

AUTOSTRADA DEL BRENNERO S.P.A.

38121 Trento - Via Berlino, 10 - Tel. +39 0461 212611 - Fax +39 0461 234976

Autostrada del Brennero S.p.A.

Protocollo 1207/22

Del 14/01/2022 Uscita



Ministero della Transizione Ecologica
Direzione Generale per la Crescita Sostenibile e la
qualità dello Sviluppo
Divisione V - Sistemi di Valutazione Ambientale
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 Roma
PEC: cress@pec.minambiente.it

rif. nota

OGGETTO: (ID: 6189) procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale nell'ambito del Provvedimento Unico in materia Ambientale ai sensi dell'art.27 del D.Lgs.152/2006 e Piano di Utilizzo ai sensi dell'art. 9 del DPR 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). Risposte alle note di osservazioni del Sig. Beniamino Sandrini prot. MATTM-2021-0137987 del 09-12-2021 e prot. MATTM-2021-0139333 del 13-12-2021.

In relazione al procedimento in oggetto, questa Società ha visionato le note con le quali il **Sig. Beniamino Sandrini**, referente del sito "vivicaselle.eu" e dell'omonimo blog, che si firma "un cittadino nativo di Caselle", ha formulato e sottoposto all'attenzione di codesta Amministrazione Competente e di altre Amministrazioni un'ampia serie di osservazioni e di richieste. Poiché nella seconda nota è riportato che con l'invio di tale documento, più articolato e più dettagliato, il Sig. Sandrini ha inteso sostituire il precedente, anche nell'esposizione delle risposte si farà riferimento al secondo documento.

* * *

Osservazione n° 01 - Dopo la realizzazione della 3^a Corsia dell'autostrada A22 la Qualità della Vita dei residenti nell'intorno di questa infrastruttura autostradale deve essere migliore rispetto alla situazione degli ultimi 35 anni?

[Nel seguito sono riportati un estratto dello strumento urbanistico del Comune di Sommacampagna con evidenziato l'abitato di Caselle e un'ortofoto con evidenziata l'area di Caselle, e del complesso del "Quadrante Europa"]

Risposta.

Il progetto persegue finalità di pubblico interesse. Il documento progettuale alla base della presente procedura, nel rispetto della normativa applicabile, è corredato da un approfondito studio dell'impatto ambientale dell'intervento. La documentazione, inoltre, prevede ed illustra un ampio insieme di misure atte a mitigare gli effetti dell'intervento.

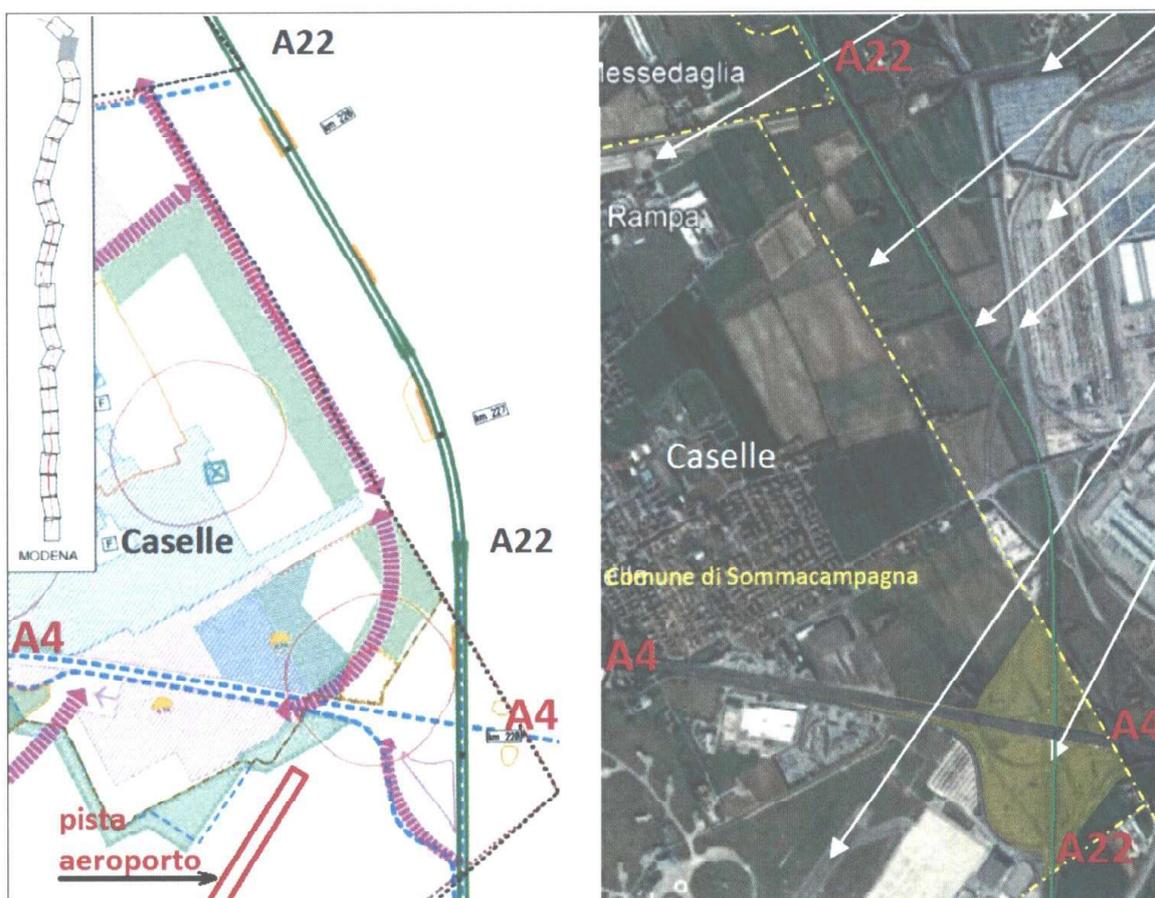
Gli interventi mitigativi previsti, come le barriere antirumore, la "barriera a verde" (avente effetti sulla qualità dell'aria, grazie alla limitazione della diffusione di polveri) ed il sistema di raccolta e trattamento delle acque di prima pioggia, contribuiranno anche a mitigare gli impatti correlati all'infrastruttura esistente.



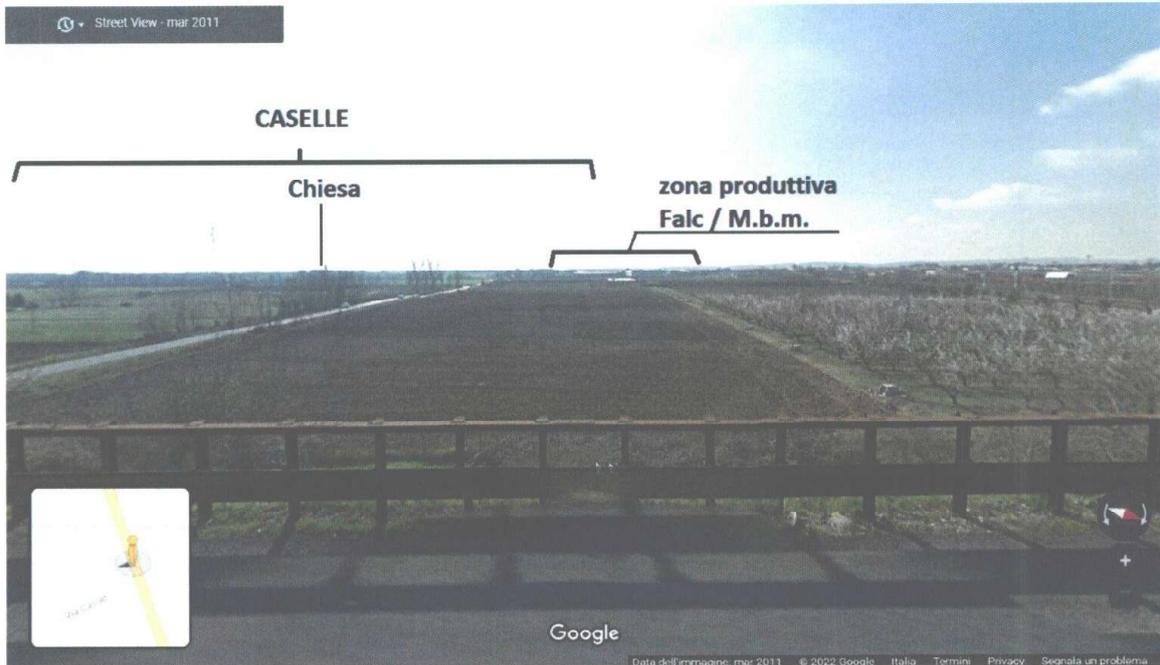
L'intervento pertanto contribuirà ad un miglioramento delle condizioni ambientali nell'intorno dell'autostrada, e dunque anche nell'area di Caselle. Va precisato che, come risulta dall'ortofoto a pag. 2 della nota (riportata qui sotto con l'aggiunta dell'indicazione dell'autostrada A4 e dell'aeroporto), l'abitato di Caselle risulta direttamente adiacente all'autostrada A4 e all'aeroporto, mentre è più distante dall'autostrada A22: nell'ortofoto si nota chiaramente la presenza di ampie aree agricole tra l'abitato e l'autostrada.

Nelle pagine successive si propongono alcune immagini riprese dall'A22, che è relativamente lontana dal paese e dall'A4, che è molto più vicina allo stesso, con situazioni di immediato contatto fra nastro stradale (dell'A4, si ribadisce, non dell'A22) e abitazioni.

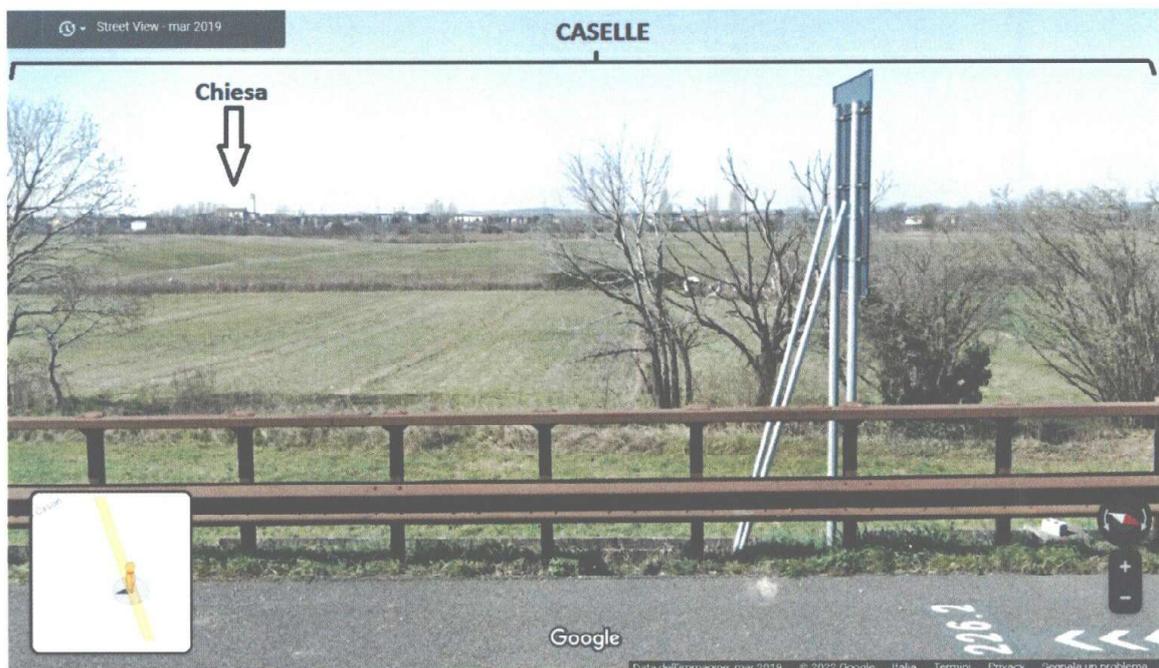
L'abitato di Caselle pertanto risente maggiormente degli impatti (principalmente acustico e sulla qualità dell'aria) dovuti a queste due infrastrutture (A4 e aeroporto) e in misura molto minore di quelli dovuti all'A22. Dato che l'impatto dell'A22 è di minore "entità", ovviamente anche il contributo che A22 potrà dare al miglioramento delle condizioni ambientali e di "vivibilità" di Caselle resterà proporzionato al contributo dell'A22 sulle condizioni ambientali.



Stralcio dalla figura a pag. 2 della nota del Sig Sandrini. Nell'ortofoto a destra, a cavallo della linea gialla a tratto e punto (=confine fra i comuni di Sommacampagna a ovest e Verona a est) si notano le ampie aree agricole



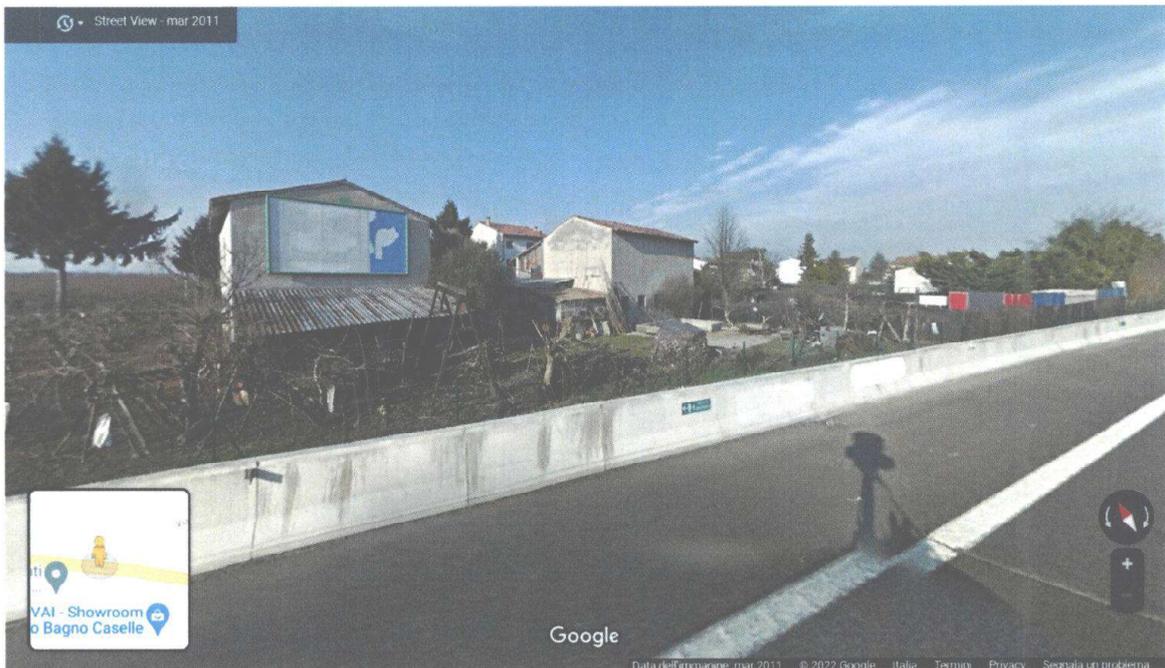
Vista dall'A22 verso ovest nella zona tra via Cason (a sinistra) e la ferrovia MI-VE (a destra):
Caselle è l'abitato che si intravede sullo sfondo, a distanza non trascurabile



Vista dall'A22 verso ovest alla progressiva km 226+200:
Caselle è l'abitato che si intravede sullo sfondo, a distanza non trascurabile



Vista dall'area di servizio lungo l'A4 (non l'A22) verso l'abitato di Caselle:
 l'area di servizio è direttamente adiacente all'abitato di Caselle



Vista dall'A4 verso nord, verso l'abitato di Caselle: il nastro autostradale dell'A4 (non dell'A22) è direttamente adiacente alle case di Caselle (NB la foto è del 2011: oggi nello stesso tratto vi è una barriera antirumore, ma la distanza fra A4 e l'abitato è evidentemente la medesima)

* * *

Si esamina ora l'osservazione n. 4 e si anticipa la relativa risposta in quanto si tratta di un tema (principalmente quello delle piantumazioni o "opere a verde") che ha una sua specificità e merita una distinta trattazione. Le altre osservazioni, che appaiono in qualche modo tutte legate fra loro verranno raggruppate e si darà risposta ad esse di seguito.

Osservazione n° 04 - Tutte le opere di Mitigazione Ambientale contro l'inquinamento Acustico e dell'Aria - oltre a essere realizzate in aderenza al sedime autostradale - dovranno azzerare tutte queste tipologie di inquinamenti?

Parrebbe essere pertanto evidente che le opere di Mitigazione "a verde" e le "barriere antirumore" per abbattere ed eliminare gli inquinamenti da rumore e dell'aria generati dovranno essere ben diverse e molto più consistenti sia in qualità e in quantità rispetto a quelle come progettate dall'A22 in questo tratto autostradale .

Va precisato che qualsiasi opera "a verde" non dovrà comunque mai essere inferiore ad una larghezza di 30 metri e dovrà essere realizzata in rilevato a "duna vegetale" in modo che così oltre a contenere gli impatti ambientali (aria e rumore) possa avere da migliorare da subito gli aspetti paesaggistici con gli arbusti sulle dune vegetali e dove questo non sia possibile si debbano realizzare dei muri verdi in modo che l'efficacia dell'azione sia immediata.

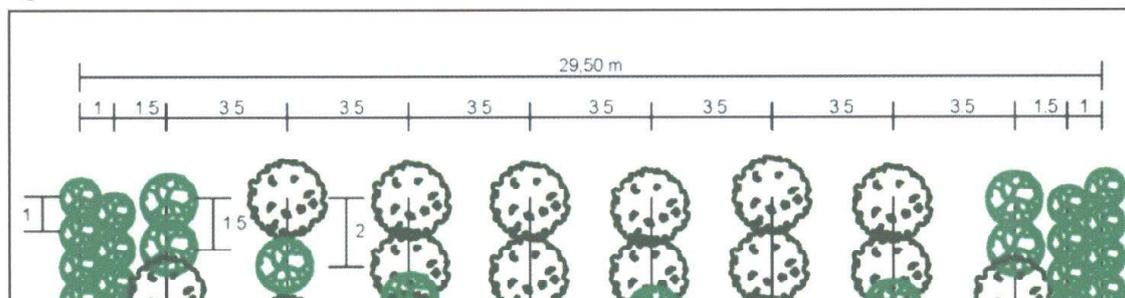
Risposta.

Nella progettazione di opere di mitigazione "a verde" quale la fascia boscata prevista a protezione dell'abitato di Caselle, occorre seguire un criterio di ragionevolezza e di proporzionalità.

Come già ricordato, se è sicuramente vero che anche il traffico sull'A22 contribuisce agli impatti ambientali su quell'abitato, le problematiche sono indubbiamente correlate in misura molto superiore alle altre infrastrutture molto più vicine.

Inoltre le aree che si trovano fra l'A22 e l'abitato di Caselle sono intensamente utilizzate a fini agricoli (seminativi, frutteti, vigneti), con la presenza anche di produzioni tipiche. Esse costituiscono quindi una risorsa cui non rinunciare se non a fronte di un'effettiva, stringente necessità.

In presenza di tali elementi parrebbe eccessivo aumentare significativamente la consistenza delle barriere "a verde", la cui realizzazione indubbiamente sottrae terreno all'uso agricolo. La misura di riferimento di 30 m, suggerita dal Sig. Sandrini per la larghezza della barriere a verde, risulta in effetti essere già stata adottata nel progetto, come si può desumere dallo stralcio della pertinente tavola di progetto, riportato di seguito.



Stralcio dall'elaborato A1.8.4 Barriera verde a protezione dell'abitato di Caselle

Occorre inoltre considerare un ulteriore aspetto rispetto alla richiesta di maggiore consistenza delle "opere a verde". Si tratta del tema della compatibilità aeronautica.

Al fine di illustrare compiutamente il modo in cui questo tema si inserisce nell'iter di valutazione del presente progetto, occorre peraltro fare un passo indietro di qualche anno.

Il tema della piantumazione di alberi e arbusti nelle vicinanze di Caselle è da lungo tempo dibattuto, essendo stato più volte promosso già in passato da parte del Comune di Sommacampagna sul cui territorio comunale ricade la parte maggiore della superficie planimetrica dello svincolo stesso (la restante parte ricade nel territorio del comune di Verona ma lo svincolo risulta altresì vicino alla frazione Dossobuono del Comune di Villafranca).

In seguito all'emissione del precedente decreto di compatibilità ambientale, in ottemperanza a due prescrizioni che chiedevano di acquisire il parere dell'ENAC (la prescrizione n. 4, parte A) e di tener conto delle indicazioni del Comune di Sommacampagna (la prescrizione n. 6, parte A) il quale aveva richiesto una fascia boscata a protezione dell'abitato di Caselle, è pertanto stata progettata una fascia boscata, ubicata nel quadrante nord-ovest della croce individuata dall'intersezione di A22 e A4, a schermatura dell'abitato di Caselle rispetto all'A22 e allo svincolo A22/A4.

La fascia boscata, così come l'intero svincolo di interconnessione fra le due autostrade, si trova nelle immediate vicinanze dell'aeroporto "Valerio Catullo" e vi è un'interferenza fra le superfici di avvicinamento dei velivoli alla pista e porzioni dello svincolo autostradale di interconnessione.

Per tale motivo tutti gli interventi previsti nell'area sono subordinati alla preventiva approvazione dell'autorità competente, l'ENAC. L'espressione del parere di ENAC è subordinata a quelli di ENAV e Aeronautica Militare.

Fra gli interventi potenzialmente problematici vi sono anche le piantumazioni di alberi o arbusti. Essi possono costituire un problema per un duplice motivo. Il primo motivo riguarda le piante, soprattutto quelle ad alto fusto, nelle immediate vicinanze delle superfici di avvicinamento: le piante come tutti gli elementi fisici che si sviluppano in altezza possono costituire un elemento di pericolo in fase di decollo e atterraggio. Il secondo motivo è dovuto al fatto che la presenza di piante, in maggior misura per quelle a medio ed alto fusto, costituisce un fattore di attrazione per l'avifauna. La presenza di colonie di volatili nelle vicinanze degli aeroporti, a sua volta porta al rischio del fenomeno del *bird strike*. Tale secondo motivo riguarda tutte le piantumazioni nelle vicinanze dell'aeroporto, non solo quelle più vicine alle superfici di avvicinamento dei velivoli.

Fatta tale necessaria preliminare illustrazione della problematica in generale, occorre aggiungere che i criteri per le valutazioni di competenza di ENAC e delle altre autorità coinvolte nel procedimento per la formazione del parere di ENAC, si basano su valutazioni inerenti un confronto fra il grado di rischio con e senza l'intervento. Interventi che comportano un aumento del grado di rischio valutato ottengono un parere negativo mentre sono accettabili solamente interventi che non comportino un aumento del grado di rischio valutato o che addirittura lo facciano calare.

Nel caso del progetto sottoposto ad ENAC nel 2013 che ha poi dato luogo all'emissione del parere positivo di tale autorità (prot. 22932 del 05/03/2014) è risultato possibile inserire un elemento migliorativo (rispetto al rischio aeronautico), dato dalla sostituzione dei pali di illuminazione esistenti lungo la pista di svincolo interferente con la superficie di avvicinamento al volo (la pista Milano-Modena) con altri pali di minore altezza.

Solo grazie a tale miglioria è risultato possibile ottenere un parere favorevole per l'intero progetto, che comprende anche altri interventi, fra cui la realizzazione per l'appunto della fascia boscata nel quadrante nord-ovest. Tale fascia boscata costituisce una delle "mitigazioni ambientali", della cui esistenza negli elaborati di progetto e della cui conformità a quanto a suo tempo concordato, lo stesso Comune di Sommacampagna ha preso atto (nota di osservazioni del Comune di Sommacampagna prot. MATTM-2021-0139564, allegata delibera n. 88 del 9 dicembre 2021, 2° punto della deliberazione).

È chiaro che lo "spazio di manovra" al fine di migliorare l'impatto aeronautico risulta a questo punto esaurito, avendo già previsto di apportare alle opere preesistenti al presente progetto, tutte le correzioni necessarie, emerse dal confronto con ENAC, e non essendo stati segnalati da parte dell'Autorità aeronautica – e non essendo dunque ragionevolmente possibili – ulteriori interventi sull'infrastruttura autostradale e sulle sue pertinenze, che oggettivamente consentano di abbassare il rischio aeronautico. Non è infatti possibile modificare la configurazione planoaltimetrica dello svincolo in questione poiché qualsiasi modifica peggiorerebbe le condizioni di sicurezza per gli utenti delle autostrade.

Ogni significativa piantumazione aggiuntiva nelle vicinanze dell'aeroporto avrebbe un effetto peggiorativo rispetto alla sicurezza aeronautica, non compensabile con misure migliorative.

Sarebbe quindi inutile sottoporre ad ENAC previsioni progettuali che ricomprendano maggiori piantumazioni nell'area dello svincolo di interconnessione A22/A4, in quanto mancando i presupposti per una riduzione del rischio aeronautico, esse incontrerebbero un parere necessariamente negativo.

Si chiede pertanto a codesta Autorità Competente di non accogliere la richiesta relativa alle piantumazioni o "opere a verde".

Relativamente alla parte della stessa osservazione/richiesta n. 4 riguardante le barriere antirumore si rimanda alla risposta data sullo stesso tema nella nota di risposta alle osservazioni e richieste del Comune di Sommacampagna e per i motivi li dettagliatamente esposti si chiede a codesta Autorità Competente di non accogliere la richiesta

* * *

Si passa ad esaminare le restanti osservazioni/richieste.

Osservazione n° 02 - Non essendo l'Autostrada A22 mai stata sottoposta a V.I.A., gli impatti ambientali sul territorio "contermine" vanno calcolati sull'intera opera e vanno mitigati e compensati dall'apertura dell'Autostrada A22?

Osservazione n° 03 -Essendo l'A22 parte di un sistema infrastrutturale con: Aeroporto, Interporto, Tangenziali, ecc. gli Impatti Ambientali di ogni singola infrastruttura vanno sommati al fine di verificare tutti gli effetti cumulativi?

Come è noto tutte le infrastrutture e gli insediamenti del Quadrante Europa si sono insediate senza VIA e senza VAS e dato che alla data di entrata in vigore dalla Direttiva VIA - con la L. 349 - 8.7.1986 - all'interno di questo comparto erano già presenti, la Dogana, il nuovo Scalo Ferroviario che poi diventerà il Nodo Intermodale per lo scambio Ferro-Gomma e vi sono anche i primi lavori per realizzare i futuri Magazzini Generali ed è evidente che sono quasi terminati i lavori anche della Tangenziale Sud e Ovest di Verona.

Tutte infrastrutture queste che - in questi ultimi 35 anni - hanno sempre operato senza aver mai ottenuto nessun Decreto di Compatibilità Ambientale - proprio perché mai sottoposti a VIA come credo nemmeno abbia mai ottenuto per 3^ Corsia senza le opere di mitigazione e compensazione Ambientale.

Osservazione n° 05 - La realizzazione di nuove opere infrastrutturali viarie e/o altro da realizzarsi sul territorio che è interessato dall'A22 dovranno tutte contribuire a migliorare la Qualità di Vita dei residenti?

Osservazione n° 06 - Comune di Sona LUGAGNANO Nuovo svincolo sulla Tangenziale Ovest di Verona

Osservazione n° 07 - Comune di Sommacampagna CASELLE Completamento della Tangenziale Sud-Est

Osservazione n° 08 - Comune di Sommacampagna CASELLE Ampliamento sottopasso dell'A22 in via Terminon

Osservazione n° 09 - Comune di Villafranca DOSSOBUONO modifica incrocio sulla Tangenziale Ovest-Sud

Osservazione n° 10 - Comune di Villafranca DOSSOBUONO Opere a verde e Galleria Artificiale Antifonica

Osservazione n° 11 - Comune di Villafranca DOSSOBUONO /ALPO - Un NUOVO CASELLO sull'autostrada A22

Osservazione n° 12 - Vari comuni da ... Bussolengo ad Affi - Realizzazione della Terza corsia fino al casello di Affi

Osservazione n° 13 - Comune di Sommacampagna - Realizzazione della Quarta corsia nel tratto di Caselle

Osservazione n° 14 - Comune di Sommacampagna CASELLE Opere a verde e Galleria Artificiale Antifonica

Risposta.

Il procedimento attualmente in essere, nel contesto del quale sono state presentate le

osservazioni, è un procedimento di VIA per l'opera denominata "realizzazione della terza corsia nel tratto compreso tra Verona nord (km 223) e l'intersezione con l'autostrada A1 (km 314)". Come è ben noto, il procedimento è disciplinato dal decreto legislativo n. 152/2006 e s.m.i.

La normativa prevede l'obbligo di descrivere sia i probabili impatti ambientali rilevanti del progetto proposto sia lo stato attuale dell'ambiente (scenario di base) e la sua probabile evoluzione in caso di mancata attuazione del progetto.

Devono pertanto essere distinti lo stato attuale, l'evoluzione futura in assenza di intervento (che negli studi redatti è stato indicato come scenario "tendenziale" o "programmatico") e l'evoluzione in caso di attuazione dell'intervento progettato (indicato nello studio come scenario "progettuale").

Lo studio redatto ha ricompreso la descrizione (ossia il "calcolo" per usare la terminologia proposta dal cittadino) degli impatti in tutti e tre i casi. Non è richiesto dalla normativa l'estensione dello studio al passato chiedendo di valutare e mitigare gli impatti fin dall'apertura dell'A22.

Lo studio è dunque conforme a quanto richiesto dalle norme.

Anche per quanto riguarda dell'impatto dovuto alla passata realizzazione di una molteplicità di opere infrastrutturali oggi presenti sul territorio, non si può che rilevare che il cittadino rappresenta situazioni e vicende passate riguardo alle quali la Società Proponente dell'odierno progetto non ritiene di dover esprimere alcuna conferma né smentita, trattandosi di iniziative promosse da altri soggetti. Si può solo aggiungere la considerazione che di certo le norme non dispongono l'obbligo, per chi oggi propone un nuovo progetto, di dover compensare ipotetici effetti sfavorevoli di iniziative del passato promosse da soggetti distinti.

Infine, sulla base dell'assunzione che esista un considerevole impatto da compensare, vengono avanzate numerose richieste di realizzazione di opere infrastrutturali.

Non ci si esprime qui circa l'utilità delle opere proposte, rilevando unicamente che tutte le richieste non sono pertinenti alla attuale procedura di VIA riguardante la terza corsia sull'A22, in quanto manca un sostanziale nesso con l'intervento proposto.

Come evidenziato in più punti dello studio (si veda ad esempi la sintesi non tecnica, paragrafo 3) "Perché è necessario realizzare il progetto?", il progetto non genererà alcun significativo incremento dei volumi di traffico: il traffico nello scenario progettuale, ossia con la realizzazione dell'intervento, resterà sostanzialmente lo stesso che si avrebbe nello scenario tendenziale ossia senza effettuare alcun intervento.

Le motivazioni dell'intervento sono invece date da esigenze di aumento della sicurezza e di rapido miglioramento delle prestazioni ambientali dell'autostrada in materia di rumore e di gestione delle acque meteoriche.

L'intervento non causerà pertanto alcun aumento della "pressione" sui centri abitati nell'intorno né sull'ambiente in genere, anzi ne consentirà una notevole riduzione, e non vi è dunque necessità di compensare un maggiore impatto con altri interventi, quali le numerose opere viarie elencate.

Si chiede pertanto a codesta Autorità Competente di non accogliere le richieste.

* * *

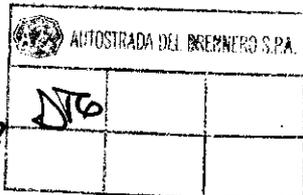
Distinti saluti.

IL DIRETTORE TECNICO GENERALE
(ing. Carlo Costa)


PF/VOG/DQ/MT
Lett303_MTE_controdeduzioniSandrini_vog

Allegato: protocollo ENAC 22932 del 05/03/2014 (prot. A22 5560/2014)

nel 1286



Autostrada del Brennero S.p.A.
Protocollo 5560/14
Del 06/03/2014 Entrata



ENAC

Protocollo del 05/03/2014

0022932/PROT



Il Direttore
Operatività Aeroporti

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Direzione Generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione e i progetti internazionali
Via Nomentana, 2 – 00161 – Roma (RM)
PEC: dg_prog@pec.mit.gov.it
e-mail: danilo.scerbo@mit.gov.it

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
Direzione Generale per la valutazioni ambientali
Via Cristoforo Colombo 44 – 00147 - Roma (RM)
PEC: dgsalvaguardia.ambientale@pec.minambiente.it
e-mail : dva@minambiente.it

e p.c.

Spett.le Autostrade del Brennero SpA
Via Berlino, 10 – 38121 – Torino (TO)
Telefax 0461/234976
PEC: a22@pec.autobrennero.it
e-mail: g.vogel@autobrennero.it

ENAV SpA
Area Operativa - Progettazione Spazi Aerei
Via Salaria, 716 – 00138 – Roma (RM)
PEC: protocollogenerale@pec.enav.it
e-mail : funzione.psa@pec.enav.it

Aeronautica Militare
Comando I Regione Aerea
Piazza Ermete Novelli, 1 – 20129 – Milano (MI)

ENAC – Direzione Operazioni Nord – SEDE

ENAC – Direzione Aeroportuale Nord Est – SEDE

Oggetto: D.P.R. 18/4/1994 n. 383. Autostrada A22 Brennero Modena. Progetto definitivo per la "realizzazione della terza corsia nel tratto compreso tra Verona nord (km 223 e l'intersezione con l'autostrada A1 (km 314)".
Parere di competenza ENAC.

Si fa riferimento alla seguente documentazione:

- Prot ENAC-AOV-22/08/2013-0097947-P della Direzione Operazioni sede di Venezia con la quale venivano inoltrate per competenza:

sede legale : Viale Castro Pretorio, 118
sede operativa : Via Gaeta, 3
00185 - Roma
c.f. 97158180584
IOP

tel. +39 06 44596610
fax +39 06 44596641
operativita@enac.gov.it
protocollo@pec.enac.gov.it
www.enac.gov.it

- 
- Nota Prot. 4330 del 8/5/2013 (Protocollo Enac in arrivo 61124/ENAC/AOV del 22/5/2013) della Direzione Generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione e i progetti internazionali del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di comunicazione inizio del procedimento di accertamento della conformità urbanistica;
 - La documentazione trasmessa dalla Società Autostrada del Brennero SpA, comprensiva delle relative note accompagnatorie, di seguito evidenziate
 - Nota Prot. DTG 22501 del 12/9/2012 – Studio di compatibilità aeronautica in recepimento delle prescrizioni Decreto di compatibilità ambientale – Rev A (Protocollo Enac in arrivo 119730/ENAC/AOV del 19/9/2012);
 - Nota Prot. DTG 7942 del 29/03/2013 – Procedimento di localizzazione dell'opera pubblica. Documentazione di progetto generale – Stralcio Regione Veneto (Protocollo Enac in arrivo 41732/ENAC/AOV del 8/4/2013);
 - Nota Prot. DTG 15482 del 2/7/2013 – Studio di compatibilità aeronautica in recepimento delle prescrizioni Decreto di compatibilità ambientale – Rev B (Protocollo Enac in arrivo 83679/ENAC/AOV del 12/7/2013);
 - Nota Prot. 7025 del 29/7/2013 con la quale la Direzione Generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione e i progetti internazionali del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha convocato la Conferenza di Servizi;
 - Nota Enac Prot. 110588/IOP con la quale si chiedeva un differimento per l'espressione del parere di competenza;
 - Verbale della conferenza di servizi del 1/10/2013;
 - Nota Prot. DTG 22450 del 4/10/2013 della Società Autostrada del Brennero SpA di trasmissione della documentazione progettuale all'Enav SpA e all'Aeronautica Militare;
 - Il Parere ENAV Prot. N. AO/PSA/SC13960 del 20/12/2013 nel quale si evidenzia che i pali di illuminazione interessano le seguenti superfici di delimitazione ostacoli dell'aeroporto di Verona Villafranca TO.F.P.A. RWY 04 e T.O.C.S. RWY 04;
 - Nota Prot. M_D.AMI001/2881 del 20/2/2014 con la quale l'Aeronautica Militare ha ribadito il proprio nulla osta demaniale e che la responsabilità delle procedure strumentali di volo è transitata all'Enav SpA unitamente alla gestione del traffico aereo del CTR di Garda/Verona;
 - L'integrazione del parere ENAV, espresso con nota Prot. N. AO/PSA/SC13960/46825 del 26/2/2014 nel quale si è ulteriormente evidenziato che i pali di illuminazione proposti in progetto sono in sostituzione di quelli già esistenti e pubblicati nella cartografia ostacoli redatta da ENAV;



VISTI

i documenti di progetto trasmessi e come sopra individuati

CONSIDERATO

- 1) che pur essendovi implicazioni per quanto riguarda l'attuale configurazione delle superfici di delimitazione ostacoli relative all'aeroporto di Verona Villafranca, i nuovi pali in sostituzione di quelli esistenti e già pubblicati, saranno più bassi con una riduzione dell'altezza da 9,40 metri a 6,60 metri e comunque nei limiti dell'ingombro dei veicoli che oggi già transitano sul tratto viario interessato alle modifiche infrastrutturali;
- 2) che non vi sono implicazioni per le procedure strumentali di volo;
- 3) che le nuove opere non comportano implicazioni nell'ambito della compatibilità elettromagnetica tali da interferire con i sistemi NAV/COM/RADAR dell'ENAV;
- 4) che le nuove opere non introducono modifiche significative in termini di interferenze rispetto all'esistente, comprendendo anche il tracciato e i piani viabili, come pubblicato nella cartografia ostacoli;
- 5) che gli impianti di trattamento delle acque reflue sono interrati e provvisti di copertura delle vasche in modo da annullare completamente la loro potenzialità attrattiva di fauna selvatica;
- 6) che i bacini di laminazione, per quanto previsto in progetto, non sono una fonte di approvvigionamento costante e continua nel tempo per le colonie di uccelli e della fauna selvatica e inoltre gli stessi saranno coperti con reti a maglia chiusa rimovibili per esigenze di manutenzione per limitare ulteriormente il rischio attrattivo;
- 7) che è prevista la vegetazione di mascheramento dei bacini di laminazione, in forma rada per le essenze più alte e con specie indesiderate quali le canne, mentre l'erba sarà mantenuta il più alto possibile;

si esprime

PARERE FAVOREVOLE

per quanto di propria competenza, alle seguenti condizioni:

- Dovranno essere poste luci ostacolo su ogni palo come rappresentato nel parere ENAV Prot. N. AO/PSA/SC13960/46825 del 26/2/2014 e sui portali della segnaletica verticale che interferiscono;
- Dovranno essere definite congiuntamente con il Gestore Aeroportuale dell'Aeroporto di Verona Villafranca, nella fase di progettazione esecutiva, gli accorgimenti e limitazioni che dovessero rendersi necessarie nelle fasi transitorie di cantiere;
- Dovrà essere acquisito il parere ENAV sul progetto esecutivo con riferimento ai mezzi di cantiere temporanei;



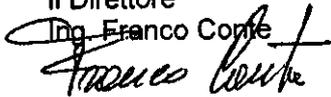
Si precisa infine che la Società costruttrice/esercente, quale soggetto titolato, è responsabile dell'origine e dell'esattezza di tutte le informazioni che sono state fornite e dovranno essere confermate ad ENAV ai fini della pubblicazione, avendo cura di comunicare data di inizio lavori con preavviso di almeno 3 (tre) mesi e contestualmente dovranno essere trasmessi i seguenti dati definitivi:

- a) posizione espressa in coordinate geografiche sessagesimali (gradi, primi e secondi) nel sistema WGS-84
- b) altezza massima eventuali grù (torre+raggio)
- c) quota slm al top (altezza massima + quota terreno)
- d) segnaletica luminosa notturna e data di effettiva attivazione

Distinti saluti

Il Direttore

Ing. Franco Conte



2014.03.03 - IOP-TAM

