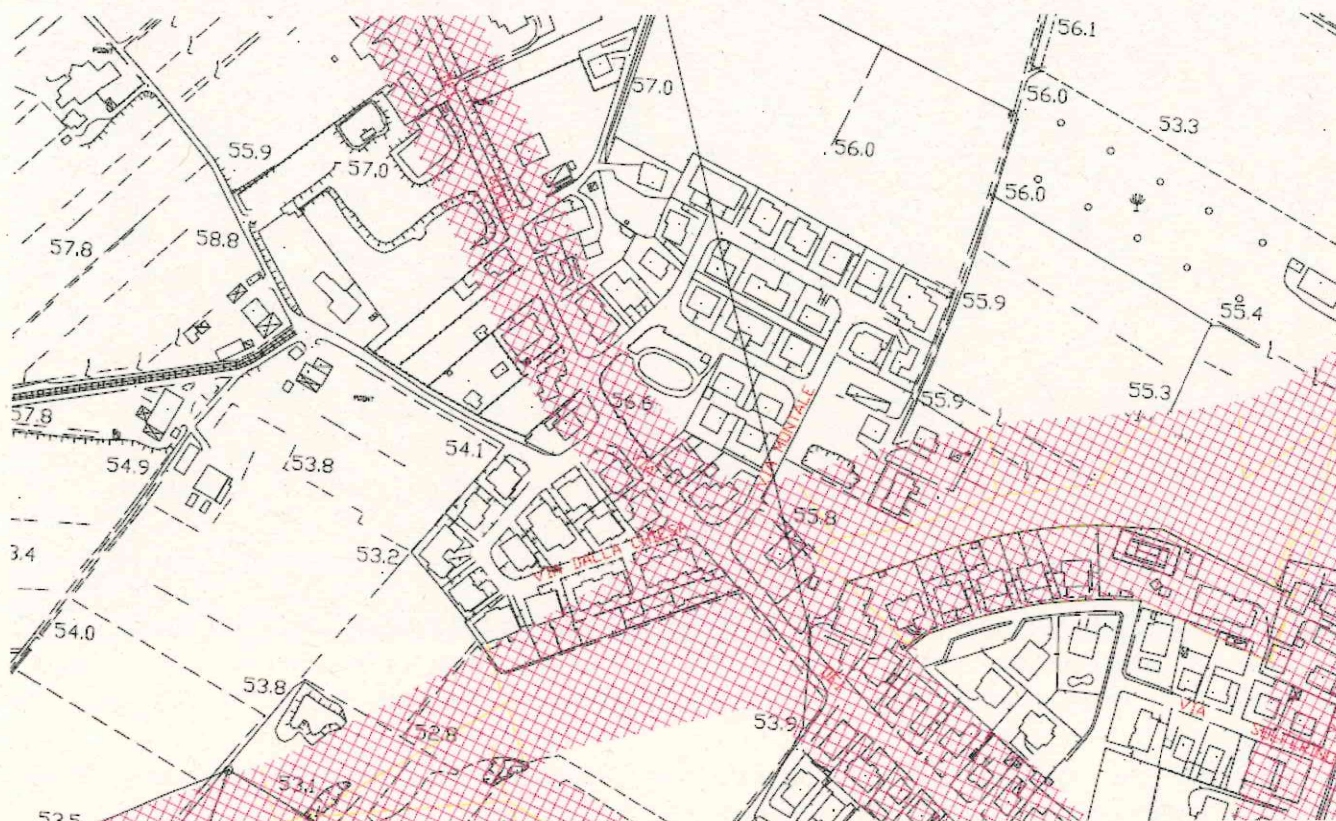
La zona A si estende fino a ricomprendere tutto l'abitato contenuto fra Via dei Colli e Via Valeggio. In particolare, rispetto alla curva isolivello dei 60 dB(LVA), si estende fino a Via Valeggio e Via Baden Powell.

È apportata una modifica anche più a nord con l'inclusione in zona A dei fabbricati di tipo agricolo/produttivo intersecati dalla curva isolivello di riferimento.



Nel vigente Piano degli interventi l'area ricade parte in zona residenziale (parte in ambito PEEP, parte in zona di tipo B), una minima parte in zona produttiva e parte in zona agricola. L'ambito rientra inoltre nell'ambito di tutela del territorio costituente fascia di Ricarica degli acquiferi e parte nell'ambito prioritario per la protezione del Suolo (PAQE)

Secondo la vigente classificazione acustica comunale l'area interessata ricade in parte in classe III - aree di tipo misto e in parte in classe IV - aree di intensa attività umana.

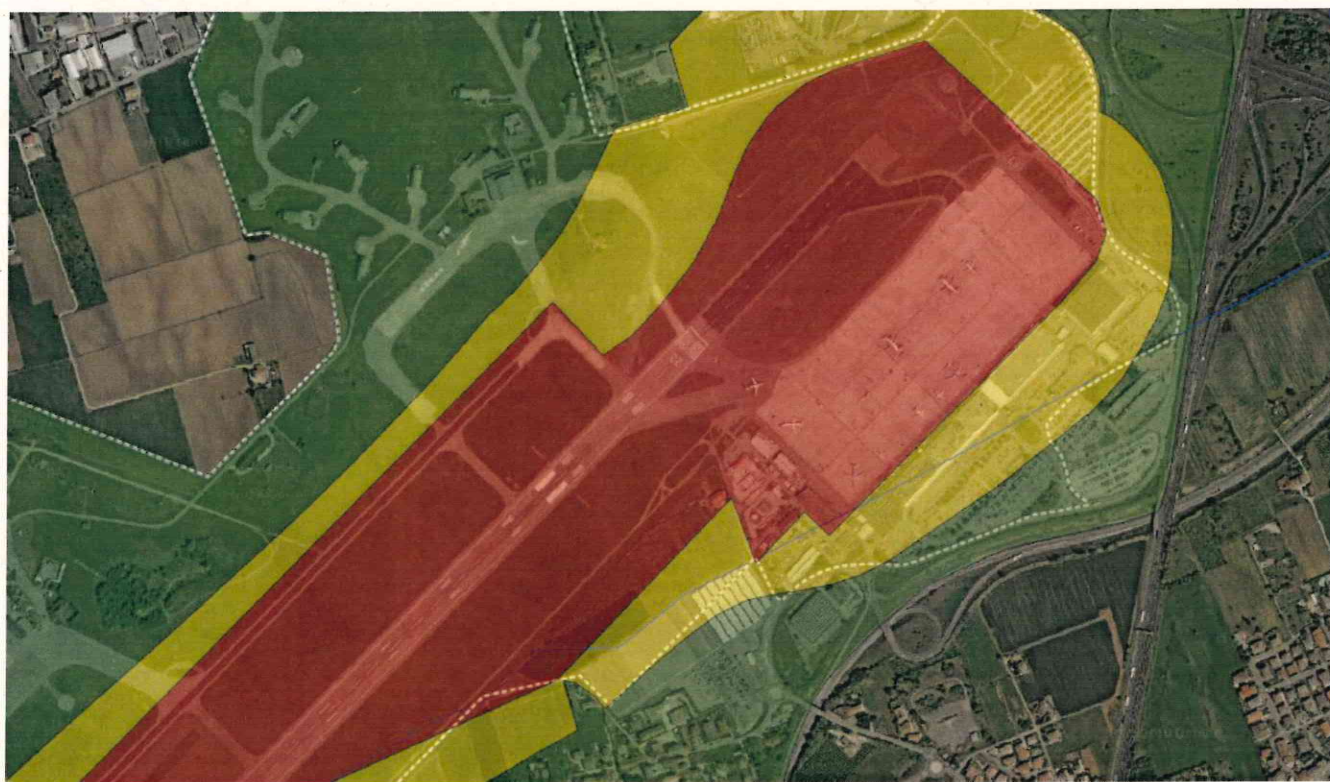


Osservazioni dell'Ufficio Tecnico Comunale

Si condivide la sagomatura evidenziando che nella zona A è consentita la presenza di edifici a uso residenziale.

In caso di superamento del limite del rumore aeroportuale previsto nella zona A (LVA=65 dB(A)) rilevato dal monitoraggio ambientale da parte della soc. di gestione aeroportuale, ai sensi dell'art. 10, comma 5, della legge 26 ottobre 1995, n. 447, le società e gli enti gestori degli aeroporti, devono predisporre e presentare al comune interessato il piano di abbattimento e contenimento del rumore prodotto dalle attività aeroportuali.

3.2.5. zona C



Per quanto concerne la zona C, si presentano di seguito degli zoom per i due settori della pista, testata 22 e testata 04.

Secondo la vigente classificazione acustica comunale l'area interessata ricade in parte in classe III - aree di tipo misto e in parte in classe IV - aree di intensa attività umana.



Osservazioni dell'Ufficio Tecnico Comunale
Nessuna.

3.3. CALCOLO DEGLI INDICI IA, IB E IC

In riferimento a quanto stabilito nell'art. 7 del DM 20/05/1999 "Classificazione degli aeroporti in relazione al livello di inquinamento acustico", a seguito della definizione delle zone A, B, C, ovvero del calcolo della loro estensione e della definizione delle aree residenziali Ar, Br e Cr, ivi ricadenti, sono calcolati gli indici IA, IB e IC che caratterizzano l'aeroporto Valerio Catullo di Verona dal punto di vista dell'inquinamento acustico.

	Estensione (ha/100)		Estensione (ha/100)		Estensione (ha/100) * k	Indice	
A	5,40	A _R	0,24	A _{RC}	0,26	I _A	1,40
B	1,37	B _R	0	B _{RC}	0	I _B	0
C	1,29	C _R	0	C _{RC}	0	I _C	0

L'Istruttore Tecnico Direttivo
 (ing. Enrico Lorenzetti)

Il Responsabile Uff. Urbanistica
 (arch. Nicola Casaroli)



Il Dirigente Area Tecnica
 (arch. Arnaldo Toffali)