

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 580/22

Del 10/01/2022 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

ni. 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 alla nota di osservazioni del Comune di Sommacampagna prot. MATTM-2021-0139564 14-12-2021.

In relazione al procedimento in oggetto, questa Società ha visionato la nota con la quale il **Comune di Sommacampagna**, ha formulato e sottoposto all'attenzione di codesta Amministrazione Competente una serie di osservazioni e di richieste.

Nel seguito si procede ad esaminare e, per quanto necessario, rispondere ai punti del documento del Comune nell'ordine in cui sono presenti nella documentazione, iniziando dal "deliberato" del Consiglio Comunale (delibera n. 88 del 9 dicembre 2021).

(Delibera del Consiglio - 3° punto)
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 provocatici 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;

Risposta.

Il tema della piantumazione di alberi e arbusti nello svincolo di interconnessione fra l'A22 e l'A4 (qui chiamato "quadrifoglio di incrocio delle autostrade") 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

È ben noto che il Comune di Sommacampagna ha una frazione, Caselle, che risente di



una molteplicità di infrastrutture ubicate nelle immediate vicinanze dello svincolo A22-A4: l'aeroporto, l'autostrada A4, la ferrovia Milano-Venezia, le nuove tratte ferroviarie Alta Velocità/Alta Capacità, l'autostrada A22, le tangenziali di Verona, il Centro Intermodale di Verona Quadrante Europa. In seguito al precedente procedimento di verifica di compatibilità ambientale nel corso del quale il suddetto comune aveva richiesto la realizzazione di una fascia boscata a protezione dell'abitato di Caselle, era pertanto stata progettata una fascia boscata vicina all'A22, ubicata nel quadrante nord-ovest della croce individuata dall'intersezione di A22 e A4, a schermatura dell'abitato di Caselle rispetto all'A22.

La fascia boscata, così come l'intero svincolo di interconnessione fra le due autostrade, viene a collocarsi 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 di una limitata 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 Consiglio comunale prende atto al secondo punto della propria deliberazione. Si riporta il passaggio:

DELIBERA

V di richiamare, in quanto ad oggi valide, [le] 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;

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 del Comune.

* * *

(Delibera del Consiglio - 4° punto)

V di prescrivere, per quanto di competenza, l'adeguamento del progetto e delle mitigazioni ambientali in esso previste alle osservazioni – indicazioni – prescrizioni – richieste contenute nella Relazione Tecnica del Servizio Ecologia ed Ambiente, Allegato B alla presenta proposta di delibera [...];

Risposta. Si tratterà nello specifico il contenuto dell'Allegato B nel seguito

* * *

(Delibera del Consiglio - 5° punto)

V 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;

Risposta. Si tratterà nello specifico il contenuto dell'Allegato C nel seguito.

* * *

(Delibera del Consiglio - 6° punto, n. 1)

V 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;

Risposta.

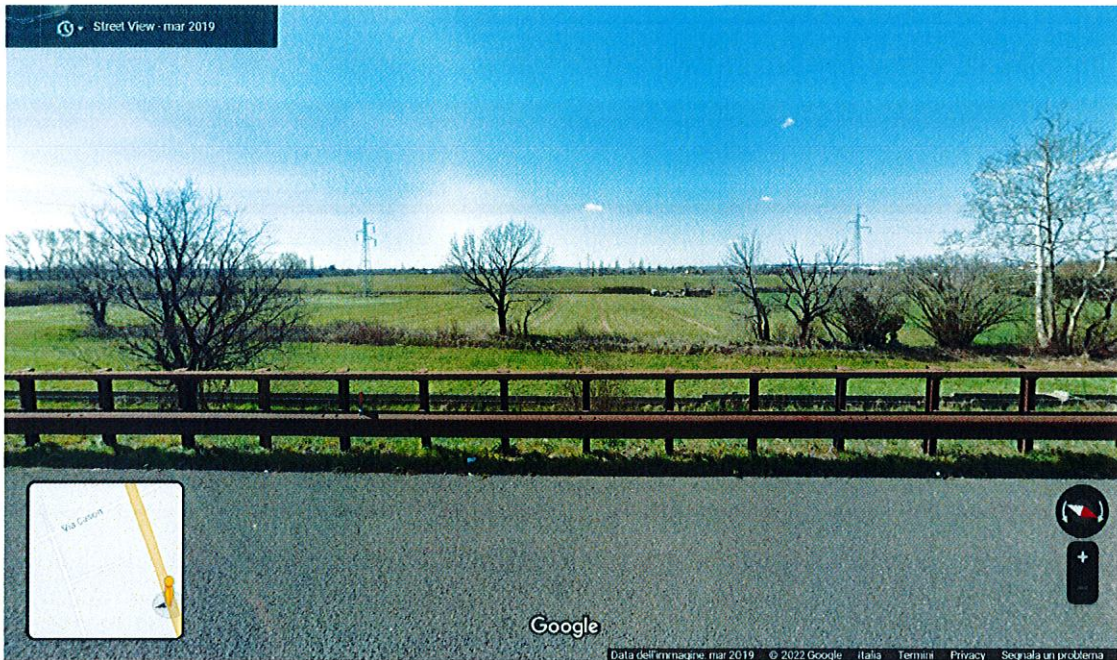
A protezione di varie abitazioni ubicate nei pressi dell'abitato di Caselle del Comune di Sommacampagna sono previste in progetto varie barriere antirumore. È inoltre prevista la realizzazione di una apposita un'ulteriore opera di mitigazione costituita da una "barriera a verde" avente più funzioni: mitigazione paesaggistica, abbattimento polveri e, seppure in misura limitata, riduzione del rumore..

Nel seguito si esamina prima la richiesta relativa alla realizzazione "in continuo" delle barriere antirumore e poi quella di posizionare le opere di mitigazione il più possibile vicino al sedime autostradale.

Barriere antirumore "in continuo". Si premette che l'autostrada A22 fronteggia il territorio del Comune di Sommacampagna dal km 225+700 (ferrovia Milano-Venezia) al



Vista verso ovest nella zona tra via Cason e la ferrovia MI-VE (km 225+800 ca.): assenza di abitazioni



Vista verso ovest nella zona prospiciente via Cason (km 226+300 ca.): assenza di abitazioni



Vista verso ovest nella zona prospiciente l'aeroporto (km 228+000 ca. dell'A22): al centro la pista di decollo/atterraggio e la zona stazionamento velivoli, a sinistra un ampio hangar. Assenza abitazioni km 228+400 (immediatamente a sud dello svincolo di interconnessione fra A22 e A4), per complessivi 2,7 km della piattaforma autostradale senza considerare lo sviluppo delle piste dello svincolo di interconnessione.

A titolo di esempio si sono inserite alcune immagini che mostrano le zone prospicienti l'autostrada A22 in alcuni punti del tratto citato nella nota del comune Sommacampagna.

La realizzazione di barriere antirumore così generalizzata risulterebbe eccessiva rispetto allo scopo della protezione dal rumore. La zona risulta infatti per ampi tratti priva di abitazioni o recettori sensibili che possano beneficiare di un simile intervento.

La realizzazione di interventi di mitigazione dell'impatto acustico deve essere sempre preceduta da una fase di studio del contesto e da una dettagliata progettazione delle barriere da porre in opera.

Ciò risulta necessario per molteplici motivi:

- al fine di indirizzare correttamente l'impiego delle risorse quali uomini, mezzi, materie prime, risorse energetiche da impiegare per la realizzazione di tali opere, tenendo presente che la disponibilità delle risorse è comunque limitata;
- al fine di indirizzare correttamente l'impiego delle risorse economiche connesse alla realizzazione di un'opera necessaria per la mobilità pubblica;
- al fine di evitare cantieri (quali quelli per la realizzazione di tratti di barriere antirumore in tratti disabitati) che potrebbero comunque comportare impatti ambientali che seppur limitati potrebbero essere evitati: per le barriere risulta comunque necessario eseguire scavi, realizzare fondazioni, realizzare i guard-rail antistanti le barriere; le barriere oltre a impedire la propagazione del rumore, impediscono o quanto meno limitano la visuale.

Risulta dunque in ogni caso necessario operare non in modo "generalizzato", ma sulla base di attente analisi, individuando le effettive esigenze e dunque scartando interventi non necessari, il cui beneficio risulterebbe nullo o eccessivamente ridotto.

Occorre altresì considerare che la materia dell'inquinamento acustico è disciplinata in dettaglio da norme di legge, che stabiliscono l'esatta tipologia di analisi e valutazioni da eseguirsi per la progettazione e la realizzazione degli interventi di abbattimento e contenimento del rumore.

Il progetto, com'è desumibile dalla consultazione degli elaborati afferenti le barriere, è basato su un'attenta analisi conforme a tali norme ed ha individuato le effettive esigenze, prevedendo adeguati interventi lungo tutti i tratti dell'A22 dove sono presenti abitazioni o altri ricettori.

Come confermato dal Servizio Ecologia Ambiente comunale, le barriere previste nel progetto sono già state dichiarate ottemperanti alle prescrizioni del decreto VIA n. 401/2011 e sono dunque tali da ricondurre il rumore entro i limiti di legge presso tutti i ricettori.

Si riporta lo stralcio dalla relazione del Servizio Ecologia Ambiente del Comune

Osservazioni di competenza Servizio Ecologia Ambiente

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

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.

Non vi è dunque alcuna incompletezza sufficiente a motivare un'ulteriore estensione delle barriere previste che, andando a proteggere aree prive di abitazioni o ricettori sensibili, non genererebbe benefici sufficienti a motivarle.

Ad opera realizzata lungo tutti i tratti autostradali con presenza di nuclei abitati e anche in presenza di case isolate nel comune di Sommacampagna (come del resto anche per tutti gli altri comuni) saranno presenti barriere antirumore.

Si chiede pertanto a codesta Autorità Competente di non accogliere la richiesta del Comune, con cui lo stesso ha richiesto che le barriere vengano realizzate in "continuo" lungo tutto il tracciato fronteggiante il territorio comunale.

Richiesta di posizionare le opere di mitigazione "il più possibile vicino al sedime autostradale"

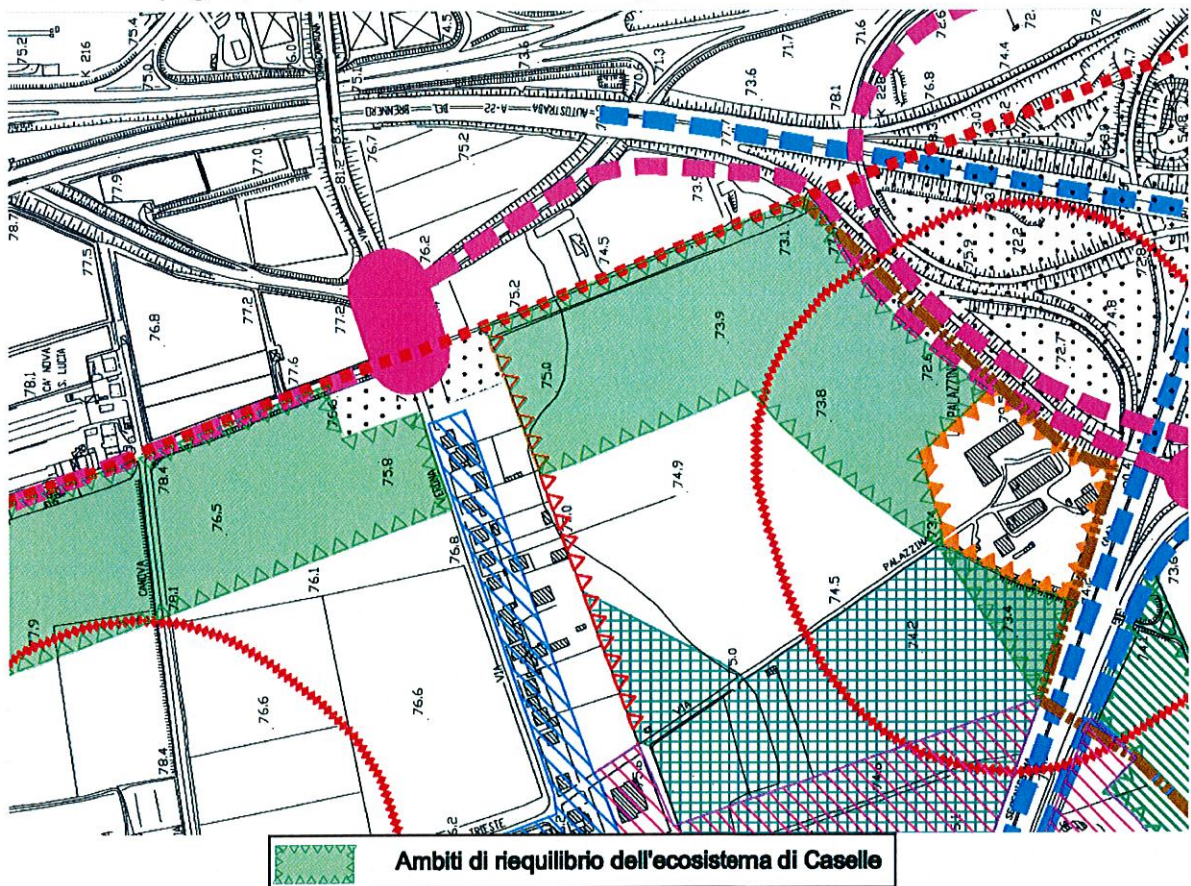
Innanzitutto si premette che le barriere antirumore, come è agevolmente desumibile dagli elaborati di progetto (ad es. l'elaborato "1.4.2 Quadro schematico degli interventi"; inoltre le planimetrie delle singole barriere), sono già tutte previste su sedime autostradale e non comportano dunque alcuna sottrazione di territorio ad utilizzazione agricola o di altro genere.

Sul territorio del Comune di Sommacampagna l'unica opera di mitigazione prevista, che non ricada su sedime autostradale, è la "barriera a verde".



Stralcio dall'elaborato di progetto "E-02-C-01 Relazione Tecnico-Illustrativa"

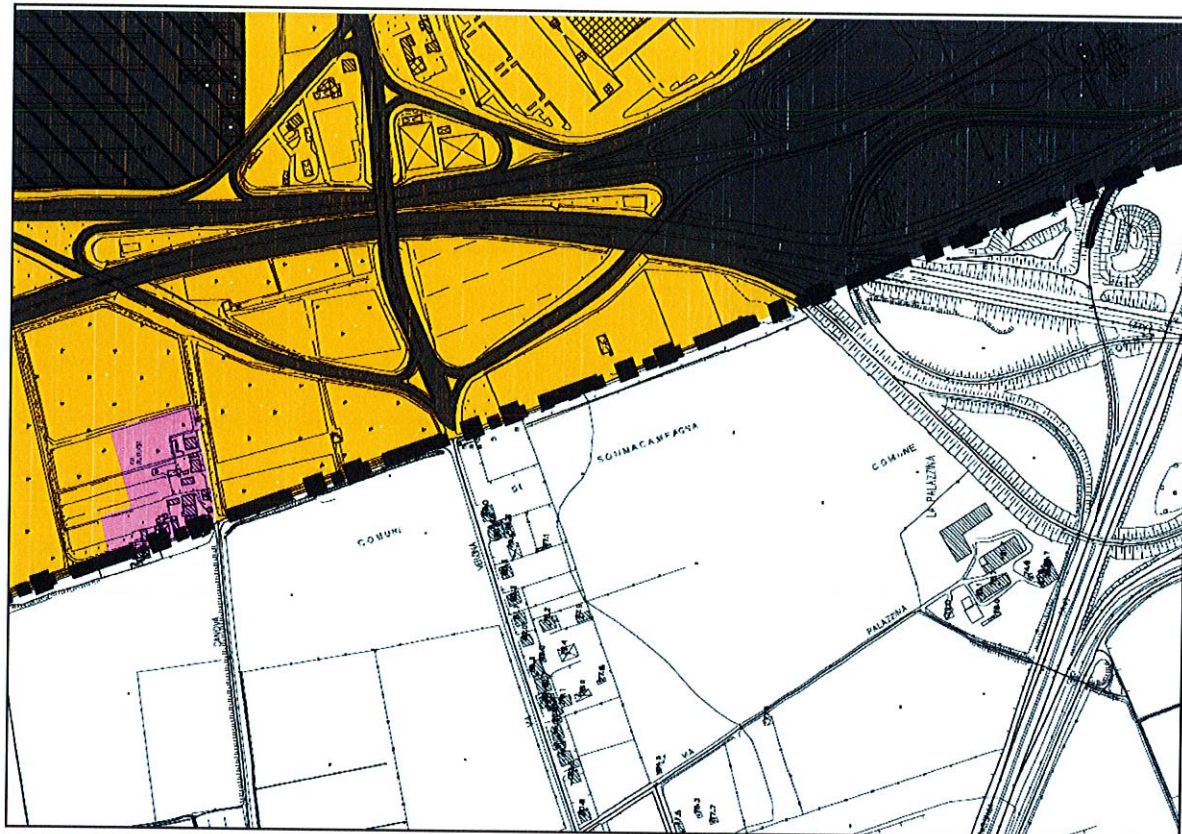
Riguardo al posizionamento di tale opera si osserva che la sua posizione prevista in progetto risulta coerente con le previsioni dello strumento urbanistico del Comune di Sommacampagna, in quanto ricade all'interno degli "ambiti di riequilibrio dell'ecosistema



Stralcio dalla tavola "Trasformabilità" del PAT di Sommacampagna

di Caselle.

Eventuali posizioni diverse, invece, si porrebbero in contrasto con l'assetto urbanistico. Infatti, l'area del Comune di Verona che risulterebbe interessata nel caso di uno spostamento della barriera a verde verso l'asse autostradale, ha destinazioni urbanistiche del tutto diverse e contrastanti, essendo destinata all'ambito di competenza di un rilevante Centro intermodale di interessa nazionale.



AMBITO DEL QUADRANTE EUROPA - art. 56



Stralcio dalla tavola "Trasformabilità" del PAT di Verona

Saranno pertanto possibili solo eventuali modesti aggiustamenti della conformazione della "barriera a verde" restando all'interno dell'ambito di riequilibrio dell'ecosistema di Caselle" del Comune di Sommacampagna.

Si chiede pertanto a codesta Autorità Competente di interpretare la richiesta del Comune relativa al posizionamento della "barriera a verde" rientrante fra le misure di mitigazione, alla luce di quanto sopra esposto, considerando valido il posizionamento della suddetta barriera all'interno dell'ambito di riequilibrio dell'ecosistema di Caselle" del Comune di Sommacampagna.

* * *

(prosegue 6° punto - valutazioni e indicazioni della Commissione Tecnica Comunale Permanente, n. 3)

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;

Risposta.

Le misure di imposizione di limitazioni della velocità per tratti autostradali limitati, in generale, comportano esiti non adeguati alle aspettative, anche perché difficilmente comprensibili da parte degli utenti se non rientrano in provvedimenti generalizzati e solidamente motivati. Inoltre l'introduzione di limitazioni alla velocità in autostrada, potendo limitare l'attrattività delle autostrade può essere causa di effetti indesiderabili per il disincentivo all'uso della rete autostradale e in conseguente indiretto incentivo all'uso della rete stradale ordinaria. È per tale motivo che l'imposizione di simili misure viene limitata a pochi casi ben comprensibili da parte dell'utenza, riferiti alla presenza di particolari rischi in itinere.

Il controllo, il sanzionamento dei trasgressori ed in particolare le linee di indirizzo da impartirsi alle forze dell'ordine, che evidentemente sono di competenza di altri soggetti, non rientrano neppure in un campo su cui la Società proponente possa avere influenza.

Si chiede pertanto a codesta Autorità Competente di non accogliere la richiesta del Comune.

Per completezza si informa che – indipendentemente dal presente progetto – la scrivente Società ha promosso progetti atti a favorire l'introduzione di sistemi tecnologici in grado di ottimizzare il flusso e la sicurezza e l'adozione di velocità ridotte ma costanti.

* * *

Si vanno ora ad esaminare le osservazioni-indicazioni-richieste di cui all'allegato B alla delibera del Consiglio.

Allegato B - Osservazioni di competenza del Servizio Ecologia Ambiente

C Impatto atmosferico

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.

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.

Risposta.

La richiesta del Servizio Ecologia Ambiente, relativa alla "sistemazione a verde di tutte le aree del quadrifoglio" ovvero "nelle aree di svincolo in corrispondenza della A22 con la

A1", si inserisce nel solco della tematica, fatta propria anche dal Consiglio Comunale, e cui si è già dato risposta in precedenza (3° punto della delibera del Consiglio). Si rimanda alla risposta data su tale punto.

La fascia boscata di adeguata larghezza lungo il confine comunale in prossimità dell'incrocio su via Verona è già compresa e documentata nel progetto.

La richiesta delle fasce verdi tampone risulta in massima parte già ottemperata per mezzo della fascia boscata citata in precedenza già prevista in progetto.

Un'ulteriore estensione di tale misura sul territorio di Sommacampagna, o (come scritto al punto F) sulle stesse scarpate autostradali si troverebbe comunque in massima parte ubicata nei pressi dell'aeroporto. Pertanto anche per ulteriori ipotesi di piantumazione nei pressi dell'aeroporto, come riconosciuto dallo stesso Servizio Ecologia e Ambiente del comune, occorrerebbe un parere di compatibilità aeronautica. Il fatto che gli interventi previsti in progetto, (compresa la fascia boscata di estensione limitata in esso prevista) siano risultati "*compatibili con le esigenze di sicurezza legate al traffico aereo gravante sull'aeroporto veronese*" (come sottolineato nella relazione del Servizio), per i motivi dettagliatamente esposti nella risposta al 3° punto della delibera del Consiglio, non consente però di desumerne che ulteriori significative piantumazioni, quali quelle ora auspiccate, abbiano un impatto nullo sulla sicurezza aeronautica. Vero è il contrario. Si chiede pertanto a codesta Autorità Competente di non accogliere tale richiesta.

* * *

Si risponde infine al parere/osservazione di cui all'allegato C alla delibera del Consiglio.

Allegato C - Osservazioni del Servizio Tecnico Lavori Pubblici

[...]

[È] 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. Sugerirei, 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.

Risposta.

Anche la richiesta del Servizio Tecnico Lavori Pubblici che suggerisce al Consiglio Comunale, di chiedere di "*implementare la copertura arborea ... a completa copertura, dopo i lavori, su tutte le aree residuali tra le strade dello svincolo inter-autostradale*" si inserisce nella stessa tematica fatta propria anche dal Consiglio Comunale e cui si è già dato risposta in precedenza (3° punto della delibera del Consiglio) ed anche dal Servizio Ecologia Ambiente.

Le diverse locuzioni utilizzate – rispettivamente da parte del Consiglio Comunale, del Servizio Ecologia Ambiente e del Servizio Tecnico Lavori Pubblici – per il "da farsi" ("*copertura vegetale - piantumazione*" ovvero "*opere a verde*" ovvero "*implementare la*

copertura arborea) e per i luoghi dove farlo (*“aree del quadrifoglio”* ovvero *“aree di svincolo in corrispondenza della A22 con la A1”* ovvero *“tutte le aree residuali tra le strade dello svincolo inter-autostradale”*), benché ortograficamente diverse e tutte corrette, descrivono tutte e tre la stessa richiesta.

Si rimanda pertanto alle argomentazioni e motivazioni già date in precedenza sulla stessa tematica e si chiede a codesta Autorità Competente di non accogliere la richiesta.

* * *

Distinti saluti.

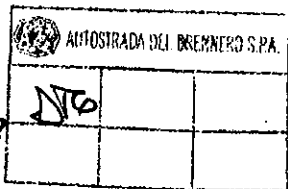
IL DIRETTORE TECNICO GENERALE
(ing. Carlo Costa)


PF/VOG/DQ/MT

Lett302_MTE_controdeduzioniComuneSommacampagna_vog

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

rec 1286



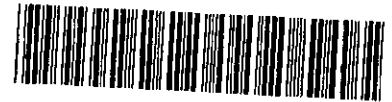
Autostrada del Brennero S.p.A.
Protocollo 5560/14
Del 06/03/2014 Entrata



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: daniilo.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

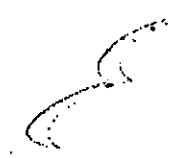
Oggetto: D.P.R. 18/4/1994 n. 383. Autostrada A22 Brennero Modena. Progetto definitivo per la "realizzazione della terza corsia nel tratto compreso tra Verona nord (km 223 e l'intersezione con l'autostrada A1 (km 314)".
Parere di competenza ENAC.

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 T.O.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;



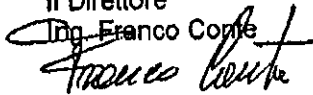
Si precisa infine che la Società costruttrice/esercente, quale soggetto titolato, è responsabile dell'origine e dell'esattezza di tutte le informazioni che sono state fornite e dovranno essere confermate ad ENAV ai fini della pubblicazione, avendo cura di comunicare data di inizio lavori con preavviso 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

