



# COMUNE DI SOMMACAMPAGNA

(Provincia di Verona)

P.I.: 00259810232 • P.E.C.: [sommacampagna.vr@cert.ip-veneto.net](mailto:sommacampagna.vr@cert.ip-veneto.net) • W.W.W.: [comune.sommacampagna.vr.it](http://comune.sommacampagna.vr.it)

Invio PEC

alla C.A. **Ministero della Transizione Ecologica**  
Direzione Generale della Crescita Sostenibile e qualità dello Sviluppo  
Direzione V – Sistemi di Valutazione Ambientale  
00147 Roma  
[cress@pec.minambiente.it](mailto:cress@pec.minambiente.it)

## Regione del Veneto

Area Tutela e Sicurezza del Territorio  
Direzione Valutazioni Ambientali, Sviluppo Giuridico e Contenzioso  
Unità organizzativa Valutazione Impatto Ambientale  
Codice progetto: II/21  
30121 Venezia - VE  
[valutazioniambientalisupportoamministrativo@pec.regione.veneto.it](mailto:valutazioniambientalisupportoamministrativo@pec.regione.veneto.it)

## Autostrada del Brennero s.p.a.

38121 Trento - TN  
[a22@pec.autobrennero.it](mailto:a22@pec.autobrennero.it)

**OGGETTO: [ID 6189] Istanza per il rilascio del provvedimento di V.I.A. nell'ambito del Provvedimento Unico in materia Ambientale ai sensi dell'art. 27 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. con Piano di utilizzo terre e rocce da scavo ai sensi dell'art. 9 del D.P.R. 120/2017. Autostrada A22 "del Brennero" - realizzazione della terza corsia nel tratto compreso tra Verona nord (km 223) e l'intersezione con l'autostrada A1 (km 314)**

Si fa riferimento al progetto ed al procedimento di Valutazione Impatto Ambientale in oggetto richiamato per trasmetterVi la deliberazione del Consiglio Comunale n. 88 del 09.12.2021 e relativi allegati, concernente il parere ambientale espresso ai sensi dell'art. 24 del D.lgs 152/2006.

Allegati:

1. delibera\_consiliare\_88\_2021
2. AllegatoB\_Parere\_Ecologia\_25886\_21
3. AllegatoC\_LLPP\_Urbanistica\_parere\_terza\_corsia\_A22\_prot26074
4. EMENDAMENTO\_PROPOSTA\_DELIBERAZIONE\_CONSILIARE\_ED\_13\_2021

Distinti saluti

**IL RESPONSABILE DEL SERVIZIO**

Arch. Paolo Sartori

*(firmato digitalmente ai sensi di Legge)*



# COMUNE DI SOMMACAMPAGNA

PROVINCIA DI VERONA

## DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE

**n. 88 del 09/12/2021**

**OGGETTO:** Istanza di rilascio del provvedimento di V.I.A. nell'ambito del Provvedimento Unico in materia ambientale ai sensi dell'art. 27 del D.Lgs 162/06 e Piano di Utilizzo terre e rocce da scavo ai sensi dell'art. 9 del D.P.R. 120/2017 - Autostrada A 22 "del Brennero" - realizzazione della terza corsia nel tratto compreso tra Verona nord (km 223) e l'intersezione con l'autostrada A1 (km 314). Espressione del parere di competenza ai sensi dell'art. 24 comma 3 del D.Lgs 152/06.

L'anno duemilaventuno, il giorno nove del mese di dicembre alle ore 18.30, a seguito di regolari inviti, presso la sede municipale, si è riunito il Consiglio Comunale in sessione Ordinaria ed in seduta Pubblica di prima convocazione.

Presiede l'adunanza il Sindaco **Fabrizio Bertolaso** e sono rispettivamente presenti ed assenti i seguenti Sigg.ri:

	Presente	Assente		Presente	Assente
1	BERTOLASO FABRIZIO	X	10	PALUMBO FRANCESCO	X
2	PRINCIPE ELEONORA	X	11	BELLORIO LUIGI	X
3	ALLEGRI GIANDOMENICO	X	12	BIGHELLI ALBERTINA	X
4	FASOL PAOLA	X	13	POZZA ANNALISA	X
5	TRIVELLATI NICOLA	X	14	PIETROPOLI AUGUSTO	X
6	MONTRESOR MARCO	X	15	MARCHI MATTEO	X
7	PIGHI PAOLA	X	16	RIGOTTI GIOVANNA	X
8	CASSANO MAURIZIO GIUSEPPE	X	17	GALEOTO LUISA	X
9	DAL FORNO GIANFRANCO	X			

Partecipa all'adunanza il Segretario Comunale D'ACUNZO TOMMASO.

Il Presidente, constatato che gli intervenuti sono in numero legale, dichiara aperta la riunione ed invita i convocati a deliberare sull'oggetto sopraindicato.

**Proponente:** ASSESSORE ALLEGRI

**Oggetto:** Istanza di rilascio del provvedimento di V.I.A. nell'ambito del Provvedimento Unico in materia ambientale ai sensi dell'art. 27 del D.Lgs 162/06 e Piano di Utilizzo terre e rocce da scavo ai sensi dell'art. 9 del D.P.R. 120/2017 - Autostrada A 22 "del Brennero" - realizzazione della terza corsia nel tratto compreso tra Verona nord (km 223) e l'intersezione con l'autostrada A1 (km 314). Espressione del parere di competenza ai sensi dell'art. 24 comma 3 del D.Lgs 152/06.

### **SINDACO**

Faccio una premessa, una comunicazione: ricordo che sabato 18 dicembre dalle ore 8 alle ore 20 i consiglieri comunali sono chiamati ad eleggere il Consiglio Provinciale e ci si può recare a palazzo Capuleti in via delle Franceschine n. 10 a Verona appunto per la votazione del Consiglio Provinciale. Passo al punto 1.

**Punto 1 – Istanza di rilascio del provvedimento di V.I.A. nell'ambito del Provvedimento Unico in materia ambientale ai sensi dell'art. 27 del D.Lgs 162/06 e Piano di Utilizzo ai sensi dell'art. 9 del D.P.R. 120/2017 – Autostrada A 22 “del Brennero” – realizzazione della terza corsia nel tratto compreso tra Verona nord (km 223) e l'intersezione con l'autostrada A1 (km 314). Espressione del parere di competenza ai sensi dell'art. 24 del D.Lgs 152/06.**

Come dice il titolo siamo chiamati ad esprimerci su quello che sono le osservazioni che si possono fare sui lavori di ampliamento della terza corsia, del tratto dell'Autostrada del Brennero. Questo tratto, ricordo, era già passato in Consiglio Comunale una decina di anni fa più o meno ed erano già state presentate delle osservazioni. Io a settembre come sindaco avevo mandato la riconferma delle osservazioni fatte nel consiglio comunale di allora, poi si è visto si trattava di una nuova procedura di VIA che andava a confermare la precedente, quindi abbiamo avuto la possibilità di presentare anche delle nuove osservazioni, quindi abbiamo deciso di passare dal Consiglio Comunale. Lunedì abbiamo fatto la commissione tecnica nella quale è stata presentata la proposta di deliberazione. Passo la parola al vicesindaco Allegri per l'illustrazione.

### **ALLEGRI**

La delibera riporta sei richieste, che poi illustrerà l'assessore Montresor; le richieste relative al settore urbanistica, non essendo cambiato nulla rispetto alla V.I.A. che è stata fatta nel 2010 e conclusa nel 2013, appunto le richieste sono rimaste sostanzialmente le stesse e poi adesso Marco le illustrerà al Consiglio. Abbiamo fatto la Commissione lunedì e si concordato assieme a tutta la Commissione le richieste che trovate in delibera. Io ho presentato stamattina un emendamento perché rispetto alla delibera predisposta c'erano delle richieste che secondo me andavano specificate meglio rispetto alla discussione che era emersa nella Commissione, quindi trovate nella documentazione un emendamento che andrebbe approvato prima della delibera che specifica meglio alcune motivazioni ed aggiunge un punto: i punti erano cinque, quelli riportati nella delibera, e si aggiunge un sesto che riguarda in particolare il conglomerato bituminoso di usura drenante e fonoassorbente, nel territorio comunale. Nella discussione della Commissione era emerso che dovrebbe già esserci in tutto il progetto, quindi il tecnico non lo aveva inserito, però riteniamo utile comunque invece metterlo, perché non appesantisce comunque il deliberato e dà comunque un'indicazione; dovrebbe già esserci su tutto il tratto nuovo che viene realizzato, però riteniamo utile metterlo che nel tratto prospiciente il territorio comunale di Sommacampagna ed in particolare l'abitato di Caselle comunque noi richiediamo che sia utilizzato quel sottofondo. Mentre l'altra modifica quella relativa al punto 3) riguarda invece la specifica che invece, cioè noi richiediamo un abbassamento di velocità, però ecco noi lo chiediamo sempre ma quantomeno quando vengono rilevate dall'ARPAV le giornate in cui quando c'è un particolare carico atmosferico con cui la

diminuzione di velocità potrebbe aiutare a risolvere, quantomeno mitigare. Lascio la parola all'assessore Montresor, che ha curato la parte ambientale.

### **MONTRESOR**

Buona sera a tutti. Quindi in riferimento poi a quanto abbiamo fatto tempo fa, abbiamo comunque voluto sottolineare, come cappello che sta sopra tutto, l'analisi degli effetti cumulativi, quindi il fatto che l'autostrada si trova vicino ad un'altra serie di infrastrutture a rilevante impatto, quindi l'autostrada, la Serenissima, il Quadrante Europa, la ferrovia, la TAV. Quindi questo un po' come premessa. Per quel che riguarda poi le considerazioni emerse dalla commissione, la richiesta prevede delle barriere o delle opere di mitigazione anche relative al rumore, che siano posizionate il più vicino possibile al sedime autostradale, e realizzate in continuo lungo tutto il tracciato fronteggiante il territorio comunale, senza le interruzioni che erano previste dal progetto, come avevamo visto c'era una piccola interruzione. Che le mitigazioni con barriere vegetali siano costituite sin dall'impianto da piante di adeguate dimensioni (almeno 3 metri di altezza ad alto fusto e 1 metro per gli arbusti) fino a raggiungere gli effetti di mitigazione entro un tempo massimo di 5 o 6 anni. Il punto di cui parlava prima Giandomenico, il discorso della velocità che sia limitata entro 100 km/ora la velocità massima di transito dei mezzi nel tratto fronteggiante il territorio comunale perché da studi si è visto che questo ha un grosso impatto sull'emissione di inquinanti, qui non era previsto come ha detto Giandomenico nessun'altra considerazione, abbiamo aggiunto che sia controllata la velocità, non solo che sia messo il limite ma che siano fatti dei controlli con stazionamento, e quantomeno se non può essere costante il limite velocità, almeno nelle zone di allarme rosso o arancione possa scattare questa modalità. Che venga installata una centralina di monitoraggio ambientale aria e rumore in prossimità del territorio di Caselle, quindi per avere dei dati aggiornati e veloci sul nostro territorio e che sia stralciato dagli elaborati afferenti alla mitigazione barriere vegetali il tracciato Si.Ta.Ve. che era previsto prima e che sembra un progetto messo da parte. A questo punto poi si aggiunge il punto 6) che riguarda l'asfalto dell'autostrada. Grazie

### **SINDACO**

Ecco per la precisione, l'emendamento è stato sottoposto al responsabile dell'ufficio, sapete che eventuali modifiche devono avere il parere tecnico, come si diceva non è un emendamento di sostanza però è stato comunque chiesto il parere tecnico del responsabile dell'ufficio che oggi ha comunicato parere positivo. Me lo conferma il segretario. Chiedo se ci sono interventi.

### **RIGOTTI**

Se non ricordo male, durante la commissione tecnica, il motivo per cui non era stata inserita la parte della velocità funzionale all'inquinamento, al valore dell'inquinamento è perché si era detto che proprio noi come italiani non siamo propensi a questa cosa qua, non siamo attenti a ridurre la velocità se c'è un limite variabile, per cui la richiesta era del limite fisso, perché è l'unico modo per far rispettare una riduzione di velocità. Era già emerso questo discorso nella Commissione Tecnica.

### **MONTRESOR**

La richiesta rimane del limite fisso o quanto meno quindi in seconda istanza nelle zone.... Quindi la prima richiesta è del limite fisso.

### **RIGOTTI**

Sì ma intanto l'autostrada, che dopo deve metterci i soldi, nell'alternativa ci mette la più semplice.

### **SINDACO**

Intanto se è la più semplice, mette il limite fisso, perché loro mettono il cartello e lì si risolve. Chiaramente il limite variabile ha un costo maggiore per le autostrade. Se passasse la più semplice, a noi andrebbe bene perché vuol dire che vanno sempre ai 110 o ai 100 km che proponiamo perché chiaramente a loro costa meno come installazione rispetto al limite variabile. Capiamo però che il limite fisso abbia delle difficoltà a livello normativo ad essere messo nel senso che dovrebbero esserci delle motivazioni. Quindi si danno le due

alternative in modo tale che non rimanga nulla di intentato. Poi se dovesse passare la linea del limite fisso credo che andrebbe a vantaggio di tutti. Nell'alternativa, mettiamo tutte e due le possibilità, però a loro costerebbe di più nella gestione delle segnaletiche, delle informative con ARPAV sui limiti di allerta, oltre al costo di installazione, ci sono i costi di gestione, il limite fisso ha dei costi di gestione praticamente nulli. Mettendo le due alternative, togliamo l'alibi di dire se avessi messo l'altra possibilità, l'avrebbero accettata, ecco.

### **RIGOTTI**

Non condivido questa scelta.

### **PIETROPOLI**

Anch'io ho notato... e mi trovo perfettamente in linea con quanto osservato da Giovanna Rigotti, perché in Commissione era sorto proprio questo dubbio, porre un limite fisso come diceva Giovanna, con possibilità di sanzionamento costante, con un rilevatore di velocità dava sicuramente risultati migliori sull'abbassamento di velocità da parte dei mezzi e veicoli pesanti. Quindi andare ad inserire nelle proposte la doppia possibilità, secondo me dà adito a... visto che gli emendamenti che andiamo a proporre non sono vincolanti, non vedo perché dare questa doppia possibilità. Noi dobbiamo inserire nelle proposte l'emendamento quello a noi più conveniente, che dà i maggiori benefici ambientali e tralasciare tutte le altre possibilità perché evidentemente, non essendo vincolanti questi emendamenti, sarà chi dovrà inserirli nel progetto che deciderà poi se accoglierli o meno, o se fare proposte alternative. Quindi come gruppo ci troviamo d'accordo con quanto affermato da Giovanna Rigotti.

### **SINDACO**

Chiedo se ci sono altri interventi.

### **MONTRESOR**

Era solo una precisazione: in Commissione si era parlato del limite fisso, che comunque era stato introdotto, si era parlato della possibilità di mettere, legarla alle zone, è stato un pensiero legato al fatto che, come diceva giustamente il sindaco, se saltava la possibilità di mettere il limite fisso perché l'autostrada non lo permette, c'è un'alternativa e quindi si ipotizza di poter portare a casa qualcosa, con quella speranza lì.

### **SINDACO**

Chiedo se ci sono altri interventi.

### **ALLEGRI**

Personalmente ho presentato questo emendamento in relazione a delle sollecitazioni di consiglieri che avevano partecipato alla Commissione Tecnica e su questo credevano che ci fosse un accordo, sia quello sul punto 6) da aggiungere, che in Commissione qualcuno aveva detto che non serve perché già c'è nel progetto, allora con la stessa modalità, visto che c'erano consiglieri che chiedevano che fosse una cosa aggiuntiva che garantiva di più il Comune, come ha spiegato l'assessore nel punto 3), io mi sono premunito di preparare l'emendamento e di far accogliere il parere del tecnico, in modo che stasera potesse essere approvato. Se poi ne parliamo e non concordiamo di mettere... e parlo a chi a proposto i due emendamenti, di non mettere questa cosa, allora siccome ci eravamo impegnati in Commissione a trovare una sintesi, perché ci fosse un voto all'unanimità del consiglio comunale, perché lo ritenevamo importante invece di portare a casa ognuno la propria piccola bandiera, io dico chiediamo due minuti di sospensione e cerchiamo di trovare fra chi è in disaccordo su questi punti, io personalmente non ho particolari problemi anche a ridurre l'emendamento, se dovesse esserci la necessità. Credo che la cosa importante sia che il consiglio comunale esca con un voto compatto, questa è una cosa che ritengo fondamentale.

### **MONTRESOR**

Per me vale lo stesso discorso, vale il pensiero di capire cosa ci può portare a maggior successo, se la richiesta del limite a 100 km controllato o un limite a 100 controllato con un'alternativa che può essere un piano B anche per loro.

### **SINDACO**

Giusto una precisazione. Chi è che stabilisce i limiti di velocità su una strada? Ci sono stabiliti i limiti massimi stabiliti dalla normativa nazionale, poi i limiti di velocità ridotti rispetto al limite massimo viene stabilito dall'ente proprietario della strada. Ecco io credo che per me va bene fare due minuti di sospensione, vediamo se troviamo la modalità per votare all'unanimità.

### **PIETROPOLI**

Non vorrei che fosse passato un messaggio distorto. Noi non siamo contrari agli emendamenti perché sono proposte già discusse in commissione. Non ci sta bene nel primo punto dell'emendamento quando si dice "sia limitato entro 100 km/ora la velocità di transito dei mezzi nel tratto fronteggiante il territorio comunale", e questo ci va bene, la parte in neretto, evidenziata, è quella che chiediamo di toglierla.

### **RIGOTTI**

Praticamente si toglie il primo punto.

### **PIETROPOLI**

Si toglie "Quantomeno la limitazione sia assunta in funzione del livello di allerta ARPAV..."

### **ALLEGRI**

Spiego: la parte in grassetto è evidenziata proprio perché è l'emendamento.

### **PIETROPOLI**

Ecco chiedo che il primo stralcio, il primo punto dell'emendamento sia da non inserire perché c'è già senza la parte in neretto nella proposta di delibera. Mentre lasciare, aggiungere il nuovo punto dopo il punto 5, il discorso degli asfalti drenanti e fonoassorbenti. Tenere il secondo punto dell'emendamento e stralciare il primo: è questa la proposta.

### **SINDACO**

Io non capisco però perché se noi mettiamo l'osservazione solo con il limite dei 100 km, se l'ente proprietario dice no, 100 km tutto l'anno non ci vado, però se su un anno 100 giorni potrebbe anche essere, perdiamo l'occasione, togliendolo però...

### **PIETROPOLI**

Noi siamo dell'idea di...

### **SINDACO**

Di rinunciare alla possibilità di avere ...

### **PIETROPOLI**

No, no non rinunciare...

### **SINDACO**

Se lo togliamo, rinunciamo alla possibilità di avere la riduzione del limite solo sulle giornate dell'anno in cui c'è...

### **PIETROPOLI**

Se mettiamo nella proposta, diciamo la frase quella a noi più conveniente, che dà maggiore tutela ambientale....

### **SINDACO**

E' per capire, noi diciamo con priorità di mettere i 100. Se non si può mettere i 100, ci sono una marea di possibilità, proponiamo di mettere i 100 quando c'è l'allerta rossa o allerta arancione. In questo momento diciamo no o mettiamo i 100 o fate voi. Questo è quello che stiamo dicendo.

### **PIETROPOLI**

Secondo noi è meglio così, però.

### **GALEOTO**

C'è una cosa che non mi è chiara. Se come diceva prima lei, Sindaco, è più complicata la gestione dei limiti di velocità variabile, perché nel momento in cui non accettassero la prima possibilità, dovrebbero accettare la seconda possibilità che è più complicata?

### **SINDACO**

E' molto semplice. Perché da una parte ho un costo di gestione, dall'altra ho un costo di percorrenza, perché le macchine 300 giorni all'anno vanno ai 130 km e quei 100 giorni all'anno in cui invece possono andare e c'è un livello di allerta alto di inquinamento, vanno più adagio, e chiaramente ho un costo di percorrenza maggiore, all'interno dell'autostrada mi restano più macchine per un tempo un tempo maggiore. Quindi chiaramente l'autostrada può dire mettiamo i 100 che mi costano meno di cartellonistica, dall'altra parte può dire preferisco avere una velocità di percorrenza maggiore però ho dei costi maggiori di gestione. Io non so oggi l'autostrada che conti si può fare, quindi a mio avviso dire guardate come Comune di Sommacampagna se proprio non potete mettere i 100 quantomeno nei giorni di allerta abbassiamo i limiti di velocità, perché lo chiediamo su tutto il tempo, ma quanto c'è un problema di obiettivo inquinamento. E qui ricordo che l'autostrada del Brennero ha commissionato uno studio con il progetto LIFE europeo in cui è l'autostrada del Brennero stessa a dire che è la misura più efficace. Perciò a me sembra che, visto che l'autostrada ha documenti che vanno in questo senso, che non è una proposta che sia peregrina perché chiediamo che ci sia una possibilità di ridurre quantomeno quando c'è inquinamento, sia dare una via di quella che può essere una soluzione. Toglierlo, a loro arriva il documento scritto, non arriva la nostra discussione, quindi a loro non arriverà mai che nel comune di Sommacampagna abbiamo discusso un quarto d'ora se mettere o non mettere i 110 km, arriverà il documento che abbiamo scritto, quindi vuol dire che loro lo tolgono, se decidono di non metterlo senza un'alternativa. Perché quello che ci stiamo dicendo noi qua, da loro non viene sentito, ovviamente, il fatto che sia meglio l'uno o l'altro, se è scritto c'è scritto, se non c'è scritto gli arriva il documento in cui noi chiediamo i 100. E' questo il mio punto di vista. Un'alternativa la suggerirei, poi sono posizioni diverse, capisco che ci sono opinioni diverse. Prego, Marchi.

### **MARCHI**

Io sono d'accordo come la presentate voi, perché io l'autostrada del Brennero la faccio spesso, quindi... e vedo che alla mattina non ci sono limiti, mentre quando fai il rientro nel pomeriggio d'estate ci sono i cartelli che mettono i limiti dei 100 all'ora da Bolzano a Trento, sicuramente l'autostrada avrà segnalato, come ha detto lei sindaco, delle macchine che controlleranno l'inquinamento e quindi magari lo metteranno anche sulla strada nostra, quindi d'estate quando il calore è superiore e l'inquinamento viene più esposto, metteranno magari dalle 2 del pomeriggio alle 5 del pomeriggio il traffico a 100 all'ora. Direi che è una possibilità per l'autostrada, che già la fa in altre province, quindi sicuramente potrebbe farlo anche qua. Quindi io sono d'accordo con quello che avete scritto voi.

### **SINDACO**

Confermo quello che ha detto lei, Marchi, che è un sistema che si chiama Sistema LEC, già utilizzato da Autobrennero nelle province di Trento e Bolzano.

## **ALLEGRI**

lo ritento più utile la doppia formulazione, per due motivi. Il primo è che se ogni Comune dicesse che vuole i 100 in autostrada, questo non sarebbe possibile realizzarlo, perché l'autostrada si basa sulla normativa di legge e farebbe valere la normativa di legge. Allora, dove si sono i limiti più bassi costanti è perché l'infrastruttura ha dei restringimenti, ci sono delle situazioni pericolose e quindi non consente di transitare a 130 km/ora. Io credo sia per quello non perché il Comune lo chiede, allora diventa più semplice, se noi non lo formuliamo con la doppia possibilità, per l'autostrada dire di no, perché dice se lo devo fare a Comune di Sommacampagna lo devo fare anche domani mattina perché me lo chiede Villafranca, perché me lo chiede Nogarole Rocca e così via. In un ragionamento di avere la doppia possibilità probabilmente... io mi auguro che scelgano almeno quella dei giorni in cui c'è l'inquinamento atmosferico, però se noi chiediamo solo quella fissa, è evidente che l'autostrada la cosa più semplice che farà sarà rigettare la richiesta dicendo che è una richiesta che non è giustificata da qualcosa, dal fatto che cambia l'infrastruttura, anzi loro dicono che l'infrastruttura sarà più sicura, quella nuova, perché la terza corsia porterà anche l'allargamento della corsia di emergenza da 2,5 a 3 metri, quindi giustificheranno il fatto che la nostra richiesta non è basata su termini scientifici e non capiscono perché dovrebbe essere accettato così. Mettere l'alternativa, ed è il secondo motivo, ci consente di inserirci invece in un contesto portato avanti da noi, dal Comune di Villafranca e dal Comune di Verona, all'interno del tavolo TTZ e dalla Provincia di Verona, per dire che servono meccanismi diversi rispetto alle classiche chiusure domenicali per affrontare il problema dell'inquinamento atmosferico. E' inutile chiudere (lo porta avanti il nostro Sindaco e l'assessore) chiedere ai sindaci di chiudere la domenica mattina le piazze dei paesi dove lavorano i nostri ristoratori e lasciar andare le autostrade, avete visto sull'autostrada del Brennero transitano mediamente 40.000 veicoli al giorno, volete dire che l'inquinamento è dovuto ai nostri cittadini che vanno al pranzo la domenica o partecipano alla messa o sono le autostrade che inquinano, quando c'è la necessità di evitare l'inquinamento soprattutto da veicoli, che è l'inquinamento della pianura Padana. Allora portare avanti la doppia possibilità serve a rafforzare la posizione presa da questi comuni nel dire che non chiediamo che le infrastrutture passino da altre parti, non chiediamo di fare tunnel sulle infrastrutture (cose che non esistono e che ci inventiamo per fare pubblicità a noi stessi), ma chiediamo che nel momento in cui c'è la difficoltà, le autostrade stesse se ne facciano carico e oltretutto, come diceva il consigliere Marchi, l'autostrada del Brennero è già dotata di un sistema che consente di fare questa cosa, cerchiamo di fare in modo che ci sia la richiesta di quello che facciamo, con proposte concrete ed oggettive, altrimenti la proposta solo dei 100 è una proposta comunque indifesa, è una proposta che noi potremmo andare dai nostri cittadini a dire sì che abbiamo chiesto i 100 e quando non ce li hanno dati cosa gli diciamo, che non abbiamo ottenuto niente? Invece noi chiediamo di portare avanti un'iniziativa che è condivisa dai comuni citati e dalla provincia che mette in visione diretta che l'inquinamento atmosferico non è dovuto ai cittadini che abitano in quel territorio ma soprattutto alle autostrade che transitano sul territorio. E piccolo pezzettino inserito nell'emendamento in grassetto evidenzia proprio questa cosa.

## **CASSANO**

Guardando quelle che sono le richieste, tra le varie richieste c'è quello che è il monitoraggio continuo di quella che è la qualità dell'aria. Nel momento in cui si vede che valori vengono superati, allora sì c'è il motivo per cui venga applicata una riduzione della velocità, ma questo è conseguente a quello che ci eravamo già detti, cioè nel momento in cui succede che i valori vengono superati è giusto applicare la limitazione della velocità. L'emendamento è un'alternativa che si può dare alla società autostrade, anche perché secondo me mettere il variabile, il fatto che si possa cambiare da un momento all'altro la velocità è più dispendioso per l'autostrada, perché devi mettere tutto un determinato sistema in piedi in momenti spot, quindi l'autostrada ci penserà bene quale tipo di limitazione applicare. Quindi ad un certo punto, io penso che comunque metterei un'alternativa, poi è la società autostrade che fa degli studi e quindi ..., l'importante per noi e per i cittadini è che quando c'è il superamento si trovi, la misura venga applicata perché venga abbassato il livello di inquinamento. In questa maniera qua anche con l'emendamento si raggiunge lo scopo lo stesso.

## **SINDACO**

Prima della sospensione, io vi inviterei a fare una riflessione anche di un altro tipo. Se oggi autostrade del Brennero dicesse sì al limite dei 100 all'ora a Sommacampagna, dovrebbe dirlo anche a tutti gli altri Comuni della tratta. Qual è il motivo per cui i Comuni della tratta dovrebbero accettare che si andasse ai 130? Di fatto mi sembra evidente che posta in questi termini diventa molto difficile accettare se non ci sono delle condizioni oggettive che possono accompagnare. Io invito anche a questa riflessione. Sospendo la seduta per due minuti.

*La seduta viene sospesa alle ore 19:05.*

*La seduta viene ripresa alle ore 19:10.*

### **SINDACO**

Abbiamo deciso di proporre l'emendamento. Chiedo se ci sono dichiarazioni di voto.

### **PIETROPOLI**

Come minoranza ci sembrava più chiara la stesura e la versione della delibera senza la prima parte dell'emendamento proposto. Ovviamente condividiamo l'aggiunta del punto 6 come emendamento, che riguardava con il con conglomerato bituminoso di usura drenante e fonoassorbente. E quindi, come gruppo voteremo a favore dell'emendamento.

### **SINDACO**

Prego, Galeoto.

### **GALEOTO**

La stessa cosa vale anche per noi. Pur, come si diceva con il consigliere Pietropoli prima in una breve riunione, di non spaccarci davanti ad una cosa del genere, anche se non siamo concordi al 100% riteniamo di votare la proposta di emendamento.

### **SINDACO**

Ringrazio per la disponibilità dei gruppi di minoranza.

### **SEGRETARIO**

Dà lettura all'emendamento allegato al presente provvedimento per costituirne parte integrante, formale e sostanziale, ricordando che c'è il parere favorevole del responsabile e che occorre votare prima l'emendamento e poi la proposta.

Il Sindaco pone in votazione l'emendamento.

## **IL CONSIGLIO COMUNALE**

Presenti 15 (quindici) consiglieri,

Con voti favorevoli unanimi, espressi in forma palese per alzata di mano,

### **DELIBERA**

Di approvare l'emendamento allegato alla presente proposta di deliberazione, per costituirne parte integrante, formale e sostanziale.

Successivamente il Sindaco pone in votazione la proposta complessivamente come sopra emendata.

## **IL CONSIGLIO COMUNALE**

Presenti 15 (quindici) consiglieri,  
Con voti favorevoli unanimi, espressi in forma palese per alzata di mano,

**DELIBERA**

Di approvare l'emendamento allegato alla presente proposta di deliberazione, per costituire parte integrante, formale e sostanziale.

**IL CONSIGLIO COMUNALE**

Presenti 15 (quindici) consiglieri,  
Con voti favorevoli unanimi, espressi in forma palese per alzata di mano,

**DELIBERA**

Di approvare la proposta di deliberazione allegata al presente provvedimento, come sopra emendata.  
Ed inoltre,

**IL CONSIGLIO COMUNALE**

Presenti 15 (quindici) consiglieri,  
Con voti favorevoli unanimi, espressi in forma palese per alzata di mano,

**DELIBERA**

Di dichiarare il presente provvedimento immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 134 comma 4 del D.Lgs. 267/2000, per costituire parte integrante, formale e sostanziale.

*La seduta viene chiusa alle ore 19:15.*

Premessa.

Con nota inviata in data 24/05/2010, successivamente integrata in data 23/06/2010, presso il Ministero dell'Ambiente e delle Tutela del Territorio e del Mare – Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali, la Società Autostrada del Brennero S.p.A. ha presentato la richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale per il progetto "Realizzazione della terza corsia, nel tratto compreso tra Verona Nord (km 223) e l'intersezione con l'autostrada A1 (km 314).

In data 13/07/2010 prot. DVA-2010-0017405, a noi pervenuta in data 15/07/2010 nostro prot. 09174, il Ministero dell'Ambiente e delle Tutela del Territorio e del Mare – Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali ha trasmesso a questo Comune la documentazione progettuale ed ambientale inerente all'intervento in oggetto, al fine dell'espressione del parere ambientale, ai sensi del D.Lgs. n. 152/2006 e successive modifiche.

Con deliberazione del Consiglio Comunale n. 66 in data 23/09/2010 ha espresso il suddetto parere ambientale, facendo proprie le Osservazioni al Progetto Definitivo e allo Studio di Impatto Ambientale contenute nella Relazione Tecnica redatta dall'Ufficio Urbanistica ed allegata alla medesima deliberazione, poi trasmessa in data 11/10/2010 n. prot. 12515 al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali per gli adempimenti conseguenti.

Con Decreto n. 401 del 18/07/2011 del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, di concerto con il Ministro per i Beni e le Attività Culturali, **è stata accertata la compatibilità ambientale del progetto in argomento**, nel rispetto di un elenco di prescrizioni riportate all'interno del medesimo, tra le quali anche quelle, di seguito riportate, afferenti alle Osservazioni di questo Comune :

**"A - Prescrizioni della Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS :**

... (omissis) ...

4. prima dell'inizio dei lavori ed eventualmente durante il procedimento di approvazione, mediante conferenza dei servizi, ai sensi del DPR 24.7.1977 n. 616 come modificato dal DPR 18.4.1994 n. 383 (cioè in caso di necessità in VARIANTE alla strumentazione urbanistica locale), **in conformità alle osservazioni generali della deliberazione del Consiglio Comunale del Comune di Sommacampagna n. 66 del 23/09/2010 e successiva nota prot. 12515 del 11/10/2010**, il proponente dovrà acquisire il parere dell'ENAC in merito al progetto di sistemazione a verde e realizzazione dei bacini di laminazione, al fine di appurare se viene o meno a costituirsi un fattore di rischio per la navigazione aerea e siano, di conseguenza, studiate apposite correzioni al progetto originale;

5. il proponente, dovrà **prevedere ed installare le barriere antirumore in prossimità delle abitazioni in località Caselle** come da schema riportato nella prima delle osservazioni puntuali della deliberazione del Consiglio Comunale del Comune di Sommacampagna n. 66 del 23/09/2010 e successiva nota prot. 12515 del 11/10/2010;

6. prima dell'inizio dei lavori, il proponente, dovrà predisporre, concordare con gli uffici regionali o provinciali competenti ai controlli ambientali ed inviare a codesto ente, uno **studio di fattibilità concernente la realizzazione di fasce boscate ad azione filtrante di adeguata larghezza**, in riferimento ai previsti superamenti dei valori limite degli standard di qualità dell'aria relativi agli Ossidi di Azoto (NOx); tale studio dovrà tenere conto delle indicazioni di cui alla seconda delle osservazioni puntuali della deliberazione del Consiglio Comunale del Comune di Sommacampagna n. 66 del 23/09/2010 e successiva nota prot. 12515 del 11/10/2010.

... (omissis) ...

Con il medesimo Decreto veniva altresì stabilito (pag. 21) che le prescrizioni di cui all'elenco individuato sotto la lettera A (di cui sopra è riportato lo stralcio di interesse) "... dovranno essere soggette a verifica di ottemperanza da parte del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare; ...", cosicché al fine di ottemperare la Società proponente trasmetteva, con successiva nota n. prot. DTG/22504 del 12/09/2012, a noi pervenuta in data 18/09/2012 n. prot. 10929, la seguente documentazione progettuale integrativa, inerente al recepimento delle prescrizioni del Decreto, al fine di acquisire il parere del Comune sull'ottemperanza alle prescrizioni impartite :

- ✓ Elaborato 1 - Relazione di Ottemperanza alle prescrizioni;
- ✓ Elaborato 1D - Relazione Acustica (vistata per approvazione dal Responsabile del Servizio Ecologia);
- ✓ Elaborato 2D - Corografia scala 1:10.000;
- ✓ Elaborato 3D - Barriera B226+445S "Loc. Caselle-Via Sommacampagna" da km 226+445 a km 227+820 : Profilo longitudinale;
- ✓ Elaborato 4D - Barriera B228+003N "Pista svincolo Modena – Venezia" : Profilo longitudinale scala 1:50 / 1:500;

✓ Elaborato 5D – Barriera Verde.

A seguito degli accertamenti tecnici d'ufficio veniva tuttavia accertato che la predetta documentazione risultava carente di quanto indicato al punto 6, relativamente allo studio ambientale afferente agli impatti connessi all'NOx ed alle ricadute delle sue risultanze sulle modalità di realizzazione delle barriere verdi : tale studio veniva successivamente depositato in data 20.11.2012, con ciò consentendo a questo Comune di esprimersi in merito all'ottemperanza alle predette prescrizioni ambientali.

Il Ministero dell'Ambiente con Determinazione Direttoriale n. . 0001277 del 17/01/2013 accertava e comunicava alla A22, che lo inoltrava a questo Comune in data 11.02.2013 al prot. 2387, di non ritenere ancora assolti gli obblighi connessi alle prescrizioni impartite con il sopra citato Decreto n. 401/2011, con particolare riferimento alla n. 4 (per carenza di nulla-osta ENAC) ed alla n. 6 per carenza di verifica ed approvazione da parte degli uffici regionali e provinciali preposti, sottolineando che *in ordine alle concentrazioni di NO2 rispetto agli NOx totali, in termini assoluti, l'efficacia delle fasce boscate sia meno significativa e tale da non modificare sostanzialmente lo scenario degli impatti e che le opere di mitigazione/compensazione ambientale quali fasce boscate ad azione filtrante costituiscono, potenzialmente, un impatto aggiuntivo al settore agricolo a causa dell'occupazione di terreno.*

Con successiva delibera consiliare n. 8 del 07/02/2013 questo Comune, in ordine alle proprie indicazioni – prescrizioni, esprimeva PARERE POSITIVO in sull'ottemperanza da parte del proponente alle prescrizioni dettate con delibera n. 66 del 2010, richiedendo che *“le aree sulle quali verrà realizzata la barriera verde vengano gestite e mantenute da parte della società autostradale in accordo con questo Comune, all'interno di un apposito atto convenzionale, in funzione dell'interesse pubblico cui soggiacciono per la mitigazione degli impatti autostradali, precisando in tale convenzione che le relative aree vengano inserite nel futuro Piano degli Interventi quali aree di verde pubblico e/o di interesse pubblico”.*

In data 14.05.2013 perveniva comunicazione del Ministero per le Infrastrutture ed i Trasporti, giusto prot. 6699, di attivazione del procedimento di verifica di conformità urbanistica del progetto, in applicazione del D.P.R. 383 del 1994 cui faceva seguito l'invio alla Regione Veneto del parere di competenza, reso con nota d'ufficio prot. 7382 del 24/05/2013, con il quale si attestava la conformità dello stesso alle previsioni degli strumenti urbanistici comunali (PAT e PRG/PI all'epoca), evidenziando quanto segue:

1. *Ricadendo in parte all'interno del corridoio di progettazione di infrastrutture sovracomunali, per entrambi gli interventi, realizzazione terza e barriera verde, dovrà, in particolare essere verificata la congruenza e la compatibilità delle scelte progettuali contenute negli elaborati definitivi con eventuali interventi di natura sovra comunale esistenti e interessanti l'ambito territoriale in questione (il riferimento era al progetto Si.Ta.Ve. che infatti poi risulta riportato, non a caso, nella tavola di posizionamento delle barriere verdi);*
2. *Gli interventi di realizzazione sia delle barriere acustiche che della barriera verde dovranno risultare conformi alle norme in ordine al rispetto del vincolo altimetrico aeroportuale ed alle prescrizioni del Piano di Rischio Aeroportuale trasmesso ad ENAC, oltre alla normativa inerente alla tutela aeronautica per le aree limitrofe agli insediamenti aeroportuali (riflettonza delle barriere, richiamo dell'avifauna, ecc. .);*
3. *Dovranno essere rispettate le specifiche disposizioni in ordine alla piantumazione delle essenze arboree – arbustive contenute negli strumenti urbanistici vigenti comunali.*

Tali indicazioni venivano, altresì trasmesse al Ministero delle Infrastrutture con nota prot. 12267 del 09.09.2013, con la quale venivano anche ribadite le prescrizioni contenute nella delibera consiliare n. 66 del 2010 sopra citata.

Con nota pervenuta in data 07/08/2013 prot. 11035 il Ministero citato convocava la Conferenza dei Servizi prevista dal D.P.R. 383/1994, svoltasi in data 01/10/2013, durante la quale questo Comune esprimeva (come da documentazione in atti) parere favorevole (ribadendo le suddette prescrizioni) cui faceva seguito comunicazione (pervenuta in data 15.05.2014) di trasmissione del verbale definitivo della conferenza e quindi, con prot. 5385 del 07/05/2014, la nota formale di chiusura della stessa, con rinvio alla Direzione Generale per l'emissione del provvedimento di approvazione.

Si segnala che, in tale ultimo passaggio, viene richiamato il parere favorevole di ENAC espresso con nota prot. 22932 del 5/3/2014, con accertata ottemperanza alla prescrizione di cui al punto 4 del Decreto Ambientale 401 del 2011.

Ai sensi dell'allora vigente art. 26 del D.Lgs 152 del 2006, così come precisamente indicato a pag. 22 del provvedimento sopra citato, il progetto dichiarato ambientalmente compatibile (nel rispetto delle prescrizioni ivi dettate), doveva essere realizzato entro 5 anni dalla data di pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale, ivi specificando che, trascorso tale periodo,

fata salva la facoltà di proroga su richiesta del proponente, la procedura di valutazione dell'impatto ambientale dovrà essere reiterata.

Con Decreto n. 3167 del 22/04/2014 il Direttore Generale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti dichiarava perfezionata l'intesa Stato Regione approvando il progetto della terza corsia della A22 in esame, in applicazione delle disposizioni dell'art. 3 del D.P.R. 383 del 1994 ed apponendo sulle aree di interesse il vincolo espropriativo previsto dall'art. 10 comma 1 del D.P.R. 327/2001 : tale Decreto sostituisce ad ogni effetto gli atti di intesa, i pareri, le concessioni, anche edilizie, le autorizzazioni, le approvazioni, i nulla osta, previsti da leggi statali e regionali.

Con successiva delibera del Consiglio Comunale n. 43 del 09/06/2016 veniva approvata una "mozione" volta a sollecitare la Soc. Autostrada A22 ad attuare gli interventi di mitigazione sopra segnalati e a voler integrare il progetto o voler comunque "dar corso" alla piantumazione delle aree comprese nel raccordo autostradale A4-A22 (il cosiddetto quadrifoglio), con la realizzazione al suo interno del cosiddetto "Bosco di Benvenuto", già indicato nel Master Plan Paesistico Ambientale redatto dall'Arch. Kipar e depositato in atti, che veniva per altro inviato in copia digitale alla A22. Tale delibera veniva quindi trasmessa, con nota prot. 16685 del 25.08.2016, ad entrambe le Società di gestione Autostradale (A4 ed A22), nonché al Ministero dell'Ambiente ed a quello delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Nel merito va segnalato che il Ministero dell'Ambiente, con note pervenute in data 08/09/2016 prot. 17327 ed in data 20/09/2016 prot. 20263 ha ricordato alla Società proponente che non risultava ancora ottemperata la sopra citata prescrizione n. 6 del Decreto VIA, chiedendo alla medesima chiarimenti in merito alla luce di quanto indicato nella delibera consiliare n. 43 del 09/06/2016.

A riscontro della stessa la Società Autostrada del Brennero (A22), con nota pervenuta in data 22.09.2016 giusto prot. 18137 (in atti), comunicava che *Preme precisare che la realizzazione del "Bosco del Benvenuto" di cui al "Master Plan Paesistico Ambientale del Comune di Sommacampagna" non risulta attualmente prevista nell'ambito del citato progetto definitivo assoggettato a conferenza dei servizi*". Cosicché per effetto del predetto Decreto Ambientale 401 del 2011 e del Decreto 3167 del 2014 la realizzazione della segnalata area boscata non rientra tra le "mitigazioni" previste nel progetto approvato.

Va ricordato che la piantumazione delle aree comprese nel quadrifoglio autostradale era già stata indicata – proposta nella nota tecnica d'ufficio allegata alla delibera consiliare n. 66 del 2010, contestualmente alla creazione di una barriera verde lungo il confine est del territorio in corrispondenza del Centro Abitato di Caselle.

Tale indicazione non è stata accolta e ritenuta necessaria – ammissibile sia in sede di VIA ove, invece, è stata accolta e prescritta la proposta di creazione della barriera verde (poi inserita nel progetto), che in sede di verifica di conformità urbanistica nonostante il rappresentante del Comune avesse (in quella sede) ribadito le prescrizioni consiliari contenute nella delibera 66 del 2010.

Tutto ciò premesso :

dato atto che, ad oggi, le opere previste nel Decreto di compatibilità ambientale n. 401 del 18.07.2011 non risultano ancora essere state realizzate e che, per effetto delle disposizioni del Decreto medesimo, risultano decaduti i termini di efficacia in esso previsti, di anni 5, e che quindi è necessario al fine di poter dar corso ai lavori reiterare la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale;

richiamato il Decreto n. 3167 del 22/04/2014 il Direttore Generale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che dichiarava perfezionata l'intesa Stato Regione approvando il progetto della terza corsia della A22 in esame, in applicazione delle disposizioni dell'art. 3 del D.P.R. 383 del 1994 ed apponendo sulle aree interessate il vincolo espropriativo previsto dall'art. 10 comma 1 del D.P.R. 327/2002

confermato che tale Decreto sostituisce ad ogni effetto gli atti di intesa, i pareri, le concessioni, anche edilizie, le autorizzazioni, le approvazioni, i nulla osta, previsti da leggi statali e regionali;

viste le seguenti comunicazioni del Ministero della Transizione Ecologica :

- a) [ID 6189] Istanza di rilascio del provvedimento di V.I.A. nell'ambito del Provvedimento Unico in materia ambientale ai sensi dell'art. 27 del D.Lgs 162/06 e Piano di Utilizzo terre e rocce di scavo ai sensi dell'art. 9 del D.P.R. 120/2017 – Autostrada A 22 "del Brennero" – realizzazione della terza corsia nel tratto compreso tra Verona nord

(km 223) e l'intersezione con l'autostrada A1 (km 314). Comunicazione ai sensi dell'art. 27, comma 4 del D.Lgs 152/2006; pervenuta in data 01.07.2021 al n. 14161;

- b) [ID 6189] Istanza di rilascio del provvedimento di V.I.A. nell'ambito del Provvedimento Unico in materia ambientale ai sensi dell'art. 27 del D.Lgs 162/06 e Piano di Utilizzo terre e rocce di scavo ai sensi dell'art. 9 del D.P.R. 120/2017 – Autostrada A 22 “del Brennero” – realizzazione della terza corsia nel tratto compreso tra Verona nord (km 223) e l'intersezione con l'autostrada A1 (km 314). Richieste di integrazioni in seguito alla verifica dell'adeguatezza e completezza della documentazione; pervenuta in data 06.08.2021 al n. 17003;
- c) [ID 6189] Istanza di rilascio del provvedimento di V.I.A., **datata 11.10.2021**, nell'ambito del Provvedimento Unico in materia ambientale ai sensi dell'art. 27 del D.Lgs 162/06 e Piano di Utilizzo terre e rocce di scavo ai sensi dell'art. 9 del D.P.R. 120/2017 – Autostrada A 22 “del Brennero” – realizzazione della terza corsia nel tratto compreso tra Verona nord (km 223) e l'intersezione con l'autostrada A1 (km 314). Comunicazione procedibilità dell'istanza e pubblicazione avviso al pubblico; pervenuta in data 11.10.2021 al n. 21806;

richiamata la nota del sindaco di Sommacampagna prot. n. 19059 del 09.09.2021, predisposta dal Servizio Urbanistica con la quale, in riferimento alle comunicazioni di cui ai precedenti punti a) e b), segnalava quanto segue:

Si fa riferimento alla note 0070814.01-07.2021 e n. 00887030-06-08-21 per richiamare alla Vs. attenzione gli esiti della Conferenza dei Servizi approvativa del progetto di cui all'oggetto, con particolare riferimento alla "prescrizione" afferente alla realizzazione della "barriera vegetale di mitigazione ambientale dell'abitato di Caselle" (prevista negli elaborati di progetto), per segnalare che la realizzazione di tale opera risulta strettamente necessaria ed indispensabile ai fini di abbattere gli impatti autostradali sull'abitato di Caselle, già per altro particolarmente penalizzato dalla presenza di altri importanti infrastrutture (Aeroporto – Autostrade – Interporto Quadrante Europa).

Si fa presente che gli elaborati trasmessi, trattandosi di progetto definitivo, dovrebbero documentare l'esatta ubicazione posizionamento della "Barriera Verde a protezione dell'abitato di Caselle" (Elaborato A1-8.4 "Mitigazioni Ambientali e Paesaggistiche") nonché prevedere che la realizzazione di tale intervento sia preceduta o sia contestuale con l'inizio dei lavori, anche considerata la prevista ubicazione di aree cantiere nel quadrifoglio autostradale, al fine di limitare il più possibile i potenziali connessi disagi ambientali.

Inoltre, nel confermare l'attenzione e l'interesse di questa Amministrazione sull'esito del procedimento di V.I.A. in oggetto, si richiama l'attenzione di questo Ministero su quanto già a suo tempo segnalato (si fa rif. alla ns. prot. 16685 del 25.08.2016) relativamente alla possibile realizzazione, nel richiamato quadrifoglio di intersezione autostradale A4 – A22, di un'area boscata di adeguate dimensioni e composizione vegetazionale, ad integrazione degli interventi di mitigazione già previsti concernenti i "Bacini di laminazione" (Elaborato A1-8.2 del progetto).

Si evidenzia che questo Comune è dotato di un Piano di Rischio Aeroportuale, già approvato da ENAC, a seguito del quale ha individuato la tipologia delle essenze vegetali ammesse nelle aree di tutela aeroportuale per la realizzazione nelle aree di tutela di interventi "vegetali" di mitigazione degli impatti sull'abitato di Caselle. (art. 47 - Norme Tecniche Operative - Piano degli Interventi).

dato atto che con comunicazione datata 11/10/2021, pervenuta al prot. 21806 del 11/10/2021, si segnalava la procedibilità dell'istanza di VIA della proponente A22 e che il progetto, lo Studio di Impatto Ambientale comprensivo della Valutazione di Incidenza, il Piano di Utilizzo, la Sintesi non Tecnica erano pubblicati sul sito web del Ministero e che entro 60 gg dalla data della medesima, a mente delle disposizioni dell'art. 24 comma 3 del D.Lgs 152/06 era possibile inviare, per via telematica, pareri in merito e quindi entro il 10.12.2021;

rilevato che il progetto depositato corrisponde a quello già a suo esaminato per il quale erano già stati espressi specifici pareri sia ambientali (delibera consiliari n. 66 del 2010 e n. 8 del 2013 in premessa richiamate) che urbanistici (Conferenza dei Servizi del 01/10/2013) e dato atto che il Decreto finale n. 3167 del 22/04/2014 risulta a tutt'oggi valido in quanto sono tuttora vigenti le disposizioni regolamentari del D.P.R. che ne ha generato l'emanazione (n. 383 del 1994) e che pertanto il progetto approvato risulta conforme alle previsioni dello strumenti urbanistici vigente, ancorché non espressamente in essi recepito;

considerato, inoltre, che le aree del territorio comunale interessate dall'intervento in progetto sono urbanisticamente destinate nel P.I. vigente come segue:

- a) in Zona F9, le aree interessate dagli ampliamenti del sedime autostradale, ove possono essere realizzate tutte le attrezzature e gli impianti a servizio della viabilità, per le quali è prevista la sistemazione a verde con funzione di mitigazione ambientale;

b) in Zona Va destinata a verde agricolo con funzione di barriera e filtro contro le emissioni nocive e di riequilibrio ecologico per le zone abitate non sufficientemente protette da insediamenti e infrastrutture che generano impatti ambientali negativi, le aree ove è prevista la realizzazione delle barriere verdi;  
talché, fermo quanto sopra esposto, le previsioni progettuali risultano sostanzialmente urbanisticamente conformi;

vista la comunicazione della Regione Veneto – Unità Organizzativa Valutazione Impatto Ambientale n. 478742 C. 101 datata 21.10.2021, pervenuta via PEC al prot. 22628 con la quale l'ente si riserva di esprimersi in merito ai sensi dell'art. 19 della Legge Regionale 4 del 2016;

**Art. 19 - Partecipazione della Regione alla procedura di VIA di competenza statale.**

1. Per le tipologie progettuali di cui all'Allegato II, Parte II, del Decreto legislativo, il parere richiesto è espresso dal direttore di area competente in materia di tutela dell'ambiente, previa acquisizione del parere del Comitato tecnico VIA. ( 11)

vista la relazione tecnica trasmessa, in forma scritta, dal Responsabile del Servizio Ecologia – Ambiente – Tari, depositata agli atti in data 02.12.201 al prot. 25886, Allegato B alla presente proposta di delibera quale parte integrante formale e sostanziale, prendendo atto delle Osservazioni ivi proposte come di seguito sinteticamente indicate:

- A. Analisi degli effetti cumulativi (Direttiva 9711/Ce e ss.mm.ii);
- B. Impatto Acustico;
- C. Impatto Atmosferico;
- D. Piano di utilizzo delle terre e rocce di scavo;
- E. Cantieristica;
- F. Impatti climatici;
- G. Monitoraggio;

rilevata la nota, contenuta nel parere medesimo, afferente alla Valutazione di Incidenza Ambientale, ed osservato che il progetto di cui trattasi è opera pubblica di interesse nazionale, oggetto di VIA statale e che gli uffici comunali non sono chiamati al rilascio di alcun provvedimento autorizzativo in merito, anche in quanto nessun Sito di Interesse Comunitario e/o Zona di Protezione Speciale e/o Rete Natura 2000, risulta ubicata nel territorio comunale e che nessuna valutazione può essere condotta sugli eventuali impatti su tali ambiti in relazione agli eventuali relativi piani di gestione;

ricordata nel merito che, come chiarito anche nella D.G.R. 2299/2014, la Valutazione di Incidenza è effettuata dall'autorità pubblica competente all'approvazione del progetto e che la stessa costituisce parte integrante del provvedimento ambientale finale che viene rilasciato, nel caso in esame, dal Ministero della Transizione Ecologica;

visto il parere espresso, in forma scritta, dal Responsabile del Servizio Lavori Pubblici, depositato agli atti in data 03.12.2021 al prot. 26094, Allegato C alla presente proposta di delibera quale parte integrante formale e sostanziale (la data e n. di protocollo ivi riportato non sono quelli ufficiali), prendendo atto di quanto attiene al Cantiere temporaneo codificato nel progetto con la sigla CB01 (pag. 50 – RGE02\_SIA);

richiamate le disposizioni del D.Lgs 152/06 ed in particolare dell'art. 24 comma 3 e ricordato che i Comuni il cui territorio è interessato dalla realizzazione del progetto o opera possono esprimere le loro osservazioni e/o il loro parere sul progetto preliminare/definitivo e sullo Studio di Impatto Ambientale;

evidenziato che la rilevanza ambientale del progetto e dei connessi potenziali impatti sul territorio rendono opportuno che ad esprimere il parere definitivo sia il Consiglio Comunale pur in mancanza di una specifica disposizione di legge (D.GLS. 152/2006 e legge regionale n. 4 del 2016) che attribuiscono tale competenza all'organo consiliare;

dato atto che in data 06/12/2021 alle ore 18,00 il progetto e i predetti pareri tecnici sono stati portati all'attenzione della Commissione Tecnica Comunale Permanente, che in relazione alle previsioni progettuali e preso atto delle verifiche e delle valutazioni degli uffici preposti, ha PRESCRITTO, come da verbale in atti, quanto segue :

- 1) le barriere e/o le opere di mitigazione (anche relative al rumore) siano posizionate il più possibile, vicino al sedime autostradale e realizzate in "continuo" lungo tutto il tracciato fronteggiante il territorio comunale, senza le interruzioni che sono previste nel progetto;

- 2) le mitigazioni da realizzare con “barriere vegetali” siano costituite sin dall’impianto da piante di adeguante dimensioni (almeno 3 metri di altezza per le piante di alto fusto e 1 metro per gli arbusti) al fine raggiungere gli effetti di mitigazione entro un tempo massimo di 5 o 6 anni;
- 3) sia limitata entro 100 km/ora la velocità massima di transito dei mezzi nel tratto fronteggiante il territorio comunale, in quanto ciò comporta una rilevante riduzione degli impatti atmosferici e delle emissioni inquinanti, e sia previsto un severo controllo in merito con sanzionamento dei trasgressori;
- 4) il monitoraggio ambientale (aria e rumore) venga effettuato con centraline ubicate in prossimità del territorio e di Caselle, concordandone l’ubicazione con questo Comune;
- 5) sia stralciato dagli elaborati afferenti alla mitigazione con barriere vegetali il tracciato della Si.Ta.Ve., non più attuale, riposizionandole il più possibile vicino confine comunale, in coerenza con la prescrizione n. 1.

richiamate altresì le disposizioni del D.P.R. 383/1994 relativamente alla conformità urbanistica del progetto, come sopra indicate;

viste le disposizioni del D.Lgs 33/13 e dato atto che i pareri tecnici allegati alla presente proposta di delibera verranno resi pubblici contestualmente alla pubblicazione della stessa nel sito internet istituzionale;

### DELIBERA

- ✓ di prendere atto di tutto quanto illustrato a motivazione e supporto del parere da esprimersi, ai sensi del D.Lgs 152/06, sull’istanza di rilascio del provvedimento di V.I.A., **datata 11.10.2021**, nell’ambito del Provvedimento Unico in materia ambientale ai sensi dell’art. 27 del D.Lgs 162/06 e Piano di Utilizzo terre e rocce di scavo ai sensi dell’art. 9 del D.P.R. 120/2017 – Autostrada A 22 “del Brennero” – realizzazione della terza corsia nel tratto compreso tra Verona nord (km 223) e l’intersezione con l’autostrada A1 (km 314);
- ✓ di richiamare in quanto ad oggi valide valutazioni ambientali già effettuate con delibere consiliari n. 66 del 23/09/2010 e n. 8 del 07/02/2013, tenuto conto che il progetto depositato contiene le mitigazioni ambientali a suo tempo concordate;
- ✓ di prescrivere, per quanto di competenza, quanto già segnalato con la nota, a firma del Sindaco prot. n. 19059, inviata in data 09.09.2021, chiedendo che il progetto venga integrato, al fine di mitigare gli impatti già provocati sul territorio dall’infrastruttura esistente e da quelli futuri connessi al progetto in esame, prevedendo la copertura vegetale - piantumazione delle aree ubicate nel quadrifoglio di incrocio delle Autostrade A22 ed A4, come già segnalato e proposto nella delibera consiliare n. 43 del 09/06/2016, in premessa citata, con essenze autoctone atte all’abbattimento degli inquinanti emessi dai mezzi in transito;
- ✓ di prescrivere, per quanto di competenza, l’adeguamento del progetto e delle mitigazioni ambientali in esso previste alle osservazioni – indicazioni – prescrizioni – richieste contenute nelle Relazione Tecnica del Servizio Ecologia ed Ambiente, Allegato B alla presente proposta di delibera quale parte integrante formale e sostanziale, chiedendo al Ministero della Transizione Ecologia di prevedere una successiva verifica di ottemperanza e monitoraggio in merito;
- ✓ di prendere atto del parere espresso, in forma scritta, dal Responsabile del Servizio Lavori Pubblici, depositato agli atti in data 03.12.2021 al prot. 26094, Allegato C alla presente proposta di delibera quale parte integrante formale e sostanziale, anche con riferimento al Cantiere temporaneo codificato nel progetto con la sigla CB01 (pag. 50 – RGE02\_SIA), chiedendo al Ministero della Transizione Ecologia di prescrivere in sede di VIA quanto in esso segnalato;
- ✓ di far proprie le valutazioni e le indicazioni della Commissione Tecnica Comunale Permanente, risultanti dal Verbale della seduta del 06.12.2021, **PRESCRIVENDO** per quanto di competenza, in aggiunta e/o ad integrazione di quanto sopra in adeguamento del progetto e delle mitigazioni ambientali in esso previste, quanto segue:
  1. le barriere e/o le opere di mitigazione (anche relative al rumore) siano posizionate il più possibile, vicino al sedime autostradale e realizzate in “continuo” lungo tutto il tracciato fronteggiante il territorio comunale, senza le interruzioni che sono previste nel progetto;

2. le mitigazioni da realizzare con “barriere vegetali” siano costituite sin dall’impianto da piante di adeguate dimensioni (almeno 3 metri di altezza per le piante di alto fusto e 1 metro per gli arbusti) al fine raggiungere gli effetti di mitigazione entro un tempo massimo di 5 o 6 anni;
  3. sia limitata entro 100 km/ora la velocità massima di transito dei mezzi nel tratto fronteggiante il territorio comunale, in quanto ciò comporta una rilevante riduzione degli impatti atmosferici e delle emissioni inquinanti, e sia previsto un severo controllo in merito con sanzionamento dei trasgressori;
  4. il monitoraggio ambientale (aria e rumore) venga effettuato con centraline ubicate in prossimità del territorio e di Caselle, concordandone l’ubicazione con questo Comune;
  5. sia stralciato dagli elaborati afferenti alla mitigazione con barriere vegetali il tracciato della Si.Ta.Ve., non più attuale, riposizionandole il più possibile vicino confine comunale, in coerenza con la prescrizione n. 1;
- ✓ di dare atto che la conformità urbanistica del progetto, anche in relazione alle disposizioni del vigente Piano degli Interventi (come in premessa precisato), è già stata ottenuta con Decreto n. 3167 del 22/04/2014 il Direttore Generale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che ha dichiarato perfezionata l’intesa Stato Regione relativa approvando il progetto in esame, in applicazione delle disposizioni dell’art. 3 del D.P.R. 383 del 1994, ricordando che tale Decreto sostituisce ad ogni effetto gli atti di intesa, i pareri, le concessioni, anche edilizie, le autorizzazioni, le approvazioni, i nulla osta, previsti da leggi statali e regionali;
  - ✓ di ribadire la richiesta, a suo tempo già formulata, che le aree sulle quali verrà realizzata la barriera verde vengano gestite e mantenute da parte della società autostradale in accordo con questo Comune, all’interno di un apposito atto convenzionale, in funzione dell’interesse pubblico cui soggiacciono per la mitigazione degli impatti autostradali;
  - ✓ di trasmettere le delibera di approvazione ed i relativi allegati al Ministero della Transizione Ecologia, alla Regione Veneto ed alla Società Autostrada del Brennero A22 per gli adempimenti conseguenti;

#### **DELIBERA inoltre**

di dichiarare la presente immediatamente eseguibile in ragione dei termini temporali previsti per il deposito della stessa e dei relativi allegati al Ministero della Transizione Ecologica

COMUNE DI SOMMACAMPAGNA  
PROVINCIA DI VERONA

ALLEGATO A) alla proposta di deliberazione di Consiglio Comunale avente ad oggetto Istanza di rilascio del provvedimento di V.I.A. nell'ambito del Provvedimento Unico in materia ambientale ai sensi dell'art. 27 del D.Lgs 162/06 e Piano di Utilizzo terre e rocce da scavo ai sensi dell'art. 9 del D.P.R. 120/2017 - Autostrada A 22 "del Brennero" - realizzazione della terza corsia nel tratto compreso tra Verona nord (km 223) e l'intersezione con l'autostrada A1 (km 314). Espressione del parere di competenza ai sensi dell'art. 24 comma 3 del D.Lgs 152/06.

**PARERI AI SENSI DELL'ART. 49, COMMA 1, DEL D.LGS. 267/2000**

---

**PARERE PER REGOLARITA' TECNICA**

Parere: Favorevole

Data: 09/12/2021

IL RESPONSABILE DEL SERVIZIO  
F.to PAOLO SARTORI

**Deliberazione di Consiglio Comunale n. 88 del 09/12/2021**

Letto e sottoscritto.

IL SINDACO  
Fabrizio Bertolaso

IL SEGRETARIO COMUNALE  
Tommaso D'Acunzo

---

**REFERTO DI PUBBLICAZIONE**

La presente deliberazione è stata pubblicata all'Albo Pretorio per 15 giorni consecutivi a partire dal \_\_\_\_  
come prescritto dall'art. 124, comma 1°, del D. Lgs. 18.8.2000 n.267.

L'INCARICATO COMUNALE  
Laura Melchiori

---

**ESECUTIVITA'**

La presente deliberazione:

- è stata dichiarata immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 134 comma 4 del D.Lgs. 267/2000.
- Diverrà esecutiva ai sensi dell'art. 134 comma 3 del D.Lgs. 267/2000 trascorsi 10 giorni dalla data di pubblicazione.

IL SEGRETARIO COMUNALE  
Tommaso D'Acunzo



# COMUNE DI SOMMACAMPAGNA

PROVINCIA DI VERONA

## SERVIZIO ECOLOGIA AMBIENTE TARI

PROT. 25886/2021

### **Progetto di ampliamento alla terza corsia dell'Autostrada del Brennero nel tratto compreso tra Verona Nord e l'innesto A1-A22 a Modena.**

#### **Relazione tecnica**

##### **Premessa**

Il presente Studio di Impatto Ambientale riguarda la realizzazione della terza corsia del tratto compreso dal Km 223 (Verona Nord) al Km 314 (Intersezione con l'A1) dell'autostrada del Brennero, A22. Lo studio rappresenta un sostanziale aggiornamento del documento presentato nel 2010 nell'ambito della procedura di VIA che si concluse con l'emanazione del Decreto Ministeriale n. 401 del 18/07/2011 (prot. DVA DEC-2011-0000401 del 18/07/2011). Tale decreto sanciva l'esito positivo della procedura, subordinato al rispetto di una serie di prescrizioni a cui si diede corso nel periodo successivo all'emanazione del parere portando allo sviluppo ulteriore del progetto che approdò nel 2013 alla conferenza dei servizi.

Per motivazioni proprie della committenza, la conclusione delle procedure e l'avvio dei lavori furono rimandati superando la validità temporale di 5 anni associata alle procedure di VIA ai sensi del comma 6 dell'art. 26 del D.lgs. 152/06 allora vigente (oggi la scadenza temporale del provvedimento di VIA è regolata diversamente dal comma 5 dell'art. 25). Tale situazione è alla fonte della comunicazione del 20/6/19 prot. DVA\_REGISTRO UFFICIALE.U.0015782.20-06-2019 con la quale il MATTM ha informato la Società Autobrennero della decadenza dell'efficacia della compatibilità ambientale.

La società Autobrennero ha quindi accolto l'indicazione del MATTM reiterando la procedura di VIA con una versione aggiornata di tutta la documentazione. Tale aggiornamento tiene conto della evoluzione del contesto di riferimento, di alcune lievi modifiche progettuali intervenute e delle modifiche del quadro normativo ambientale generale e di quelle specifiche sulla VIA intervenute a seguito del recepimento della Direttiva Comunitaria VIA 2014/52/UE recepita con il Dlgs. 104/2017, in specie per ciò che concerne i contenuti degli studi di impatto ambientale. Rispetto alle modifiche progettuali, queste riguardano in gran parte l'organizzazione dei lavori e relativa suddivisione in lotti. Alcune variazioni sono legate anche ad approfondimenti progettuali scaturiti dalle prescrizioni che hanno accompagnato il precedente parere positivo di compatibilità ambientale, quali ad esempio la definizione di alcune misure di mitigazione e compensazione.

Per quanto riguarda le innovazioni normative in materia di SIA, si ricorda che il D.lgs. 104/2017 che ha rinnovato profondamente il D.lgs 152/06 in materia di VIA, ha abrogato le norme tecniche di cui al DPCM 27/12/88 annullando lo standard che per anni ha caratterizzato l'impostazione degli Studi di Impatto Ambientale nei consueti tre "quadri di riferimento".

##### **Progetto**

Il tratto autostradale oggetto di ampliamento ricade nelle regioni Veneto, Lombardia ed Emilia Romagna, ed in particolare è suddiviso nei territori comunali così come segue:

PROVINCIA	COMUNE	PROGRESSIVE	LUNGHEZZA	
Verona	Verona	223.100	227.574	4.474
	Sommacampagna	227.574	228.365	791
	Villafranca	228.365	232.991	4.626
	Vigasio	232.991	238.817	5.826
	Povegliano	238.817	239.343	526
	Nogarole Rocca	239.343	246.118	6.775
Mantova	Roverbella	246.118	249.849	3.731
	San Giorgio	249.849	257.809	7.960
	Mantova	257.809	258.229	420
	San Giorgio	258.229	258.646	417
	Mantova	258.646	262.583	3.937
	Virgilio	262.583	264.189	1.606
	Bagnolo San Vito	264.189	269.772	5.583
	San Benedetto Po	269.772	272.090	2.318
	Pegognaga	272.090	278.702	6.612
	Gonzaga	278.702	283.929	5.227
Reggio Emilia	Reggiolo	283.929	286.687	2.758
	Rolo	286.687	290.833	4.146
Modena	Carpì	290.833	305.529	14.696
	Campogalliano	305.529	313.085	7.556
<b>TOTALE =</b>			<b>89.985 m</b>	

Per il tratto ubicato nel comune di Verona e Sommacampagna, l'autostrada A22 si situa ad una distanza di circa 200-300 metri dalla frazione di Caselle ed è in rilevato: in relazione al potenziale inquinamento atmosferico, è necessario far presente che i venti predominanti sono in direzione est-ovest e questo significa che investono direttamente il centro abitato. Per questo motivo si ritiene che il tratto autostradale che presenta ripercussioni ambientali sul territorio del Comune di Sommacampagna, non sia limitato ai soli 791 m, come sopra indicato in tabella, che corrispondono solo al tratto interno al quadrifoglio, bensì debba essere considerata una lunghezza maggiore, che comprenda anche parte o tutto il tratto nel Comune di Verona che transita parallelo al confine comunale. Peraltro allo stato attuale non sono state predisposte barriere vegetali idonee alla funzione di filtro degli agenti inquinanti ed, in particolare, delle polveri sottili ed il fenomeno di dispersione, quindi, non risulta adeguatamente mitigato.

La realizzazione dell'intervento è giustificata dalla società proponente con la necessità primaria di risolvere i problemi di congestione del tratto stradale in questione, elevando altresì gli attuali livelli prestazionali di sicurezza dell'infrastruttura (allargamento dell'attuale corsia d'emergenza) e migliorando il livello di qualità ambientale (mitigazione impatto atmosferico ed acustico).

Allo stato attuale la tratta in esame presenta una domanda di traffico dell'ordine dei 43.000 veicoli medi giornalieri annui (VTGMA) bidirezionali, con una elevata percentuale di traffico pesante pari a circa il 30%. Gli attuali tassi di crescita del traffico dimostrano come l'attuale infrastruttura presenterà sempre più spesso in futuro, nel medio periodo, situazioni di congestione, con relativo aumento di incidentalità e carico inquinante (derivante principalmente dalle maggiori emissioni dei veicoli obbligati dal traffico a permanere in sosta). La realizzazione della terza corsia permetterà di migliorare tale scenario negativo e consentirà la predisposizione di un'adeguata corsia d'emergenza, oggi sottodimensionata, garantendo in tal modo un maggiore livello generale di sicurezza dell'infrastruttura. Inoltre saranno realizzate contestualmente tutte le opere di mitigazione dell'impatto acustico, già previste nel Piano di Risanamento Acustico ma con tempistiche di più lungo periodo. Infine saranno realizzate tutte le opere necessarie alla raccolta e al primo trattamento delle acque meteoriche e di dilavamento, secondo la più recente normativa.

Per la maggior parte della tratta autostradale interessata, la realizzazione della terza corsia avverrà utilizzando il sedime ad incolto tuttora disponibile all'interno delle due carreggiate esistenti. A partire invece dall'intersezione con la linea ferroviaria Verona - Mantova e fino al casello Verona Nord (tratto che interessa Sommacampagna), tale sedime incolto non è più presente e, pertanto, l'intervento prevede l'allargamento laterale delle attuali carreggiate: di conseguenza sarà necessaria la sostituzione di tutti i manufatti stradali interessati, quali ponti, sottopassi, sovrappassi, ecc.

## Territorio di competenza comunale

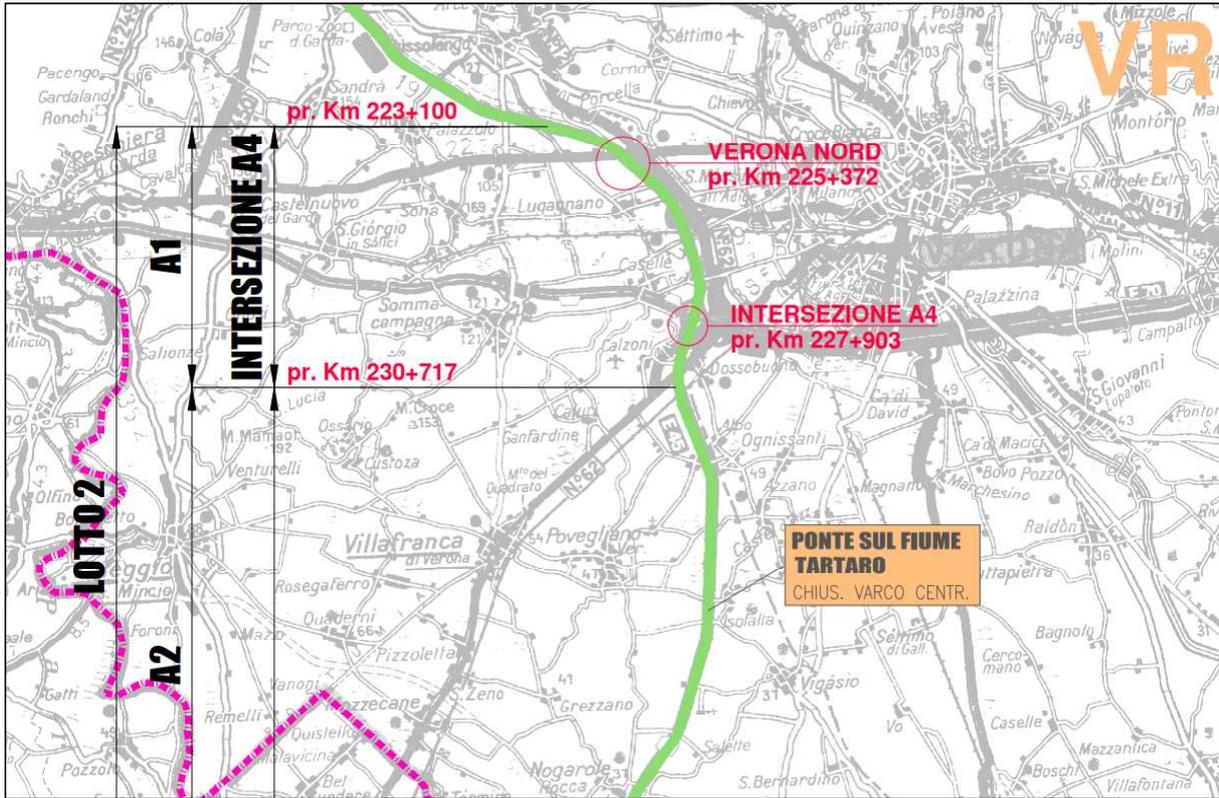


Figura A - Tratta autostradale interessante il territorio del Comune di Sommacampagna (Segmento A1)

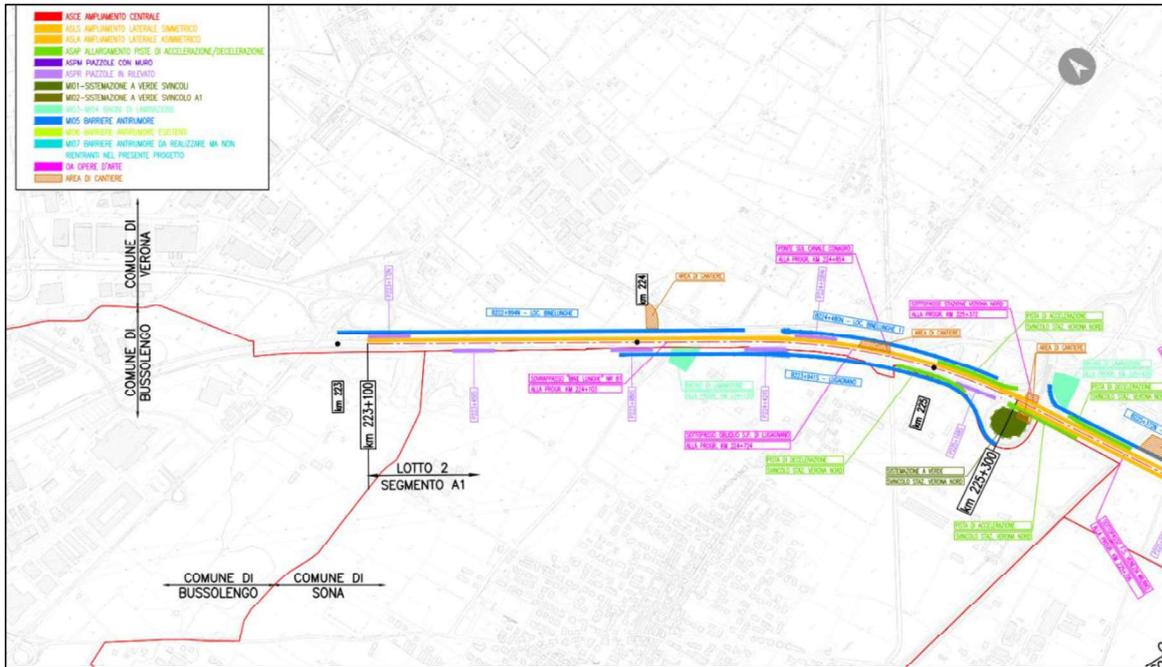


Figura 2 - Tratta autostradale interessante il territorio del Comune di Sommacampagna (dettaglio)

La tratta che interessa il Comune di Sommacampagna ricade interamente all'interno del cosiddetto "quadrifoglio autostradale", ovvero quell'area circoscritta dall'incrocio delle due autostrade A22 e A4 e dai rispettivi bracci di svincolo (vedi confine comunale indicato in rosso nella figura di cui sopra). Come si evince dal Progetto Definitivo, è prevista la realizzazione di alcuni bacini di laminazione e di alcune macchie boscate all'interno delle aree intercluse dagli svincoli autostradali: in fase di approvazione finale del progetto, pertanto, dovrà essere acquisito parere da ENAC, soprattutto in relazione al rischio di abbagliamento generato dalla presenza di superfici riflettenti, quali specchi d'acqua, ed in merito alla selezione di specie floro-vegetazionali che riducano al minimo il rischio di annidamento di masse avifaunistiche.

## Prescrizioni oggetto della precedente procedura di VIA e loro ottemperanza: Comune di Sommacampagna

Come già accennato il progetto dell'ampliamento alla terza corsia è già stato oggetto di un parere positivo di compatibilità ambientale (Decreto n. 401/2011). Il parere positivo contiene una serie di prescrizioni prodotte sia direttamente dalla Commissione Tecnica VIA/VAS che da altri soggetti istituzionali coinvolti nella procedura. In particolare hanno prodotto prescrizioni: la Commissione Tecnica VIA e VAS, il MiBAC, la Regione Lombardia.

Per quanto attiene al Comune di Sommacampagna, era stato espresso il Parere Ambientale ai sensi del D.Lgs. 152/2006 con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 66 e successiva nota n.prot. 12515 del 11/10/2010. Si riportano di seguito le prescrizioni derivanti dal suddetto Parere, così come convalidate nella successiva procedura di verifica di ottemperanza, conclusasi con parere positivo della Commissione Tecnica VIA/VAS n. 1132 del 14/12/2012.

- Prescrizione n. 4: compatibilità aeronautica

La prescrizione riguardava la richiesta del Comune di Sommacampagna sull'esigenza di acquisire il parere dell'ENAC in merito al progetto di sistemazione a verde e realizzazione dei bacini di laminazione, al fine di appurare se venisse o meno a costituirsi un fattore di rischio per la navigazione aerea. Allo scopo fu predisposto uno studio (presente nel progetto sottoposto all'attuale procedura come elaborato E.2), volto a valutare la compatibilità aeronautica delle opere previste nel progetto nel tratto in prossimità dell'Aeroporto "Valerio Catullo" di Verona Villafranca.

Tale studio ha dimostrato che gli interventi previsti nel progetto, per quanto attiene alle aree in prossimità dell'Aeroporto "Valerio Catullo" risultano compatibili con le esigenze di sicurezza legate al traffico aereo gravante sullo scalo veronese. Ciò anche in virtù di alcune scelte progettuali che tendono a ridurre le criticità esistenti e a limitare i rischi futuri (sostituzione dei pali di illuminazione, opportune scelte di specie arboree e di governo delle aree a verde, ecc).

- Prescrizione n. 5: barriere antirumore in località Caselle

La prescrizione riguardava una specifica richiesta di installazione di barriere antirumore in prossimità delle abitazioni in località Caselle come da schema riportato nelle osservazioni puntuali presentate dal Consiglio Comunale del Comune di Sommacampagna.

In ottemperanza alla prescrizione fu predisposto uno specifico approfondimento delle analisi acustiche, che hanno permesso di integrare il progetto degli interventi di mitigazione acustica (elaborati A1.6), che nella sua versione aggiornata ricomprende anche le ulteriori barriere necessarie in base al supplemento di analisi riguardante tale zona.

- Prescrizione n. 6: abbattimento NOx

La prescrizione riguardava la richiesta, scaturita da osservazioni fatte dal Comune di Sommacampagna, di uno studio di fattibilità concernente la realizzazione di fasce boscate ad azione filtrante di adeguata larghezza, in riferimento a superamenti – allora previsti - dei valori limite degli standard di qualità dell'aria relativi agli ossidi di azoto (NOx).

In ottemperanza a questa prescrizione fu predisposto uno studio, volto a valutare l'efficacia in termini di abbattimento degli ossidi di Azoto NOx di fasce boscate ad azione filtrante posizionate ai lati dell'autostrada. Tale studio, alla luce dell'aggiornamento del progetto e delle analisi ambientali, risulta oggi superato perché, in conseguenza dei nuovi dati di traffico e delle migliori performance del parco circolante nello scenario di progetto, non si prevedono superamenti di NOx.

## Analisi aspetti ambientali di rilevanza

### Impatto atmosferico

Gli impatti sulla componente atmosfera associati al progetto sono riconducibili all'aumento delle concentrazioni degli inquinanti di origine veicolare nell'aria ambiente a seguito delle emissioni determinate dai flussi veicolari in circolazione lungo l'Autostrada A22.

Le analisi riportate all'interno del SIA hanno confrontato l'entità dei suddetti impatti nella condizione di attuale esercizio e negli scenari trasportistici programmatici e progettuali (anni 2025, 2030, 2035). Note le composizioni dei parchi circolanti nei diversi orizzonti temporali, le relative emissioni unitarie per tipologia veicolare e i flussi veicolari nei diversi scenari di traffico sono state simulate le emissioni annue di NOx, Pm10, Pm2.5, CO e VOC. Le valutazioni sono state sviluppate considerando velocità di transito pari a 130 km/h per autovetture e LDV (trasporto merci leggero) e 80 km/h per HDV (trasporto merci pesante).

Le valutazioni modellistiche si sono concentrate sugli inquinanti di origine veicolare che ad oggi presentano ancora delle criticità ossia Ossidi di Azoto (NOx/NO2) e Polveri (Pm10/Pm2.5). Gli scenari oggetto di valutazioni modellistiche riguardano lo stato attuale e quello di progetto al 2035, orizzonte temporale in cui si prevede l'ultimazione di tutti gli interventi e che risulta caratterizzato dai flussi veicolari maggiormente significativi.

Il SIA evidenzia come il rinnovo del parco veicolare determini una riduzione delle emissioni di entità variabile a seconda dell'inquinante considerato e tale da compensare ampiamente gli incrementi dei flussi veicolari attesi. Secondo il SIA le emissioni di NOx, rispetto allo scenario attuale, si riducono circa del 25% al 2025, del 40% al 2030 e del 50% al 2035. Meno significative ma pur sempre rilevanti sono le riduzioni del Pm10, che rispetto allo scenario attuale, risultano essere pari al 16/18% al 2025 e a circa il 25% nel 2030/2035. Relativamente al Pm2.5 le riduzioni risultano essere del 25% al 2025 e del 35/40% al 2030/2035. Per il CO, le riduzioni sono dell'ordine del 20%. Infine i COV si riducono del 30% al 2025 e del 43/44% al 2030/2035.

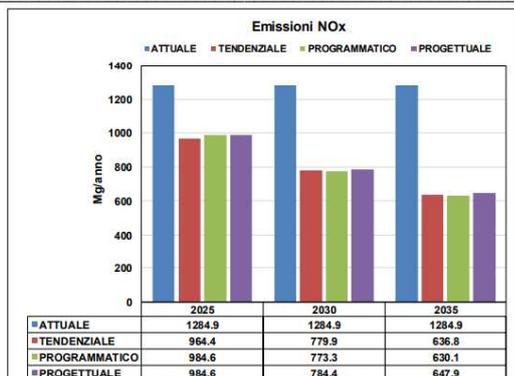


Fig. 22/7.4 - Bilanci emissivi NOx

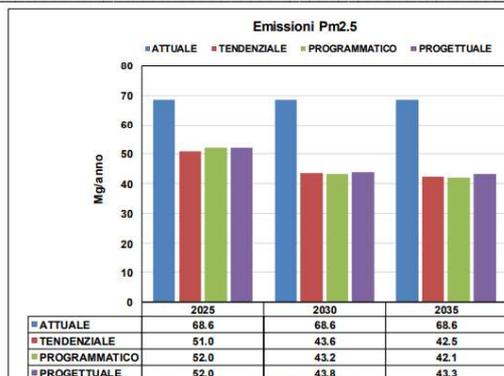


Fig. 24/7.4 - Bilanci emissivi Pm2.5

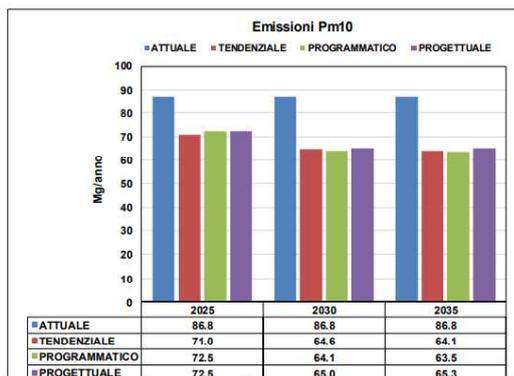


Fig. 23/7.4 - Bilanci emissivi Pm10

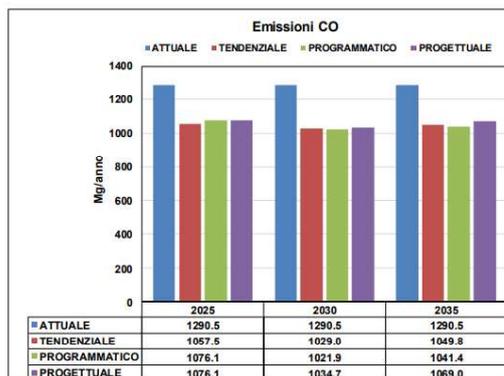


Fig. 25/7.4 - Bilanci emissivi CO

Si fa presente che nel SIA viene riportato che in Veneto la Direttiva Comunitaria 2008/50/CE ed il Decreto Legislativo 13 agosto 2010, N° 155 hanno comportato, con la D.G.R. N° 2130 del 23 dicembre 2012, la revisione della precedente zonizzazione che era stata approvata con D.G.R. N° 3195/2006. Si precisa che l'attuale zonizzazione, in vigore dal 1 gennaio 2021, è stata approvata con Delibera di Giunta Regionale 1855/2020 e aggiorna l'assetto zonale previgente, che era stato ratificato con DGRV 2130/2012.

È necessario far presente che l'infrastruttura in esame è limitrofa al centro abitato di Caselle. Il livello di qualità ambientale di quest'area è fortemente condizionato dalla contemporanea presenza di più infrastrutture, quali l'autostrada A4 "Serenissima", l'Aeroporto "Valerio Catullo", la stessa autostrada A22 "Del Brennero" e, più a nord, la linea ferroviaria Milano - Venezia ed il Progetto della TAV, attualmente in fase di esecuzione cantieristica. In tal senso devono essere valutati i cosiddetti "effetti cumulativi" (C.E.A.), così come previsto dalla Direttiva Comunitaria 97/11/CE, che così recita nella nota n.1 al paragrafo 4° dell'allegato IV: "La descrizione dei probabili effetti rilevanti del progetto proposto sull'ambiente dovrebbe riguardare gli effetti diretti, indiretti, secondari, cumulativi, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei, positivi e negativi del progetto."

A maggior chiarimento si richiama il parere del Servizio Ecologia rilasciato in data 08.03.2016 in merito alla procedura di VIA del Masterplan Aeroportuale ed, in particolare, i dati sulla qualità dell'aria in esso contenuti, precisando che sul sito comunale nell'apposita pagina dedicata alle informazioni ambientali (D.Lgs 33/2013) sono riportati gli aggiornamenti fino all'anno 2020.

Qui si riportano le conclusioni di detto parere in merito alla qualità dell'aria.

- soprattutto per quanto riguarda (il Biossido di azoto NO<sub>2</sub>) è indispensabile un'integrazione dello studio anche nella zona sud-ovest dell'aeroporto per avere un più completo e uniforme dato sull'impatto all'ambiente circostante relativamente ai parametri di inquinamento atmosferico;
- considerato che il progetto va ad evidenziare solo un minimo di interventi di mitigazione e su alcune piccole zone su cui verificare il rispetto dei limiti ed invece dal rilievo eseguito sui luoghi del contorno aeroportuale (via palazzina e loc. Accademia) le zone impattate sono molto più vaste di quanto previsto dal progetto a livello teorico è indispensabile un'integrazione dello studio per rivedere sia le zone che le quantificazioni delle mitigazioni rispetto ai parametri di inquinamento acustico;
- Considerato che lo studio affronta in maniera separata e distinta le varie problematiche di impatto si propone di far integrare lo studio con una valutazione di impatto cumulativa;

La realizzazione della terza corsia, in risposta alla crescente domanda di traffico stimata nel medio periodo, comporterà necessariamente un aumento del carico di inquinanti che potrebbero liberarsi nell'aria, in conseguenza della maggiore presenza veicolare sull'infrastruttura (circa 56.000 nell'ipotesi progettuale), con pesanti ripercussioni sulla salute pubblica: questa eventualità si verificherebbe anche assumendo l'ipotesi riportata all'interno del SIA in esame, di un generale miglioramento delle prestazioni delle autovetture e dei mezzi pesanti.

La valutazione delle necessarie opere di mitigazione ambientale (fasce boscate, zone verdi, ...), al fine di evitare il peggioramento dell'attuale livello di qualità atmosferica, deve obbligatoriamente confrontarsi con la cosiddetta "sommatoria degli effetti" (vedi lett. c del parere sul Masterplan aeroportuale), dal momento che sulla stessa area insistono più di una fonte inquinante, ed in particolar modo, l'aeroporto (vedi parere di competenza rilasciato in seno alla procedura di VIA del Masterplan), l'autostrada A22.

Ai fini di una corretta ed efficace azione mitigatoria contro il conseguente peggioramento del livello ambientale delle aree considerate, sarà necessario predisporre adeguate barriere vegetali, costituite da zone verdi e fasce boscate, di opportuna dimensione: "... Fasce di vegetazione di larghezza variabile, localizzate il più vicino possibile alla sede stradale, per sfruttarne la capacità di abbattimento delle sostanze inquinanti presenti nell'atmosfera, consentono di contenere le emissioni gassose e le polveri sottili in prossimità di aree sensibili come centri abitati o aree con colture di pregio. ..." (da "Il Passante Verde"). Il tratto autostradale in questione, infatti, risulta in sopraelevazione rispetto al piano campagna: tale conformazione morfologica amplifica ulteriormente l'incidenza territoriale del fenomeno di dispersione degli inquinanti, a causa della cosiddetta "caduta ad ombrello", per la quale essendo la fonte inquinante ad una quota maggiore rispetto ai possibili ricettori, la superficie investita dai gas e dalle polveri risulta maggiore.

A maggior chiarimento circa l'impronta geografica dell'impatto atmosferico generato dall'infrastruttura allo stato attuale e futuro, una volta realizzata la terza corsia, si riportano di seguito le rappresentazioni grafiche della dispersione di alcuni inquinanti. Si fa presente che tali raffigurazioni rappresentano l'ambito di esposizione agli agenti inquinanti generati solo dall'autostrada A22, ovvero non sono presi in considerazione i fenomeni cumulativi dovuti alla sovrapposizione degli effetti.

Si vuole inoltre porre all'attenzione come le stesse immagini giustifichino quanto affermato inizialmente circa la reale lunghezza del tratto autostradale dal quale derivano direttamente effetti ambientali sul territorio appartenente al Comune di Sommacampagna: è evidente che la valutazione del solo tratto all'interno del quadriglietto non può considerarsi esaustiva.

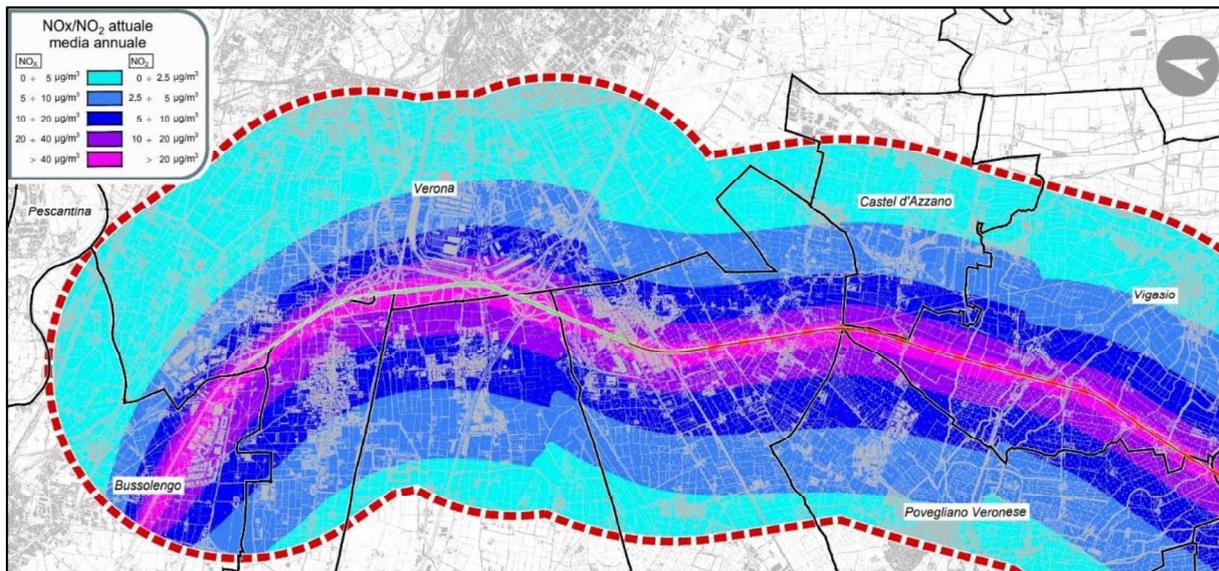


Figura C - Dispersione media annua attuale di NOx/NO2 (mancano gli effetti cumulativi).

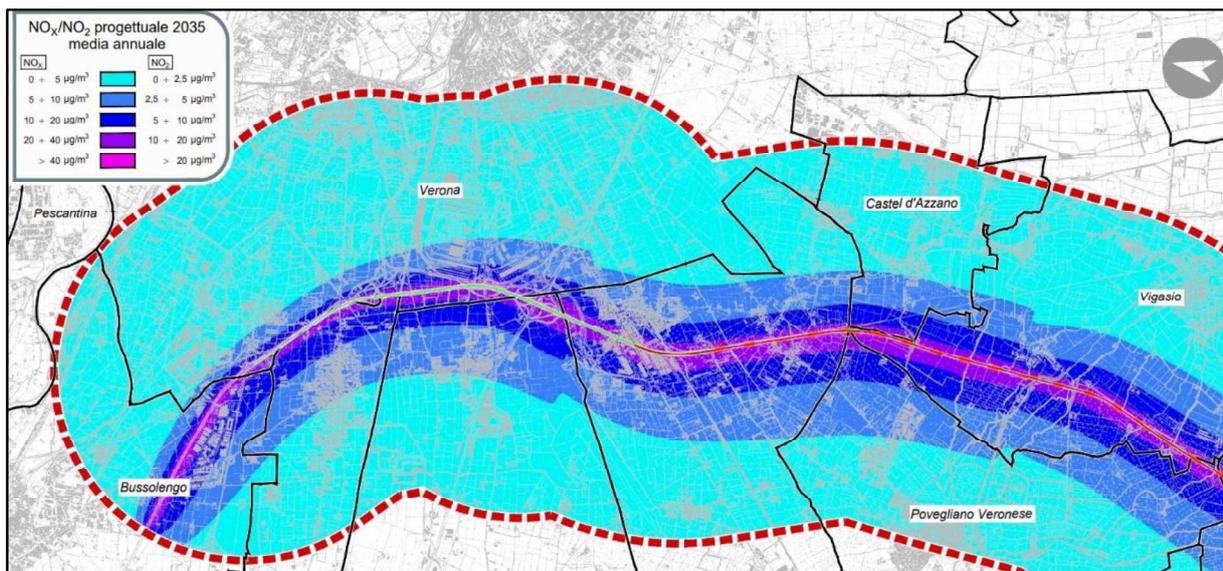


Figura 4 - Dispersione media annua di progetto di NOx/NO2 (mancano gli effetti cumulativi).

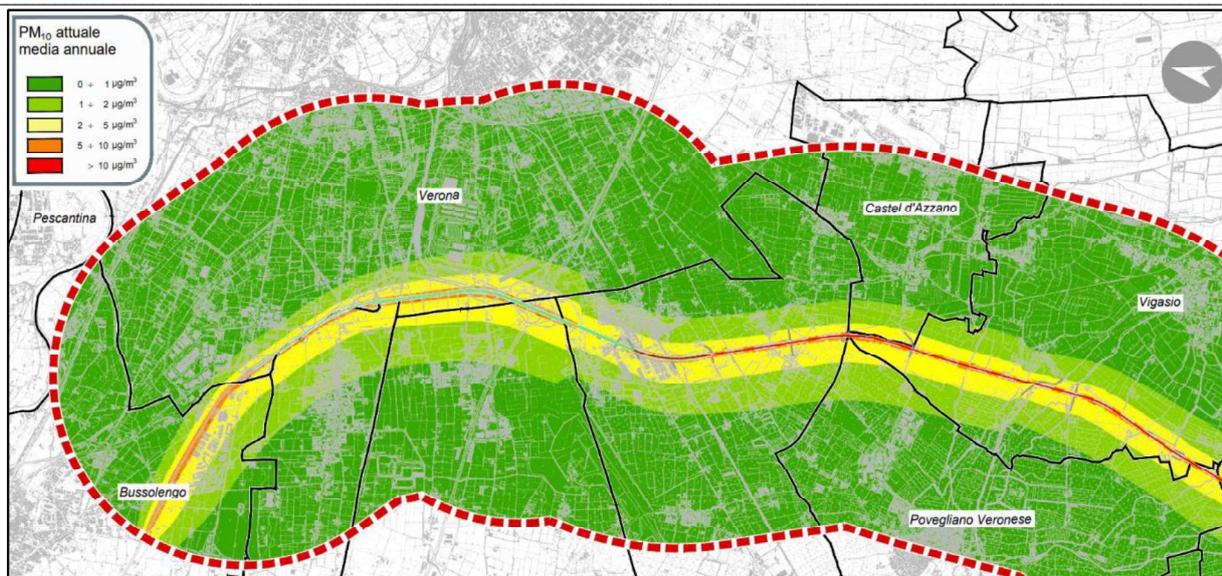


Figura 5 - Dispersione media annua attuale di PM10 (mancano gli effetti cumulativi).

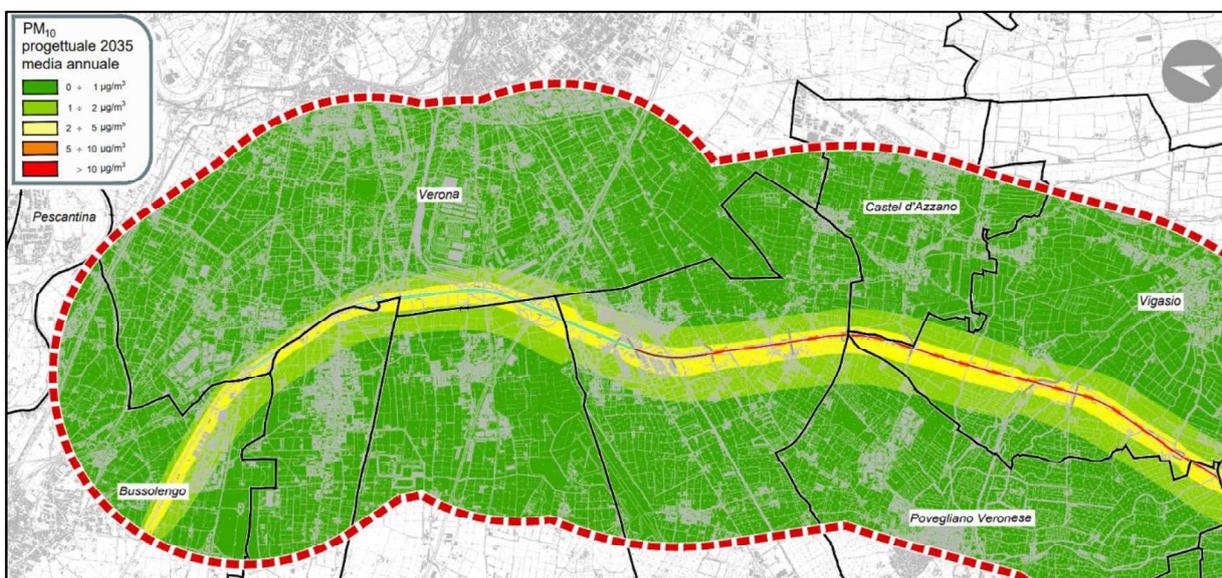


Figura 6 - Dispersione media annua di progetto di PM10 (mancano gli effetti cumulativi).

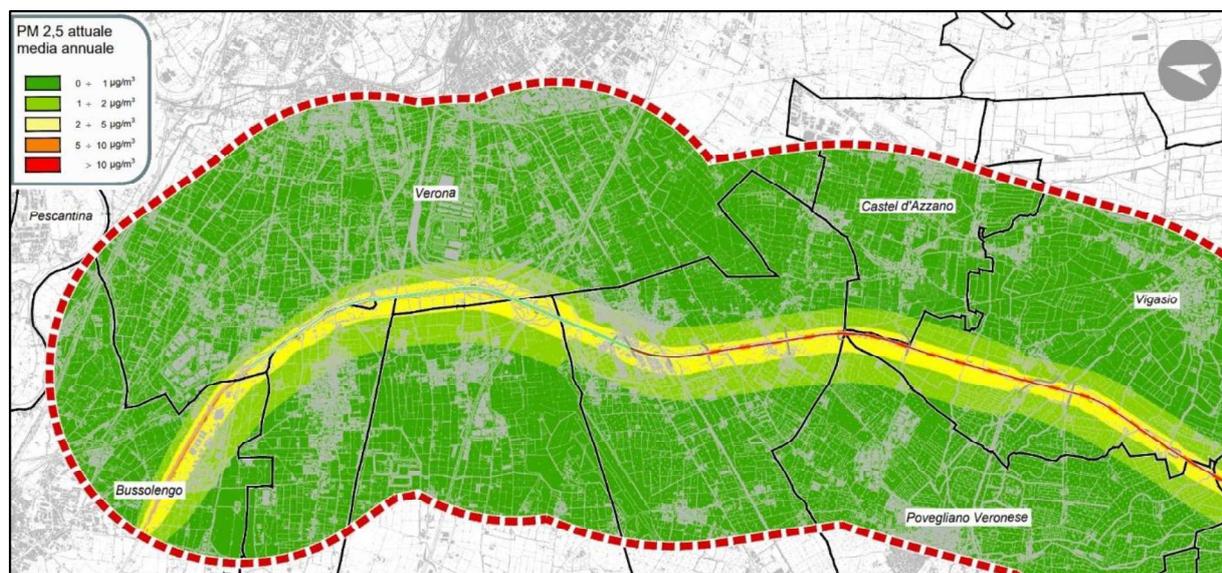


Figura 7 - Dispersione media annua attuale di PM2.5 (mancano gli effetti cumulativi).

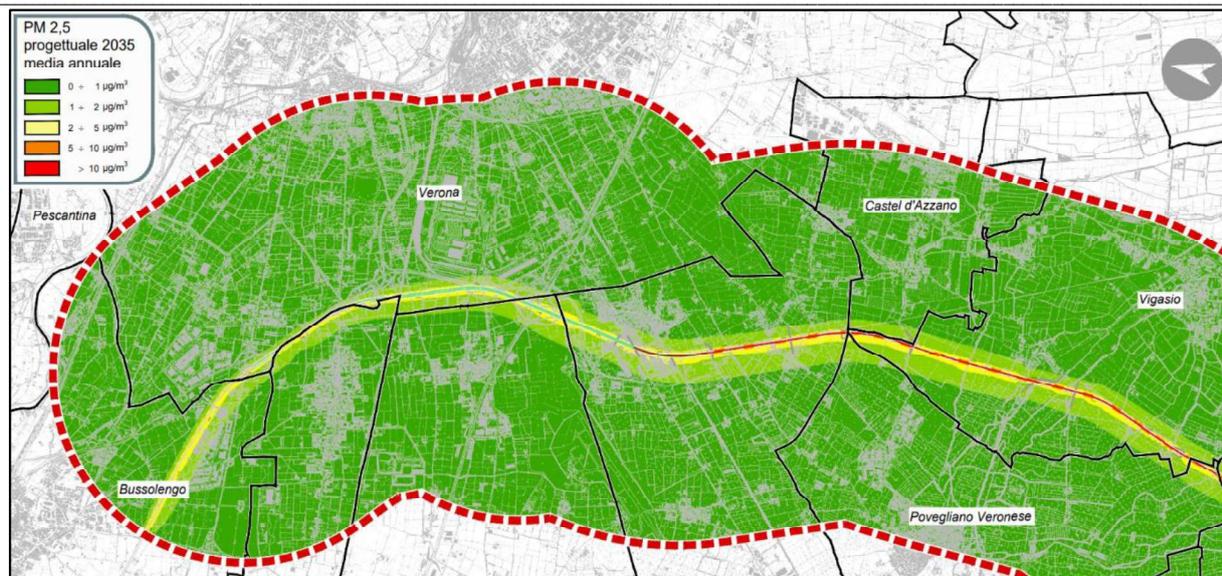


Figura 8 -- Dispersione media annua di progetto di PM2.5 (mancano gli effetti cumulativi).

Nonostante le valutazioni svolte nel SIA abbiano documentato, per lo Scenario Progettuale al 2035, impatti sostanzialmente conformi ai limiti normativi in virtù, soprattutto del costante rinnovo del parco veicolare che determina una riduzione alla fonte delle emissioni di inquinanti, sono state comunque individuate delle strategie di mitigazione che potranno essere oggetto di approfondimento nelle fasi di approfondimento progettuale o di gestione dell'intervento.

Le strategie individuate riguardano:

- garantire i servizi infrastrutturali richiesti dagli autoveicoli a basse emissioni (GPL; GNC, GNL; idrogeno, elettrico);
- contenere tutte le cause di possibili emissioni di polveri non esauste. Interventi per favorire il transito di veicoli a bassa emissione Le emissioni associate all'esercizio dell'opera sono direttamente correlate alle emissioni dei veicoli che transitano lungo l'infrastruttura stradale. Dovrà pertanto essere garantita sia la possibilità che i veicoli a basse emissioni, già ad oggi esistenti, possano circolare agevolmente lungo l'infrastruttura sia la capacità di accogliere tempestivamente le esigenze dei veicoli a basso impatto ambientale che in un futuro prossimo potranno percorrere l'autostrada.

In quest'ottica ed in coerenza con la La Direttiva 2014/94/UE, entrata formalmente in vigore in Italia il 14 gennaio 2017 con la pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale del D.lgs. n. 257/2016 – DAFI "Directive alternative fuel initiative", l'Autostrada del Brennero S.p.A, nel settembre 2018, si è dotata di un Piano per la mobilità sostenibile che prevede interventi finalizzati a:

- realizzazione dell'infrastruttura di ricarica per veicoli elettrici;
- introduzione di una rete per la ricarica di veicoli elettrici aziendali e del personale dipendente;
- realizzazione di stazioni di rifornimento per veicoli elettrici ad idrogeno;
- potenziamento dell'infrastruttura per il rifornimento di veicoli alimentati a GPL e GNC;
- realizzazione di stazioni di rifornimento per mezzi pesanti alimentati a GNL.

A fronte di risultati dell'azione di monitoraggio non in linea con le previsioni, si potrà inoltre valutare la possibilità di arricchire, oltre quanto già previsto negli interventi di mitigazione ed inserimento ambientale, la dotazione di opere a verde. La presenza di aree verdi lungo il tracciato autostradale può interagire positivamente sulla qualità dell'aria in conseguenza dei processi di rimozione diretti e indiretti degli inquinanti:

- la rimozione per via diretta del particolato e degli inquinanti gassosi avviene attraverso processi di assorbimento (attraverso gli stomi) e adsorbimento (attraverso la cuticola);
- la rimozione per via indiretta è determinata dall'interazione fisica della vegetazione con i processi di diluizione e dispersione degli inquinanti nei bassi strati dell'atmosfera, agendo come ostacolo in grado di modificare la velocità del vento e le condizioni di turbolenza e, quindi, le concentrazioni finali degli inquinanti atmosferici. Considerando nello specifico le polveri, i processi che consentono la rimozione di inquinanti atmosferici da parte degli alberi e degli arbusti riguardano prevalentemente le superfici fogliari che se rugose, ricche di peli e essudati, hanno una significativa capacità di trattenere il particolato che viene poi dilavato dalle piogge.

Si richiama infine il **progetto LIFE EU "Brenner Lower Emission Corridor"**. Il progetto BrennerLEC può essere inquadrato come una proposta di tipo pilota. Si propone infatti di implementare strategie volte al miglioramento delle condizioni ambientali (qualità dell'aria, emissioni di CO<sub>2</sub>, rumore) e alla fluidificazione del traffico mediante la riduzione dei limiti di velocità autostradali. In particolare viene sperimentato un approccio proattivo nel quale le decisioni relative all'applicazione di limiti di velocità ridotti sono basate su previsioni delle concentrazioni di inquinanti e dei flussi di traffico.

Come riportato nel Progetto, il gestore autostradale austriaco (ASFINAG) ha implementato su 5 tratti autostradali un sistema di regolazione dinamica della velocità (da 130 km/h a 100 km/h) influenzato dalle misure di qualità dell'aria. Le valutazioni indicano riduzioni tra il 3,8% ed il 10,1% per le emissioni di NO<sub>x</sub> e tra il 2,6% ed il 6,7% per quelle di CO<sub>2</sub>. Le immissioni di NO<sub>2</sub> sono state ridotte tra il 2,5% ed il 5,6%. Riduzioni ancora maggiori (15-30%) sono state riscontrate nel 2008 sull'autostrada del Canton Ticino (CH) dove la velocità è passata da 120 a 80 km/h e dove si è anche riscontrata una riduzione delle immissioni di PM<sub>10</sub> pari a circa il 2-3%.

Nel febbraio 2014 ADEME, agenzia francese per l'ambiente e l'energia, ha pubblicato uno studio sulle limitazioni della velocità avvenute in vari paesi europei (Francia, Spagna, Olanda, Svizzera) ed i relativi effetti sulla qualità dell'aria, la tutela del clima (CO<sub>2</sub>), l'energia ed il rumore, confermando che la riduzione della velocità sulle strade di grande percorrenza può dare effetti ambientali significativi.

Vi sono evidenze che la riduzione della velocità riduca non solo le concentrazioni di inquinanti, ma abbia anche una funzione significativa di aumento della capacità autostradale grazie ad una fluidificazione del traffico. Nel 2002, sull'autostrada olandese A13 il limite di velocità è stato ridotto da 120 o 110 km/h a 80 km/h, portando flussi di traffico più omogenei e maggiore sicurezza stradale; in particolare è stato sperimentato che il provvedimento riduce le differenze di velocità tra traffico leggero e traffico pesante, diminuendo le interazioni tra di essi e portando un traffico più regolare. In Svizzera, sui tratti autostradali regolarmente congestionati è stata adottata la riduzione della velocità massima consentita da 120 km/h a 100 o 80 km/h ed in molti casi l'aumento della capacità che ne risulta basta a ritardare il formarsi delle code e/o a ridurne l'entità.

Il presente progetto ha come punto di partenza i risultati promettenti ottenuti nelle esperienze indicate, ed in particolare dall'approccio reattivo di riduzione dinamica dei limiti di velocità in vigore in Austria. Partendo dalle tecniche e dai metodi più avanzati finora testati in questo settore, il progetto ha lo scopo principale di dimostrare il beneficio ambientale di nuovi approcci proattivi, assolutamente innovativi, basati su un sistema previsionale complesso ed accurato. In questo modo si cercano di massimizzare i benefici delle azioni introdotte, intervenendo solo quando necessario e anticipando così criticità ambientali e di traffico con l'attivazione preventiva di specifiche limitazioni. Un ulteriore aspetto innovativo del progetto riguarda la misurazione delle concentrazioni di black carbon (BC), che viene effettuata tramite un etalometro operante su più lunghezze d'onda: in questo modo si possono ottenere informazioni dirette sulle emissioni da traffico quando è presente anche combustione di biomassa. La misura di BC offre la possibilità di verificare l'efficacia delle politiche sulla mobilità alla "scala locale" per quanto concerne la qualità dell'aria e a "scala globale" per quanto riguarda gli effetti sui cambiamenti climatici. Il BC è uno dei principali candidati nella definizione di un futuro standard di qualità dell'aria, pur non ancora formalmente presente nelle normative di settore. Un ulteriore aspetto innovativo delle azioni di monitoraggio ambientale proposte nel presente progetto è costituito dalla creazione di una rete di monitoraggio della qualità dell'aria composta sia da sensori tradizionali che da sensori innovativi a basso costo, in cui l'elemento sensibile è un semiconduttore a base di ossidi metallici. L'economicità di questi sensori rende possibile avere a disposizione un elevato numero di punti di misura, per ottenere una descrizione spaziale più dettagliata della situazione ambientale. L'accoppiamento con sensori di riferimento tradizionali dà invece l'opportunità di valutare l'accuratezza e l'affidabilità delle misure effettuate con i sensori innovativi.

L'obiettivo ultimo del progetto BrennerLEC è quello di definire delle modalità esecutive, basato su fondamenti scientifici, per poter estendere e replicare le diverse politiche sviluppate e testate. L'attività si concentra principalmente sull'individuazione dei tratti autostradali che presentano le caratteristiche tipo delle aree di test, ossia:

- sezioni in prossimità di luoghi antropizzati in cui si possono presentare situazioni d'inquinamento atmosferico generate prevalentemente dal traffico autostradale;
  - sezioni con frequenti situazioni di alta saturazione del traffico, che possono essere organizzate con il sistema di gestione dinamica della capacità al fine di ottenere il miglior risultato;
  - sezioni di attraversamento di aree urbane significative che possono essere organizzate con il sistema di gestione integrata del traffico
- Riprendendo gli obiettivi e le caratteristiche tecniche principali del Progetto LIFE EU "Brenner Lower Emission Corridor" sopra sinteticamente descritte, si fa presente l'opportunità di estenderne la politica anche sul tratto autostradale che attraversa il territorio comunale, in quanto limitrofo a contesti abitativi ad alta densità ed a infrastrutture trasportistiche (Aeroporto, A4, ferrovia e TAV) di notevole rilevanza strategica. In particolare l'abbassamento della velocità consentirebbe una riduzione delle emissioni atmosferiche ed acustiche come sopra prospettate ed, inoltre, potrebbe essere attivata una rete di monitoraggio della qualità dell'aria composta da sensori tradizionali e sensori innovativi, al fine di ottenere una descrizione spaziale più dettagliata della situazione ambientale.

### **Impatto acustico**

Per quanto riguarda l'inquinamento acustico, è necessario precisare che il Piano d'Area del Quadrante Europa (P.A.Q.E.) colloca entrambe le due autostrade all'interno del cosiddetto "Corridoio acustico", dove sono previste specifiche prescrizioni in merito all'impatto acustico generate dalle infrastrutture e la predisposizione di adeguate misure di mitigazione (barriere acustiche da realizzarsi con le tecniche di ingegneria naturalistica), soprattutto contestualmente, come in questo caso, alla realizzazione di interventi di allargamento della sede stradale.

L'impatto acustico che si andrebbe a generare a seguito della realizzazione della terza corsia è ben rappresentato dalle immagini che seguono: si noti come aumenti notevolmente l'impronta territoriale della pressione acustica tra lo stato attuale (figura K) e lo stato futuro (figura L), ovvero a seguito della realizzazione della terza corsia, in conseguenza del previsto aumento del traffico veicolare.

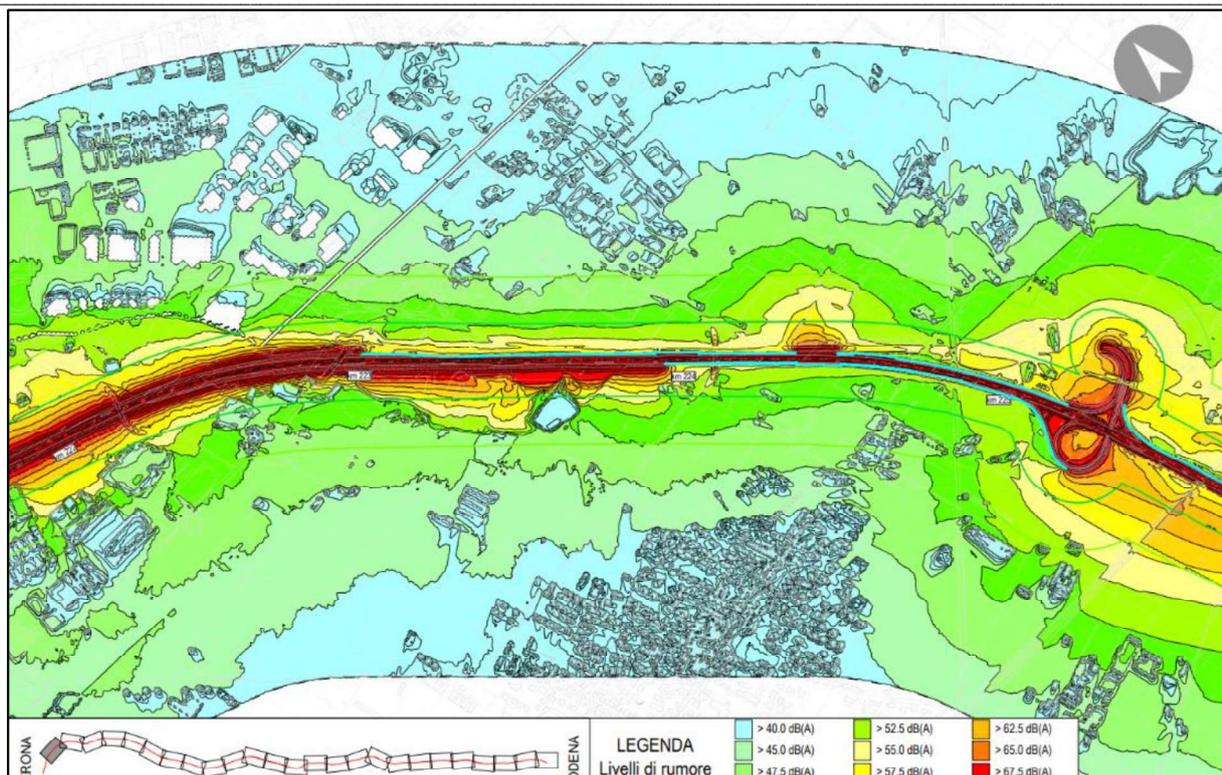


Figura I - Impatto acustico diurno di progetto della A22 (con le barriere previste nel Decreto VIA n. 401/2011)

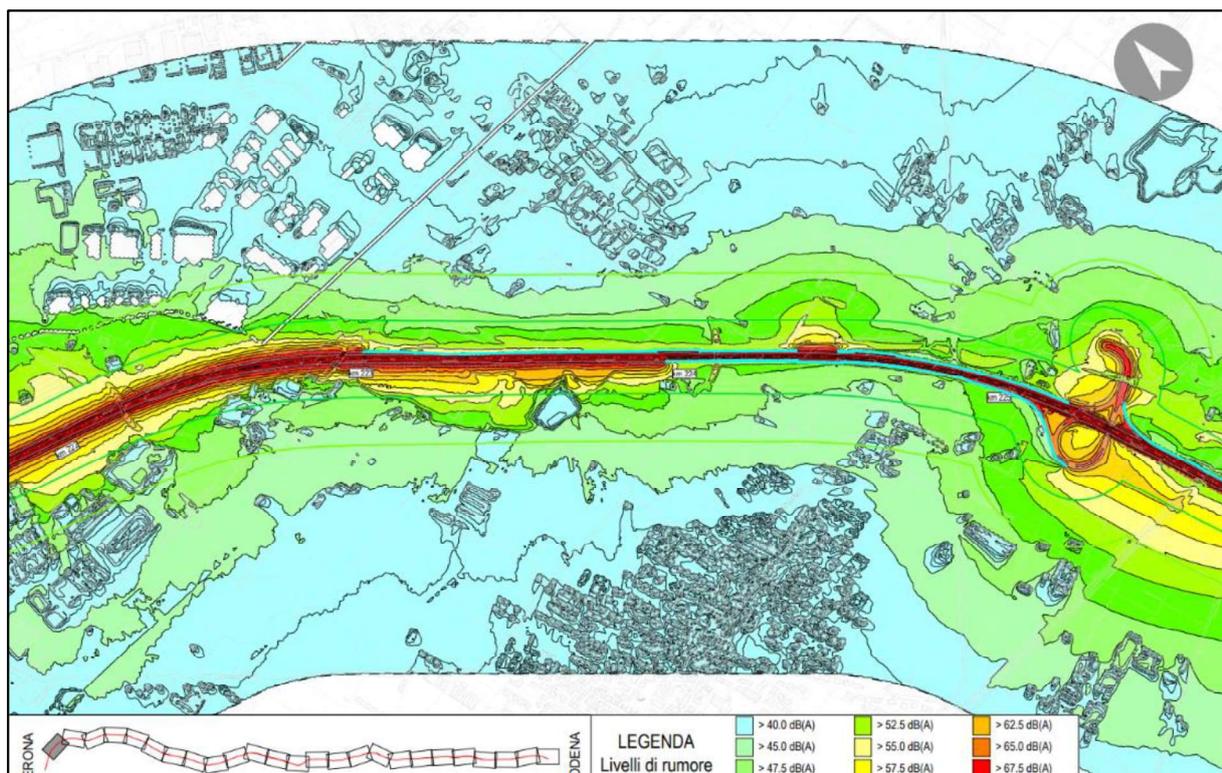


Figura J - Impatto acustico notturno di progetto della A22 (con le barriere previste nel Decreto VIA n. 401/2011)

Per l'ambito interessante il Comune di Sommacampagna, in particolare, sono state previste le barriere acustiche raffigurate nelle figure precedenti e rispondenti a quanto prescritto nel Decreto n. 401 del 18/07/2011 (prot. DVA DEC-2011-0000401 del 18/07/2011) emanato dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di concerto con il Ministero per i Beni e le Attività Culturali. Tale provvedimento aveva decretato la compatibilità ambientale dell'opera nel rispetto di una serie di condizioni e prescrizioni dettate: dalla Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS del Ministero dell'Ambiente, dal Ministero per i Beni e le Attività Culturali e dalla Regione Lombardia. Come precisato in premessa, con parere della Commissione Tecnica VIA/VAS n. 1132 del 14/12/2012 era stata infine espletata positivamente la verifica di ottemperanza alle prescrizioni contenute nel suddetto decreto n. 401/2011.

Nello specifico è stato verificato il rispetto della prescrizione n. 5 che così disponeva:

“Il proponente, dovrà prevedere ed installare le barriere antirumore in prossimità delle abitazioni in località Caselle come da schema riportato nella prima delle osservazioni puntuali della deliberazione del Consiglio Comunale del Comune di Sommacampagna n. 66 del 23/09/2010 e successiva nota prot. 12515 del 11/10/2010.”

### **Gestione delle acque meteoriche**

Il sistema per la raccolta ed il trattamento delle acque di prima pioggia è costituito da un insieme di caditoie, tubazioni di raccolta, pozzetti d'ispezione, embrici, condotte di convogliamento, sistemi di sfioro, vasche di accumulo e sedimentazione, manufatti disoleatori, eventuali bacini di laminazione, manufatti finali di scarico. Il progetto ha adottato per il dimensionamento del sistema di raccolta e trattamento delle acque di prima pioggia, i seguenti criteri. altezza di pioggia: 5,0 mm uniformemente distribuiti; durata di precipitazione: 15 min; intervallo di tempo tra due successivi eventi meteorici: 48 ore; tempo di ritorno: TR = 100 anni.

Il sistema il trattamento delle acque di prima pioggia, nel complesso, è composto da un sedimentatore (vano di defangazione) e da un vano di desoleazione, ed è finalizzato alla rimozione di Solidi Sospesi Totali (SST), TKN (azoto), COD (richiesta chimica di ossigeno), idrocarburi, Cu (rame), Pb (piombo), Zn (zinco). Ove possibile, al termine del trattamento, l'acqua scaricata dagli impianti verrà restituita al sistema idrico circostante in modo diretto mediante il convogliamento nei ricettori superficiali. In alternativa, la medesima sarà avviata a bacini di laminazione, realizzati in fregio al corpo autostradale.

In particolare, lungo il tratto veneto dell'A22, compreso fra la Pk 222 e la Pk 246, è prevista la realizzazione di 19 impianti di trattamento delle acque di prima pioggia. Le acque meteoriche, per finalità di laminazione quantitativa dei picchi di portata, dopo il trattamento verranno invasate in appositi bacini di laminazione (da BL01 a BL19) di dimensioni variabili da 700 m<sup>2</sup> a 12.000 m<sup>2</sup>. Questi sono previsti su aree che non sono già artificializzate dall'impronta dell'infrastruttura autostradale ed avranno una superficie complessiva di 98.564 m<sup>2</sup>.

### **Piano di utilizzo terre e rocce di scavo**

Il Piano di Utilizzo dei materiali di scavo (di seguito PUT), è stato redatto secondo le indicazioni del Decreto del Presidente della Repubblica del 13 giugno 2017, n. 120 "Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell'articolo 8 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164" e si prefigge lo scopo di rappresentare le modalità di gestione e di utilizzo dei materiali da scavo prodotti nell'ambito dei lavori previsti.

Al fine di determinare l'assenza di contaminanti nei terreni di scavo che ne inficerebbero il riutilizzo sono state eseguite nel corso degli anni, con un'ultima campagna nel corso del 2020, una serie di indagini. I risultati analitici delle indagini eseguite, sono risultati conformi con le Concentrazioni Soglia di Contaminazione di cui alla Colonna A (Siti ad uso verde pubblico, privato e residenziale) e Colonna B (Siti a destinazione d'uso commerciale e industriale), Tabella 1, Allegato 5, Titolo V, Parte IV del D.Lgs. 152/06). Data la presenza di questi requisiti e di altre condizioni sempre dettate dall'art. 4 del DPR 120/17 i materiali da scavo che verranno prodotti dalla realizzazione del progetto, nell'ottica del rispetto dei principi ambientali di favorire il riutilizzo piuttosto che lo smaltimento saranno, ove possibile, reimpiegati nell'ambito delle lavorazioni a fronte di un'ottimizzazione negli approvvigionamenti esterni o, in alternativa, conferiti a siti esterni.

Di seguito si presenta la tabella riepilogativa dalla quale si evidenzia che a fronte di oltre 3 milioni di mc di materiali di scavo (escludendo il terreno vegetale considerato come "prodotto" e riutilizzato tal quale per il ripristino delle superfici modellate: rilevati, scarpate, svincoli, ecc) solo il 4% non potrà essere riutilizzato in sede in quanto ritenuto non idoneo per scarse caratteristiche geotecniche.

TRATTO	PRODUZIONE* (mc)		RIUTILIZZO INTERNO (mc)		UTILIZZO ESTERNO (mc)	
	Scavi, perforazioni	terreno vegetale	Rinterri e rilevati	terreno vegetale	Rifiuti	Sottoprodotti
Lotto 1 – Seg. C Svincolo A1	460.427,94	117.254,00	368.589,93	117.254,00	91.838,01	0
Lotto 2 – Seg. A1	296.334,37	34.262,51	272.153,71	34.262,51	24.180,66	0
Lotto 2 – Seg. A2	401.017,68	124.769,92	387.018,24	124.769,92	13.999,44	0
Lotto 3 – Seg. B	2.028.657,35	363.153,13	2.028.481,42	363.153,13	175,93	0
Mincio-Fissero-Tartaro	102.005,11	16.060,00	76.897,50	16.060,00	25.107,61	0
Po	22.200,00	29.710,00	22.200,00	29.710,00	0,00	0
<b>TOTALE</b>	<b>3.310.642,45</b>	<b>685.209,55</b>	<b>3.155.340,80</b>	<b>685.209,55</b>	<b>155.301,65</b>	<b>0</b>
			<b>gestibile ai sensi del D.P.R. 120/2017</b>		<b>non gestibile ai sensi del D.P.R.120/2017</b>	

\* in banco

I materiali di scavo destinati ad essere riutilizzati nell'ambito delle lavorazioni saranno temporaneamente allocati presso le aree di stoccaggio interne al cantiere (siti di deposito in attesa di utilizzo).

Per quanto riguarda gli oltre 155.000 mc di i materiali di esubero questi saranno conferiti ad impianti di smaltimento e recupero tenendo conto della loro classificazione. Nella tabella seguente si illustrano le quantità articolate per codice CER e provincia di riferimento.

PROVINCE	FANGHI DI PERFORAZIONE ED ALTRI RIFIUTI DI PERFORAZIONE (m <sup>3</sup> )	TERRE E ROCCE (m <sup>3</sup> )		CONGLOMERATO CEMENTIZIO (m <sup>3</sup> )	CONGLOMERATO BITUMINOSO (m <sup>3</sup> )
	<u>CER - 0105XX</u>	<u>CER - 170504</u>	<u>CER - 170503</u>	<u>CER - 170101</u>	<u>CER - 170302</u>
VERONA	14.776,92	-	23.403,18	14.785,04	11.352,73
MANTOVA	25.125,20	-	-	26.904,95	22.076,78
REGGIO EMILIA	140,74	-	-	4.921,36	4.038,21
MODENA	14.888,53	76.967,07	-	20.889,15	31.045,96
<b>TOTALE</b>		<b>155.301,65</b>		<b>67.500,50</b>	<b>68.513,67</b>

Nella provincia di Verona sono stati individuati 25 impianti con distanza dal primo svincolo autostradale utile variabile da 1 a 12,9 Km senza attraversamento di centri abitati.

Relativamente alle cave è stato eseguito uno studio analogo che ha portato ad individuare numerosi siti di approvvigionamento nelle province interessate con una disponibilità complessiva di oltre 24 milioni di metri cubi a fronte di un fabbisogno di poco più di un milione di metri cubi. Rimandando alla documentazione progettuale per i dettagli del caso in provincia di Verona è stata rilevata una disponibilità di 11.680.000 di mc distribuiti in 26 siti che distano dal primo svincolo autostradale utile da un minimo di 2,4 Km a un massimo di 20,3 Km secondo itinerari che non attraversano centri abitati.

### Cantieristica

Per la realizzazione della terza corsia si ipotizzano due tipologie di aree di cantiere:

- tipo A: area operativa di cantiere nella quale hanno luogo le principali lavorazioni, quali la stabilizzazione del materiale, l'approvvigionamento, lo stoccaggio ed il deposito temporaneo. All'interno di queste aree sono presenti uffici, laboratori, magazzini, officine, parcheggi per autovetture ed autocarri, eventuali dormitori, cucine e mense, spogliatoi e servizi igienici, depositi carburanti, aree di miscelazione e movimentazione materiali;
- tipo B: area di cantiere dove è previsto il solo deposito temporaneo del materiale di scavo.

Le aree di cantiere saranno posizionate lungo l'autostrada e quindi la maggior parte del traffico dovuto alla realizzazione dell'opera scorrerà lungo l'autostrada stessa. Nella prima tipologia si presuppone una intensa presenza di macchine e impianti di cantiere con rischi di interazione dovuti alla temporanea occupazione di suolo e alla produzione presumibilmente importante di rumori e polveri. Nella seconda tipologia si prevede, oltre alla presenza dei materiali, attività limitate alla movimentazione di mezzi per spostamento terra.

Per quanto riguarda il territorio di Sommacampagna si evidenzia la presenza dell'Area di cantiere CB01 al km 228 in Carreggiata Sud (svincolo A4). L'area cantiere verrà ricavata all'interno dello svincolo tra la A22 e la A4, precisamente su un'area di circa 15.700 m2 compresi tra la pista Brennero-Venezia, la pista Milano-Modena e la carreggiata sud dell'A22. È un cantiere di tipo B e quindi da utilizzare solo come area di deposito temporaneo per i materiali di scavo.

Si fa presente che viene erroneamente indicato il Comune di Villafranca di Verona.

La tipologia delle lavorazioni si può sostanzialmente ricondurre ad attività di movimento terra: arrivo autocarri sul sito di deposito, scarico terre e inerti dagli autocarri, sistemazione dei materiali in cumuli con eventuale impiego di pala meccanica, successiva ripresa dei materiali, loro carico su autocarri mediante pala meccanica/escavatore, partenza degli autocarri dal sito di deposito.

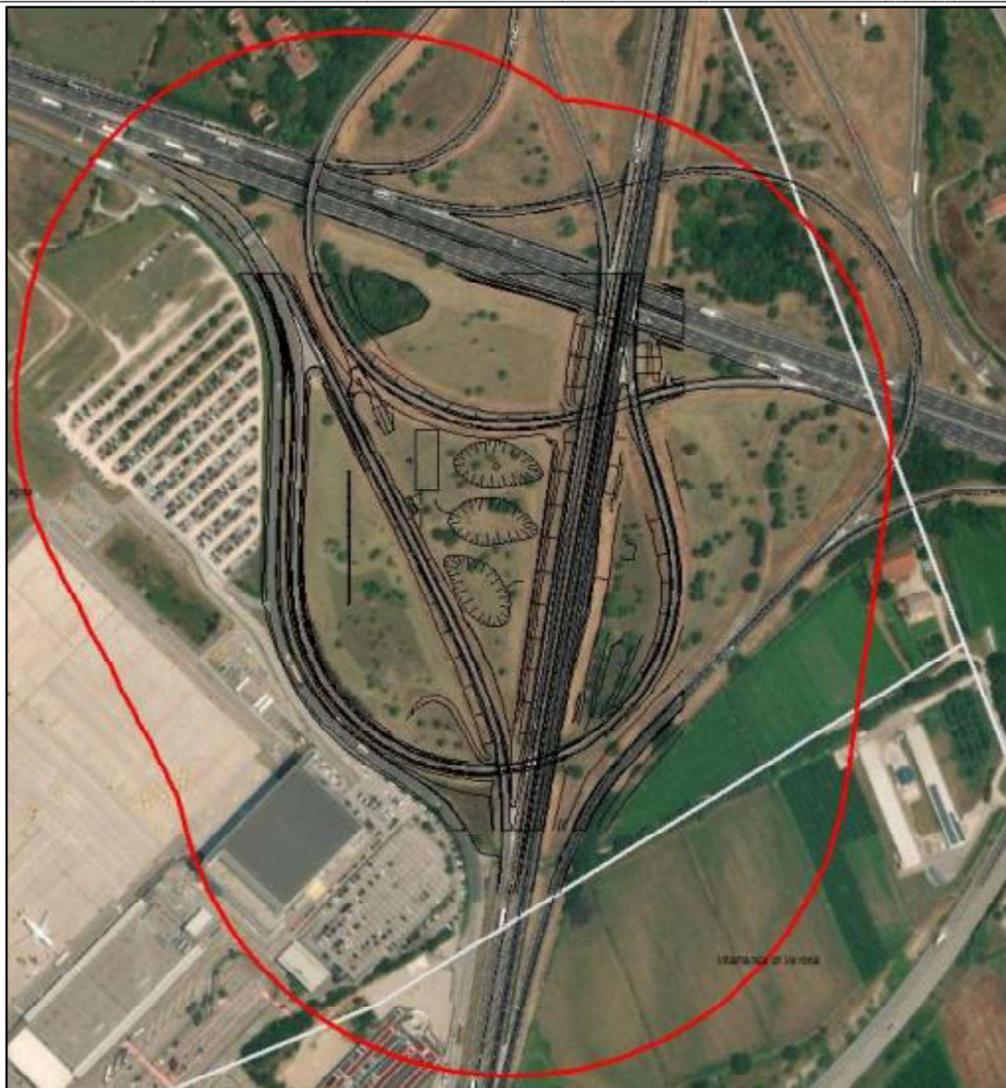


Figura 11 - Area di cantiere CB01

La pista di svincolo Milano-Brennero e quindi l'area di cantiere confina a sud con il sedime aeroportuale. È presente un ricettore residenziale isolato in contesto rurale a 250 m di distanza ad est dell'area di cantiere ed alcuni altri edifici sempre di 2-3 piani all'interno dei 500 m. La qualità dell'aria in termini di inquinanti atmosferici presenta pertanto un carico emissivo di per sé già significativo della presenza di tali infrastrutture.

Le emissioni in atmosfera dovute al cantiere derivano da:

- emissioni mezzi d'opera;
- emissioni da transito lungo piste asfaltate e non asfaltate;
- emissioni dalle aree di stoccaggio di terre ed inerti;
- emissioni da attività di movimento terra.

Gli impatti in fase di cantiere afferenti alla componente atmosfera potranno essere adeguatamente controllati e resi tali da minimizzare le alterazioni dei contesti territoriali prossimi alle aree di cantiere e del fronte di avanzamento attraverso un sistema integrato di interventi di mitigazione.

E' possibile ipotizzare preliminarmente che il cantiere dovrà dotarsi dei seguenti presidi:

- impianti lavar ruote all'uscita dei cantieri per i quali è prevedibile una movimentazione di mezzi "sporchi" significativa. Negli altri casi la pulizia delle ruote potrà essere gestita con sistemi di lavaggio manuale e/o bacini a diluvio;
- un cannone nebulizzatore movimentabile per interventi puntuali in presenza di demolizioni o realizzazione di pali a minima distanza da ricettori;
- una macchina spazzatrice per la periodica pulizia di aree di cantiere asfaltate e della viabilità pubblica interessata dai flussi dei mezzi di cantiere;
- autobotte dotata di ugelli per la bagnatura delle piste sterrate (da valutare in funzione dell'effettiva estensione delle piste);
- reti antipolvere fisse e mobili per il confinamento delle aree di cantiere e per confinamenti locali delle aree di attività in presenza di ricettori a minima distanza.

Per quanto attiene alle emissioni acustiche, il cantiere CB01 è posizionato in direttrice sud, in corrispondenza dello svincolo tra A22 ed A4. Gli edifici presenti nella zona sono interessati dal rumore causato dai mezzi in transito lungo le due infrastrutture viarie. Le sorgenti sonore rappresentative dell'attività di questo cantiere inserite nella simulazione acustica sono: Impianto lavaggio ruote; Movimentazione

terra / materiale. Tutti i ricettori sono separati dall'area di cantiere dal sedime autostradale. Il clima acustico esistente è quindi già abbastanza elevato a causa della presenza dell'infrastruttura viaria; ed inoltre poco più a sud dell'area di cantiere è presente l'aeroporto internazionale Catullo di Villafranca di Verona.

Di seguito si riporta la mappa acustica del cantiere, calcolata a 4 metri dal piano campagna, per il solo periodo di riferimento diurno

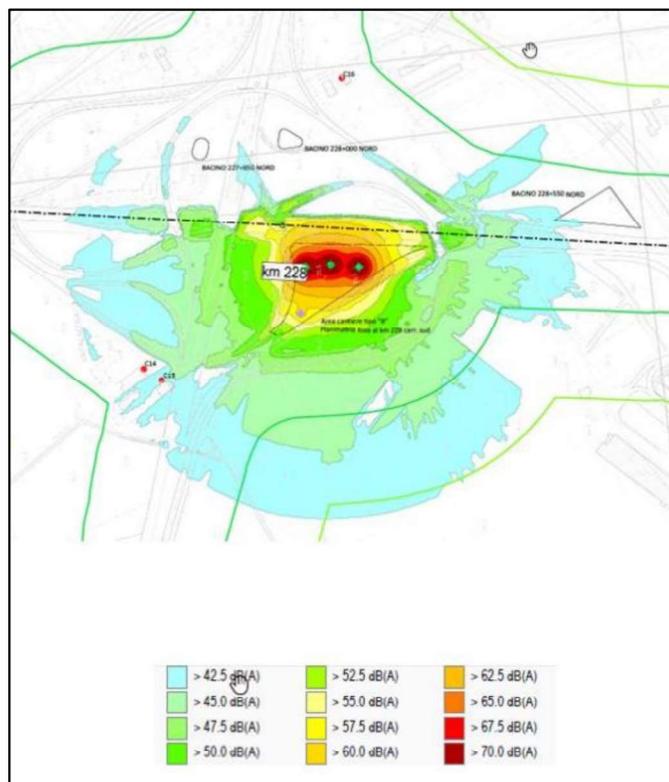


Figura 12 - Simulazione acustica cantiere CB01

Il cantiere sarà attivo solamente durante il periodo di riferimento diurno e quindi non arreca disturbo durante la notte. Si suggerisce di posizionare gli impianti e le attività più rumorosi il più possibile distanti dagli edifici abitati, compatibilmente con le attività di cantiere.

### **Impatti climatici**

I cambiamenti climatici in atto interagiscono inevitabilmente con il sistema naturale e antropico nel suo complesso, determinando opportunità e minacce che richiedono una profonda consapevolezza per una loro corretta gestione. La mobilità è uno dei cardini di ogni sistema economico e sociale, la movimentazione di persone e merci è fondamentale per la produzione di beni e per una buona qualità della vita delle popolazioni. Il rapporto tra mobilità e cambiamenti climatici è complesso: da un lato il contributo emissivo dei trasporti risulta secondo per dimensione alla sola industria energetica e il suo peso percentuale è in aumento (ancorché in diminuzione in termini assoluti) all'interno del totale delle emissioni. Dall'altro il sistema dei trasporti è sempre più sottoposto alle variazioni climatiche e inizia a mostrare situazioni di criticità, per ora, limitate nella durata e nell'estensione. Gli impatti sul sistema dei trasporti riconducibili ai cambiamenti climatici possono essere di tipo diretto o indiretto. Con impatto diretto si indica un effetto del cambiamento climatico che incide direttamente sul funzionamento del sistema, ad esempio una pioggia di eccezionale intensità che manda in crisi il sistema di smaltimento delle acque meteoriche. Impatti indiretti sono viceversa quelli che innescano fenomeni che possono interagire negativamente sul sistema dei trasporti, ad esempio l'aumento della probabilità di dissesti idrogeologici dovuti alle variazioni del regime pluviometrico, costituiscono impatti a sé stanti, che possono coinvolgere il territorio edificato così come il sistema della mobilità. Il cambiamento climatico si manifesta sia come lenta modifica dei valori medi sia come alterazione delle probabilità di ricorrenza di eventi estremi. Entrambi questi aspetti possono mettere sotto stress il sistema della mobilità.

In tal senso si sottolinea l'opportunità di investire in opere a verde anche nelle aree di svincolo in corrispondenza dell'intersezione della A22 con la A4, in analogia con quanto in progetto per lo svincolo A22-A1, con l'obiettivo, in questo caso, non di mitigare l'impatto paesaggistico – ambientale, bensì di realizzare opere di compensazione ambientale in merito all'impatto climatico generato dall'antropizzazione del territorio.



Figura 13 - Interventi di rimboscimento presso lo svincolo A22-A4

### **Monitoraggio**

La necessità di corredare lo studio di impatto ambientale di indicazioni sul monitoraggio è sancita dall'art. 22 del D.lgs 152/06 quando al punto e) del comma 3 stabilisce che lo studio di impatto debba contenere, fra l'altro, "il progetto di monitoraggio dei potenziali impatti ambientali significativi e negativi derivanti dalla realizzazione e dall'esercizio del progetto, che include le responsabilità e le risorse necessarie per la realizzazione e la gestione del monitoraggio".

Per quanto riguarda l'articolazione temporale del monitoraggio questo prevede tre fasi:

- 1) AO, ovvero "ante operam", necessaria per fornire una descrizione dello stato dell'ambiente prima dell'avvio dei lavori (stato attuale) e, quindi, di fungere da baseline (insieme ad altri dati disponibili) per la verifica delle variazioni che potranno intervenire durante la costruzione e l'esercizio dell'opera.
- 2) CO, ovvero "corso d'opera" in accordo con le previsioni di durata dei lavori. Tutto il periodo verrà monitorato con eventuali accentuazioni particolari della frequenza delle misure in corrispondenza delle fasi di maggiore perturbazione. Il monitoraggio in CO verrà eseguito soprattutto con lo scopo di controllare situazioni specifiche affinché sia possibile adeguare la conduzione dei lavori a particolari esigenze ambientali.
- 3) Per la verifica degli impatti relativi alla fase di esercizio gli inquinanti monitorati saranno: CO, NO<sub>x</sub>, NO, NO<sub>2</sub>, O<sub>3</sub>, C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>, PM<sub>2,5</sub>, PM<sub>10</sub>, Metalli (Pb, Cd, As, Ni), Benzo(A)pirene. Nella fase di cantiere il controllo si concentrerà esclusivamente sul Pm<sub>10</sub>.

Sono stati individuati complessivamente 8 punti di monitoraggio, di cui 3 per la verifica degli impatti in fase di esercizio e di cantiere e 5 dedicati alla sola fase di cantiere. Per fase di post operam sono stati ipotizzati due anni di monitoraggio, il primo al termine dei lavori, il secondo dopo 5 anni, nell'ambito dei quali svolgere 4 campagne di monitoraggio con mezzo mobile (metodica AT01) uniformemente distribuite nell'arco di ognuno dei due anni.

Nella fase di monitoraggio post operam è necessario determinare il clima acustico, al termine delle attività di cantiere dopo l'entrata in esercizio della terza corsia autostradale. È anche importante, in questa fase, valutare l'efficacia delle opere di protezione acustica realizzate. Presso quei ricettori dove sono state realizzate prove fonometriche settimanali nella fase ante operam dovranno essere nuovamente eseguite misure fonometriche settimanali un mese dopo l'entrata in esercizio dell'infrastruttura. Qualora a seguito dell'analisi dei dati di queste prove fonometriche risultasse un superamento dei limiti di legge dovranno essere messe in opera ulteriori misure di protezione acustica degli edifici disturbati.

Ai fini della gestione del piano di monitoraggio è prevista la messa a punto di una struttura organizzativa in grado di garantire la massima efficienza del piano sia sotto il profilo operativo che della comunicazione. Al contempo, affinché il sistema abbia una interfaccia verso l'esterno di facile consultazione, si prevede di implementare un sito web nel quale trovare tutte le informazioni inerenti il monitoraggio, eventualmente con livelli di accessibilità diversificati per tipologia di utenza utilizzando però interfacce il più possibile di facile accesso.

Il sistema avrà non solo l'obiettivo di raccogliere i dati derivanti dai monitoraggi ma permetterà di archiviare in modo indicizzato i risultati ottenuti, di renderli aggiornabili, controllabili e procedere alla loro validazione, di eseguire comparazioni e restituzioni grafiche. L'indicizzazione dei documenti (p. es. report, certificati di misura, etc) sarà eseguita attraverso la codifica univoca degli elaborati in modo da identificare la componente, il tipo di rilievo, la ripetizione di campionamento, il sito e la data del rilievo. Gli elaborati e i dati del

---

monitoraggio saranno georeferenziati su cartografia di tipo sia tradizionale sia dinamico con l'inserimento dei punti di monitoraggio secondo uno standard di facile accesso.

In prima approssimazione si ritiene che il sito possa contenere le seguenti sezioni:

- home page contenente: la presentazione del sito, la procedura di accreditamento, le news in primo piano (avvisi sulla disponibilità di dati, avvisi ed allarmi, ecc.);
- consultazione dinamica del progetto con indicazioni circa lo stato d'avanzamento e le caratteristiche tecniche;
- consultazione dinamica dei dati di monitoraggio mediante diverse modalità di interrogazione: su base geografica, per elenchi, per punti di monitoraggio, per componente, per ricerca mediante testo libero;
- sezione FAQ (Frequently Asked Questions);
- sezione contatti, con possibilità di inviare comunicazioni al gestore del monitoraggio;
- sezione download dove poter scaricare i bollettini di sintesi periodici ed altri documenti di rilevanza pubblica.

## Osservazioni di competenza Servizio Ecologia Ambiente

La documentazione costituente lo Studio di Impatto Ambientale risulta coerente e completa secondo quanto previsto dalla normativa.

### A. Analisi degli effetti cumulativi (Direttiva 97/11/CE e ss.mm.ii.)

Si richiede che siano analizzati in maniera esaustiva gli "effetti cumulativi", così come previsto dalla Direttiva 97/11/CE "Direttiva del Consiglio che modifica la direttiva 85/337/CEE concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati" e ss.mm.ii., al fine di valutare correttamente la sommatoria delle incidenze di natura ambientale che si generano a seguito del potenziamento dell'autostrada A22 "Del Brennero", in un contesto territoriale caratterizzato dalla contemporanea presenza di più infrastrutture a rilevante impatto, quali l'aeroporto, l'autostrada A4 "Serenissima", il Quadrante Europa, e più a nord la ferrovia e l'Alta Capacità (in fase di realizzazione).

### B. Impatto acustico

Le opere di mitigazione degli impatti acustici (barriere fonoassorbenti) dovranno essere rispondenti a quanto prescritto con la precedente procedura VIA con il Decreto n. 401 del 18/07/2011 (prot. DVA DEC-2011-0000401 del 18/07/2011) emanato dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di concerto con il Ministero per i Beni e le Attività Culturali, come da verifica di ottemperanza di cui al parere della Commissione Tecnica VIA/VAS n. 1132 del 14/12/2012, in quanto tale decreto aveva a suo tempo confermato la compatibilità ambientale dell'opera, il cui progetto, per l'ambito territoriale in esame, non viene modificato sostanzialmente.

### C. Impatto atmosferico

L'apporto di inquinanti atmosferici, al pari dell'impatto acustico, è in stretta correlazione con il volume di traffico e, pertanto, la conseguenza evidente del potenziamento dell'infrastruttura è un generale peggioramento dei livelli di inquinamento atmosferico e, in particolare, della presenza di polveri sottili (PM10 in primis) ed ossidi di azoto nell'aria. Si deve inoltre tener presente che il tratto autostradale interessante il territorio del Comune di Sommacampagna, è in sopraelevazione rispetto al piano campagna: il fenomeno della dispersione degli agenti inquinanti, pertanto, risulta ulteriormente amplificato a seguito della cosiddetta "caduta ad ombrello". Una soluzione progettuale al fine di limitare efficacemente tale criticità, è la predisposizione di adeguate fasce verdi tampone, aree verdi e fasce boscate, che funzionino come veri e propri filtri dell'aria e sulle quali ricada e venga trattenuta la maggior parte del carico inquinante, soprattutto in relazione alle polveri sottili.

Dato anche l'impatto climatico causato in generale dall'antropizzazione del territorio (vedi paragrafo dedicato), si fa presente l'opportunità di una sistemazione a verde di tutte le aree di svincolo del "quadrifoglio" in corrispondenza dell'intersezione A22-A4. Inoltre è necessario predisporre una fascia boscata di adeguata larghezza (in relazione al fattore di dispersione degli agenti inquinanti, vedi canoni tecnici contenuti all'interno del progetto "Passante Verde", di cui si riporta più sotto un estratto) lungo il confine comunale in prossimità dell'incrocio su via Verona, al fine di proteggere l'abitato di Caselle e gli edifici residenziali posti lungo il confine.

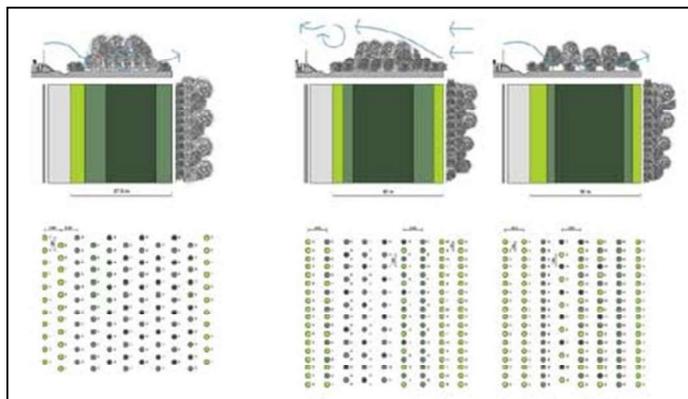


Figura N - Azione filtro e dimensionamento delle fasce boscate (da "Il Passante Verde")

La realizzazione di tali fasce boscate deve essere coordinata con la progettazione delle opere mitigative e compensative relative alla realizzazione della TAV, per le quali si rimanda all'ufficio competente.

A tal proposito si richiama la Prescrizione n. 4 del Decreto VIA n. 401/2011, in risposta della quale è stato approntato uno specifico studio volto a valutare la compatibilità aeronautica del progetto di sistemazione a verde e realizzazione dei bacini di laminazione, al fine di appurare se venisse o meno a costituirsi un fattore di rischio per la navigazione aerea, nel tratto in prossimità dell'Aeroporto "Valerio

Catullo" di Verona Villafranca. Come precisato nel SIA, tale studio ha dimostrato che gli interventi previsti nel progetto, per quanto attiene alle aree in prossimità dell'Aeroporto "Valerio Catullo" risultano compatibili con le esigenze di sicurezza legate al traffico aereo gravante sullo scalo veronese. Ciò anche in virtù di alcune scelte progettuali che tendono a ridurre le criticità esistenti e a limitare i rischi futuri (sostituzione dei pali di illuminazione, opportune scelte di specie arboree e di governo delle aree a verde, ecc).

Si richiama inoltre la Prescrizione n. 6 inerente la capacità filtrante delle emissioni di NOx delle fasce boscate caratterizzate da adeguata larghezza. In ottemperanza a questa prescrizione fu predisposto uno studio, volto a valutare l'efficacia in termini di abbattimento degli ossidi di Azoto NOx di fasce boscate ad azione filtrante posizionate ai lati dell'autostrada. Come riportato nel SIA, a fronte di risultati dell'azione di monitoraggio non in linea con le previsioni, si dovrà valutare la possibilità di arricchire, oltre quanto già previsto negli interventi di mitigazione ed inserimento ambientale, la dotazione di opere a verde. La presenza di aree verdi lungo il tracciato autostradale, infatti, può interagire positivamente sulla qualità dell'aria in conseguenza dei processi di rimozione diretti e indiretti degli inquinanti. Si riportano a tal proposito le valutazioni riportate nel SIA: "... la rimozione per via diretta del particolato e degli inquinanti gassosi avviene attraverso processi di assorbimento (attraverso gli stomi) e adsorbimento (attraverso la cuticola); la rimozione per via indiretta è determinata dall'interazione fisica della vegetazione con i processi di diluizione e dispersione degli inquinanti nei bassi strati dell'atmosfera, agendo come ostacolo in grado di modificare la velocità del vento e le condizioni di turbolenza e, quindi, le concentrazioni finali degli inquinanti atmosferici. Considerando nello specifico le polveri, i processi che consentono la rimozione di inquinanti atmosferici da parte degli alberi e degli arbusti riguardano prevalentemente le superfici fogliari che se rugose, ricche di peli e essudati, hanno una significativa capacità di trattenere il particolato che viene poi dilavato dalle piogge."

Riprendendo infine gli obiettivi e le caratteristiche tecniche principali del Progetto LIFE EU "Brenner Lower Emission Corridor" descritte nei precedenti paragrafi, si fa presente l'opportunità di estenderne la politica anche sul tratto autostradale che attraversa il territorio comunale, in quanto limitrofo a contesti abitativi ad alta densità ed a infrastrutture trasportistiche (Aeroporto, A4, ferrovia e TAV) di notevole rilevanza strategica. In particolare l'abbassamento della velocità consentirebbe una riduzione delle emissioni atmosferiche ed acustiche come sopra prospettate e, inoltre, potrebbe essere attivata una rete di monitoraggio della qualità dell'aria composta da sensori tradizionali e sensori innovativi, al fine di ottenere una descrizione spaziale più dettagliata della situazione ambientale. Tale misura mitigativa andrebbe ad integrarsi con la realizzazione delle fasce arboreo – arbustive, alle quali compete anche la funzione di mitigazione dell'impatto visivo e di compensazione dell'impatto climatico (vedi sotto).

#### D. Piano di utilizzo terre e rocce di scavo

Il Piano di Utilizzo dei materiali di scavo è stato correttamente redatto secondo le indicazioni del Decreto del Presidente della Repubblica del 13 giugno 2017, n. 120 "Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell'articolo 8 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164" e si prefigge lo scopo di rappresentare le modalità di gestione e di utilizzo dei materiali da scavo prodotti nell'ambito dei lavori previsti. Si chiede di fornire copia o accesso in rete ai dati delle analisi effettuate nei campionamenti dei terreni coinvolti.

#### E. Cantieristica

Per quanto riguarda il territorio di Sommacampagna si evidenzia la presenza dell'Area di cantiere CB01 al km 228 in Carreggiata Sud (svincolo A4). L'area cantiere verrà ricavata all'interno dello svincolo tra la A22 e la A4, precisamente su un'area di circa 15.700 mq compresi tra la pista Brennero-Venezia, la pista Milano-Modena e la carreggiata sud dell'A22. È un cantiere di tipo B e quindi da utilizzare solo come area di deposito temporaneo per i materiali di scavo. Si fa presente che viene erroneamente indicato il Comune di Villafranca di Verona.

Al fine di limitare eventuali emissioni atmosferiche ed acustiche, si chiede di realizzare specifici approntamenti quali: utilizzo di cannoni nebulizzatori o reti antipolvere e la bagnatura delle piste sterrate per limitare la produzione di polveri; organizzazione delle attività più rumorose in fasce orarie meno impattanti sotto il profilo della vivibilità di ambienti domestici. Per quanto attiene alla produzione di polveri sul sistema viario, è possibile ipotizzare l'utilizzo di impianti lavaruote all'uscita dall'area di cantiere.

#### F. Impatti climatici

Si sottolinea l'opportunità di investire in opere a verde anche nelle aree di svincolo in corrispondenza dell'intersezione della A22 con la A4, in analogia con quanto in progetto per lo svincolo A22-A1, con l'obiettivo, in questo caso, non di mitigare l'impatto paesaggistico – ambientale, bensì di realizzare opere di compensazione ambientale in merito all'impatto climatico generato dall'antropizzazione del territorio. Tale intervento verrebbe ad integrarsi con le opere a verde lungo il tracciato della A22 in corrispondenza delle scarpate laterali, come evidenziato nei precedenti paragrafi.

#### G. Monitoraggio

La necessità di corredare lo studio di impatto ambientale di indicazioni sul monitoraggio è sancita dall'art. 22 del D.lgs 152/06 quando al punto e) del comma 3 stabilisce che lo studio di impatto debba contenere, fra l'altro, "il progetto di monitoraggio dei potenziali impatti ambientali significativi e negativi derivanti dalla realizzazione e dall'esercizio del progetto, che include le responsabilità e le risorse necessarie per la realizzazione e la gestione del monitoraggio".

Per la verifica degli impatti relativi alla fase di esercizio gli inquinanti monitorati saranno: CO, NOx, NO, NO2, O3, C6H6, PM2,5, PM10, Metalli (Pb, Cd, As, Ni), Benzo(A)pirene. Sono stati individuati complessivamente 8 punti di monitoraggio, di cui 3 per la verifica degli

impatti in fase di esercizio e di cantiere e 5 dedicati alla sola fase di cantiere. Per fase di post operam sono stati ipotizzati due anni di monitoraggio, il primo al termine dei lavori, il secondo dopo 5 anni, nell'ambito dei quali svolgere 4 campagne di monitoraggio con mezzo mobile (metodica AT01) uniformemente distribuite nell'arco di ognuno dei due anni. Si chiede di installare una centralina di monitoraggio della qualità dell'aria, in aggiunta quindi a quelle già presenti ed operative nel territorio della provincia di Verona ed appartenenti alla rete regionale di controllo della qualità dell'aria gestita da Arpa Veneto, in prossimità dell'abitato di Caselle.

Si ribadisce la necessità nella fase di monitoraggio post operam di determinare il clima acustico dopo l'entrata in esercizio della terza corsia autostradale, al fine di valutare l'efficacia delle opere di protezione acustica realizzate. Presso quei ricettori dove sono state realizzate prove fonometriche settimanali nella fase ante operam dovranno essere nuovamente eseguite misure fonometriche settimanali un mese dopo l'entrata in esercizio dell'infrastruttura. Qualora a seguito dell'analisi dei dati di queste prove fonometriche risultasse un superamento dei limiti di legge dovranno essere messe in opera ulteriori misure di protezione acustica degli edifici disturbati.

Si chiede che il Comune di Sommacampagna abbia accesso diretto al sistema attraverso l'interfaccia predisposta, al fine di trovare tutte le informazioni inerenti il monitoraggio ed, eventualmente, con livelli di accessibilità diversificati per tipologia di utenza utilizzando però interfacce il più possibile di facile accesso.

**Per quanto riguarda infine la valutazione dell'incidenza dell'opera sul territorio, in riferimento nello specifico ai dati contenuti all'interno del Rapporto Ambientale della VAS del P.A.T., predisposto ai sensi della Direttiva 42/2001/CE e L.R. n°11/2004, ed al Quadro Conoscitivo dello stesso P.A.T., così come aggiornato, ai sensi dell'art. 11 bis della medesima legge regionale di cui sopra, conseguentemente all'approvazione dei successivi Piani degli Interventi, si rimanda al parere dell'Ufficio Urbanistica per specifica competenza.**

Sommacampagna, 02.12.2021

Il Responsabile Servizio Ecologia  
**Ing. Luca Lonardi**  
(f.to digitalmente ai sensi di legge)

Firmato da:  
LONARDI LUCA  
Codice fiscale: LNRLCU77R20F961W  
Valido da: 28-12-2020 10:47:59 a: 28-12-2023 01:00:00  
Certificato emesso da: InfoCamere Qualified Electronic Signature CA, InfoCamere S.p.A., IT  
Riferimento temporale: SigningTime: 02-12-2021 14:27:40  
Motivo: Approvo il documento



## COMUNE DI SOMMACAMPAGNA

Piazza Carlo Alberto, 1 37066 Sommacampagna (VR)  
C.F. e P.I. 00259810232 Tel. +39 0458971311 Fax +39 0458971300  
e-mail: [lavori.pubblici@comune.sommacampagna.vr.it](mailto:lavori.pubblici@comune.sommacampagna.vr.it) PEC: [sommacampagna.vr@cert.ip-veneto.net](mailto:sommacampagna.vr@cert.ip-veneto.net)  
[www.comune.sommacampagna.vr.it](http://www.comune.sommacampagna.vr.it)  
Codice Istat: 023082

### SERVIZIO TECNICO LAVORI PUBBLICI

prot. n. 26074 del 03/11/2021

Spett.le  
Servizio Urbanistica ed E.P.  
SEDE

Oggetto: TERZA CORSIA A22 – parere di competenza

In relazione a richiesta prot. 25564 in data 01/12/2021, ai fini procedurali di vs. competenza e premesso che l'opera riguarda solo marginalmente il nostro territorio, suggerisco che sia fatta istanza di prevedere, nella ricostruzione del cavalcavia autostradale che fa capo alla nostra via Verona, la possibilità di un collegamento ciclabile col territorio comunale veronese e che in Via Belvedere sia ovviamente conservata l'ampiezza dell'attuale scavalco della strada comunale Cason, per consentire la realizzazione della prevista Ciclovía del Sole.

Queste opere, pur site in territorio veronese, riguardano infatti progetti di piste ciclabili di livello intercomunale attuali, come la citata Ciclovía del Sole e/o possibili future, quale il collegamento ciclabile Caselle-Quadrante Europa-Santa Lucia .

In merito alle opere di mitigazione ambientale, quali fasce territoriali con piantumazioni arboree/arbustive, qualora non ricadenti in aree di stretta pertinenza autostradale bensì più generalmente nel territorio sommacampagnese, ritengo debbano essere chiarite, oltre che la titolarità patrimoniale, anche le future competenze gestionali e culturali.

In merito alle aree di cantiere temporaneo ed in particolare quella codificata CB01 (pag. 50-RGE02\_SIA), peraltro erroneamente citata come collocata nel Comune di Villafranca ed invece totalmente ricadente nel Comune di Sommacampagna, da utilizzare come deposito temporaneo di materiali di scavo, questa non sembra avere connessione con la viabilità provinciale e comunque col territorio comunale. Da suggerire l'adozione di accorgimenti atti alla conservazione e tutela degli alberi presenti e piantati qualche decennio or sono, anche con l'interessamento del nostro comune. Suggestirei, anzi, che tale copertura arborea fosse implementata a completa copertura, dopo i lavori, su tutte le aree residuali tra le strade dello svincolo inter-autostradale, pur nel rispetto delle regole attinenti al fenomeno del *bird-striking*, sempre con obiettivi di mitigazione ambientale, attenuazione isola di calore e riduzione della CO2 attraverso il sequestro vegetale.

Un saluto

IL RESPONSABILE DEL SERVIZIO  
FRANCHINI PAOLO  
(Firmata digitalmente ai sensi di Legge)

**PROPOSTA DI EMENDAMENTO ALLA PROPOSTA DI DELIBERAZIONE CONSILIARE DEL SERVIZIO EDILIZIA PRIVATA ED URBANISTICA**

**DEL COMUNE DI SOMMACAMPAGNA N. 13/2021 PRESENTATA DALL'ASSESSORE ALLEGRI GIANDOMENICO IN DATA 09/12/2021 AVENTE AD OGGETTO**

**"Istanza di rilascio del provvedimento di V.I.A. nell'ambito del Provvedimento Unico in materia ambientale ai sensi dell'art. 27 del D.Lgs 162/06 e**

**Piano di Utilizzo terre e rocce da scavo ai sensi dell'art. 9 del D.P.R. 120/2017 - Autostrada A 22 "del Brennero" – realizzazione della terza corsia nel tratto compreso tra Verona nord (km 223) e l'intersezione con l'autostrada A1 (km 314). Espressione del parere di competenza ai sensi dell'art. 24 comma 3 del D.Lgs 152/06"**

- sostituzione del punto 3) nella premessa e nel dispositivo della proposta di deliberazione *"3) sia limitata entro 100 km/ora la velocità massima di transito dei mezzi nel tratto fronteggiante il territorio comunale, in quanto ciò comporta una rilevante riduzione degli impatti atmosferici e delle emissioni inquinanti, e sia previsto un severo controllo in merito con sanzionamento dei trasgressori;"* con *"3) sia limitata entro 100 km/h la velocità di transito dei mezzi nel tratto fronteggiante il territorio comunale, o quantomeno la limitazione sia assunta in funzione del livello di allerta ARPAV quando si raggiungono le zone arancione e rossa. E' stato evidenziato come la riduzione della velocità comporti una rilevante riduzione degli impatti atmosferici e delle emissioni inquinanti, e sia previsto un severo controllo in merito con sanzionamento dei trasgressori;"*
  
- *aggiunta di un nuovo punto dopo il punto 5) nella premessa e nel dispositivo della proposta di deliberazione (pagg. 8 e 9): "6) sia previsto che il nuovo asfalto utilizzato nel tratto prospiciente il territorio comunale sia come quello descritto nel progetto di tipo "conglomerato bituminoso di usura drenante e fonoassorbente".*

**PARERI AI SENSI DELL'ART. 49, COMMA 1, DEL D.LGS. 267/2000**

**PARERE PER REGOLARITA' TECNICA**

Parere: FAVOREVOLE

Data: 09/12/2021

IL RESPONSABILE DEL SERVIZIO

Paolo Sartori

**PROPOSTA DI EMENDAMENTO ALLA PROPOSTA DI DELIBERAZIONE CONSILIARE DEL SERVIZIO EDILIZIA PRIVATA ED URBANISTICA**

**DEL COMUNE DI SOMMACAMPAGNA N. 13/2021 PRESENTATA DALL'ASSESSORE ALLEGRI GIANDOMENICO IN DATA 09/12/2021 AVENTE AD OGGETTO**

**"Istanza di rilascio del provvedimento di V.I.A. nell'ambito del Provvedimento Unico in materia ambientale ai sensi dell'art. 27 del D.Lgs 162/06 e**

**Piano di Utilizzo terre e rocce da scavo ai sensi dell'art. 9 del D.P.R. 120/2017 - Autostrada A 22 "del Brennero" – realizzazione della terza corsia nel tratto compreso tra Verona nord (km 223) e l'intersezione con l'autostrada A1 (km 314). Espressione del parere di competenza ai sensi dell'art. 24 comma 3 del D.Lgs 152/06"**

- sostituzione del punto 3) nella premessa e nel dispositivo della proposta di deliberazione *"3) sia limitata entro 100 km/ora la velocità massima di transito dei mezzi nel tratto fronteggiante il territorio comunale, in quanto ciò comporta una rilevante riduzione degli impatti atmosferici e delle emissioni inquinanti, e sia previsto un severo controllo in merito con sanzionamento dei trasgressori;"* con *"3) sia limitata entro 100 km/h la velocità di transito dei mezzi nel tratto fronteggiante il territorio comunale, o quantomeno la limitazione sia assunta in funzione del livello di allerta ARPAV quando si raggiungono le zone arancione e rossa. E' stato evidenziato come la riduzione della velocità comporti una rilevante riduzione degli impatti atmosferici e delle emissioni inquinanti, e sia previsto un severo controllo in merito con sanzionamento dei trasgressori;"*
- *aggiunta di un nuovo punto dopo il punto 5) nella premessa e nel dispositivo della proposta di deliberazione (pagg. 8 e 9): "6) sia previsto che il nuovo asfalto utilizzato nel tratto prospiciente il territorio comunale sia come quello descritto nel progetto di tipo "conglomerato bituminoso di usura drenante e fonoassorbente".*

**PARERI AI SENSI DELL'ART. 49, COMMA 1, DEL D.LGS. 267/2000**

**PARERE PER REGOLARITA' TECNICA**

Parere: FAVOREVOLE

Data: 09/12/2021

IL RESPONSABILE DEL SERVIZIO

Paolo Sartori