

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 581/22

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](mailto: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 alla nota di osservazioni del Circolo "il Riccio" – Dossobuono (frazione di Villafranca), affiliato a Legambiente Verona, prot. MATTM-2021-0136195.**

In relazione al procedimento in oggetto, questa Società ha visionato la nota con la quale il **Circolo "il Riccio" – Dossobuono – Legambiente Verona**, ha formulato e sottoposto all'attenzione di codesta Amministrazione Competente una serie di osservazioni e di richieste:

**"Barriere antirumore:** Noi chiediamo che siano posizionate barriere antirumore su entrambi i lati del sedime autostradale (direttrice nord e direttrice sud), dall'incrocio con la A4 fino al km 233 (fine del territorio comunale) [del Comune di Villafranca]".

#### Risposta.

La realizzazione di barriere antirumore così generalizzata risulterebbe eccessiva rispetto allo scopo della protezione dal rumore. La zona dall'intersezione con l'A4 al km 233 (complessivamente 5 + 5 = 10 km, considerando entrambe le direttrici) risulta infatti per ampi tratti priva di abitazioni o recettori sensibili che possano beneficiare di un simile intervento.

A titolo di esempio si inseriscono alla pagina seguente alcune immagini che mostrano le zone prospicienti l'autostrada A22 in alcuni punti del tratto citato in comune di Villafranca.

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;



Vista verso ovest nella zona a sud dell'intersezione con l'A4 (km 228+700 ca. dell'A22) in corrispondenza dell'aeroporto di Verona – Villafranca (a destra si riconosce un hangar, a sinistra la SS 62: le zone antistanti l'aeroporto sono occupate da parcheggi e viabilità)

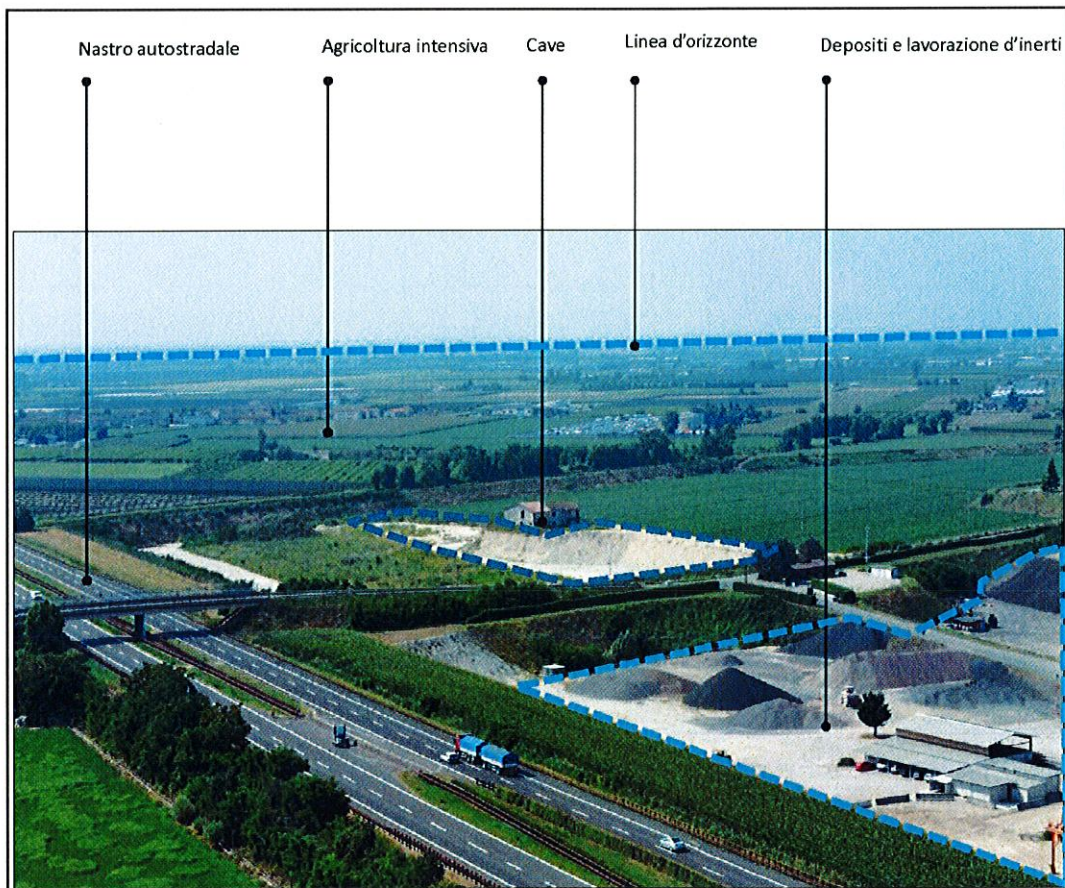


Foto aerea della zona attorno all'A22 al km 230+500 ca. in comune di Villafranca all'altezza di via Grezzanella: a destra, la cava e lo stabilimento di Dossobuono del gruppo Adige Bitumi (estratto dall'elaborato di progetto A2.10.3.1 Relazione paesaggistica-Regione Veneto)

- 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. La barriera antirumore B229+619S Dossobuono-Via Staffali" andrà a beneficiare un'area edificata con presenza mista sia di abitazioni sia di insediamenti artigianali, i quali quindi risulteranno anch'essi protetti dalla barriera.

Ad opera realizzata lungo tutti i tratti autostradali con presenza di nuclei abitati e anche in presenza di case isolate nel comune di Villafranca (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 Circolo.

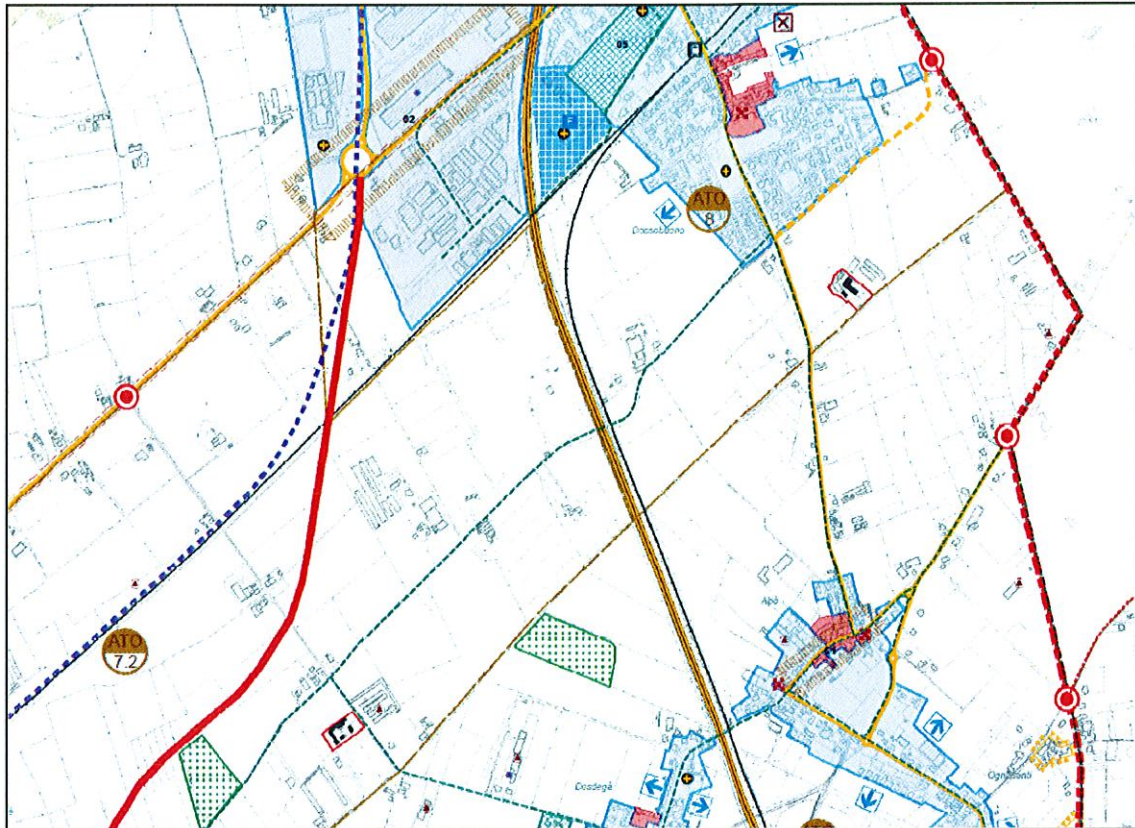
\* \* \*



**“Sovrappassi:** [...] Infine ci chiediamo perché non sia previsto alcun intervento per il sovrappasso n. 86 in località Gazii un'opera che risale ai primi anni 70, molto stretto e tortuoso, non adatto al traffico che dovrebbe sopportare qualora il naturale proseguimento della circonvallazione di Dossobuono convogliera proprio in questa località parte del traffico di attraversamento che attualmente grava sul centro del nostro paese”.

#### **Risposta.**

Quello che il Circolo prospetta è un quadro che attualmente non trova riscontro nello strumento urbanistico comunale.

Infatti il Piano di Assetto del Territorio (PAT) del comune di Villafranca, in corrispondenza del sovrappasso in questione non prevede *“il convogliamento sull’opera in località Gazii di parte del traffico di attraversamento del paese di Dossobuono”*. L’unico intervento che la pertinente tavola del PAT prevede lungo la strada che transita sul sovrappasso (denominata *“strada la Grezzanella”*) è un *“percorso ciclabile”* (indicato con linea verde a tratti).



Art. 52		Autostrada
Art. 53		Percorsi ciclabili esistenti e di progetto

**Stralcio dalla tavola *“Trasformabilità”* del PAT del Comune di Villafranca: al centro dell’immagine (all’intersezione dell’autostrada con la linea verde a tratti) è ubicato il sovrappasso n.86**

Il rifacimento del sovrappasso rientra comunque nel piano di progressiva sostituzione di tutti i sovrappassi risalenti alla originaria costruzione dell’autostrada. Sulla base dei criteri che incidono sull’ordine di priorità degli interventi sui singoli sovrappassi (in totale oltre 140 opere), l’intervento sul sovrappasso n. 86 è programmato in un momento successivo, dato che la conformazione attuale della struttura non confligge con la realizzazione della terza corsia autostradale. Non vi è dunque la necessità di provvedere al rifacimento di questo sovrappasso nell’ambito del progetto di realizzazione della terza corsia autostradale.

\* \* \*

**“Area di cantiere al km 229 carreggiata nord:** L’accesso a tale area è posto all’incrocio tra le vie Sant’Andrea e via San Luca a Dossobuono. È un quartiere esclusivamente residenziale con alcune strade molto strette, anche a senso unico e con difficoltà di accessi dalla viabilità ordinaria. Questa situazione può creare notevoli disagi per la popolazione residente. Proponiamo quindi che vengano trovate altre soluzioni per l’accesso al cantiere o che il cantiere venga posizionato in una nuova area meno impattante per la popolazione residente.”

### **Risposta.**

Com’è riportato nella relazione di cantierizzazione, l’area cantiere al km 229 carreggiata nord serve solo come punto d’appoggio per l’allargamento del sottopasso ANAS Nr. 8 “Tangenziale”. Il cantiere non può essere posizionato in area diversa, in quanto è funzionale all’intervento sull’adiacente sottopasso, del quale risulta necessario l’allargamento e per poter eseguire l’intervento risulta necessario poter disporre di aree di appoggio da ambo i lati rispetto all’arteria stradale attraversata, ossia da ambo i lati rispetto alla tangenziale. L’area individuata presenta la caratteristica di fornire un punto d’appoggio dal lato sud.

L’area risulta comunque trovarsi a distanza non trascurabile dalle abitazioni più vicine: i punti dove verranno eseguite le lavorazioni più rumorose sono a distanza superiore a 250m dall’abitazione più vicina e dunque, restando limitate alla fase diurna, esse non causeranno eccessivo disagio.

Dall’esame delle alternative ipotizzabili, che sono tutte state attentamente verificate, è emerso che, rispetto all’area alternativa posizionata a ovest dell’A22, l’area prescelta ha il vantaggio di non essere attualmente utilizzata come seminativo e di essere adiacente al lato est del sottopasso che è oggetto di ampliamento.

Anche eventuali percorsi alternativi, che - in astratto - sarebbero ipotizzabili per l’accesso al cantiere, sono stati attentamente valutati.

Dall’esame è emerso che non è possibile ipotizzare un accesso diretto dall’autostrada per vari motivi, tutti in ultima istanza correlati a esigenze di sicurezza:

- l’area si trova in prossimità dell’inizio della corsia di decelerazione per l’imbocco della pista di svincolo Modena-Milano dell’interconnessione A22-A4;
- il tratto autostradale che precede l’area è in trincea e risulta pertanto impossibile realizzare anche solo un modesto allargamento per consentire le manovre in sicurezza;
- anche se non vi fossero già gli impedimenti citati in precedenza, il dislivello presente fra il piano stradale e l’area cantiere impedirebbe o renderebbe estremamente disagiata – e dunque in ultima istanza pericolosa – qualsiasi manovra di accesso al cantiere dall’autostrada o di recesso dal cantiere verso l’autostrada.

Sono stati altresì presi in considerazione anche eventuali diversi percorsi di accesso dalla viabilità ordinaria ma non risultano esservi percorsi migliori.

Disagi dovuti al transito sulla viabilità ordinaria potranno essere limitati dall'adozione di velocità di percorrenza adeguate per i brevi tratti lungo le vie Sant'Andrea e via San Luca, fino all'innesto sulla viabilità principale.

\* \* \*

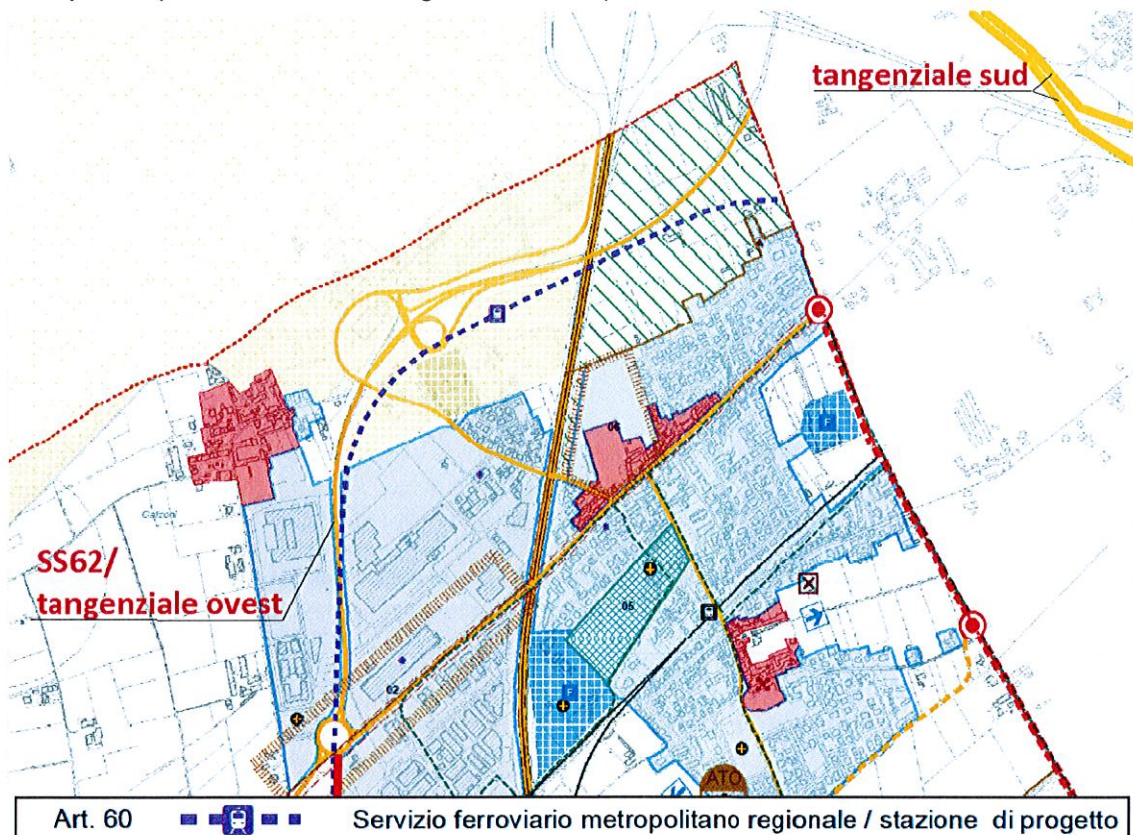
**“Opere di compensazione**

**Bretella di collegamento tra la tangenziale Sud di Verona e la direttrice Aeroporto e Villafranca/Mantova.** Tra le opere di compensazione, risulta di particolare importanza per tutto il territorio Veronese e in particolare per il comune di Villafranca, la realizzazione di una nuova bretella che permetta il collegamento diretto dalla tangenziale Sud di Verona all'Aeroporto e per proseguire poi in direzione Villafranca/Mantova. Questa nuova bretella (da realizzare con la costruzione di un apposito cavalcavia) permetterebbe un funzionale collegamento viabilistico sulle tangenziali favorendo il deflusso dalla zona sud ed est della città. Per la comunità di Dossobuono e per i paesi limitrofi ciò si tradurrebbe in una drastica riduzione del traffico di attraversamento delle vie interne del paese con evidenti benefici per la vivibilità residenziale. Anche l'uscita Verona Nord della A22 si gioverebbe di tale opera. Attualmente, il traffico sulle tangenziali, per le direzioni Aeroporto e Villafranca/Mantova viene deviato irrazionalmente fino a Verona nord.”

**Risposta.**

Quello che il Circolo prospetta è un'opera attualmente non prevista nello strumento urbanistico comunale.

Infatti il Piano di Assetto del Territorio (PAT) del comune di Villafranca, non prevede il citato collegamento stradale tra la tangenziale Sud di Verona e la cosiddetta “direttrice Aeroporto” (in realtà SS62 o tangenziale ovest).



Stralcio dalla tavola “Trasformabilità” del PAT del Comune di Villafranca, con evidenziata la zona a nord e a ovest di Dossobuono

Nell'area a nord dell'abitato di Dossobuono, fra questo e la SS62 la pertinente tavola del PAT prevede unicamente il tracciato di un futuro "Servizio ferroviario metropolitano regionale" con una stazione in corrispondenza dell'aeroporto e la prosecuzione verso sud. Risulta peraltro evidente che, relativamente a quest'ultimo, si tratta di un'opera ben diversa da quella proposta dal Circolo, che invece non è in alcun modo indicata nello strumento urbanistico.

Inoltre manca qualsiasi nesso "compensativo" fra l'intervento di progetto e la bretella auspicata dagli autori dell'osservazione, in quanto l'intervento di progetto, come ben desumibile dallo studio di impatto, non porterà nell'assetto post operam ad alcun aggravio a carico del paese di Dossobuono.

\* \* \*

**"Casello Verona Nord:** la necessità e l'urgenza della riqualificazione e sistemazione del casello di Verona Nord deve anche prevedere un collegamento diretto da e per il Centro Intermodale di Verona Quadrante Europa che permetta la fluidificazione dei flussi di traffico risolvendo il problema della pesante congestione provocata dalla gravosa invadenza degli autoarticolati sulla viabilità locale."

#### **Risposta.**

Si fa qui cenno a due problematiche che sono in realtà ampiamente indipendenti tra loro: la riqualificazione del casello di Verona nord e le criticità degli allacciamenti del Centro Intermodale Quadrante Europa alla viabilità di grande comunicazione ossia al sistema delle tangenziali e da qui al sistema autostradale.

La problematica che crea disagio al paese di Dossobuono è evidentemente dovuta alle criticità degli allacciamenti del Quadrante Europa alla rete viabilistica e in particolare alle criticità dell'allacciamento alla tangenziale ovest per i flussi che hanno origine dal Centro Intermodale e destinazione verso sud: per chi si immette su via Sommacampagna provenendo dal Centro Intermodale e vuole dirigersi verso sud (Aeroporto/Villafranca/Mantova) attualmente è vietata l'immissione diretta in tangenziale con manovra di svolta verso sinistra. Per tale motivo molti camionisti, anziché immettersi in tangenziale, dirigersi verso nord, effettuare l'inversione di senso di marcia a Verona nord ed infine dirigersi verso sud, preferiscono seguire la viabilità secondaria locale e attraverso la stessa mettersi immediatamente in marcia in direzione sud, congestionando la viabilità secondaria e gravando anche sull'abitato di Dossobuono.

Tali problemi risultano tuttavia essere indipendenti dall'auspicata riqualificazione e sistemazione del casello di Verona Nord.

Relativamente al casello di Verona Nord, questa Società informa che, indipendentemente dall'intervento che è oggetto del presente procedimento, è attualmente in corso un intervento di ottimizzazione dell'assetto delle aree afferenti al casello, comprensivo anche dell'allargamento del tratto della piattaforma della SS 62 che, per chi proviene da nord, conduce al bivio fra la direzione "autostrada A22" e la direzione "tangenziali/Mantova/Interporto/Aeroporto", finalizzato a rendere possibile il

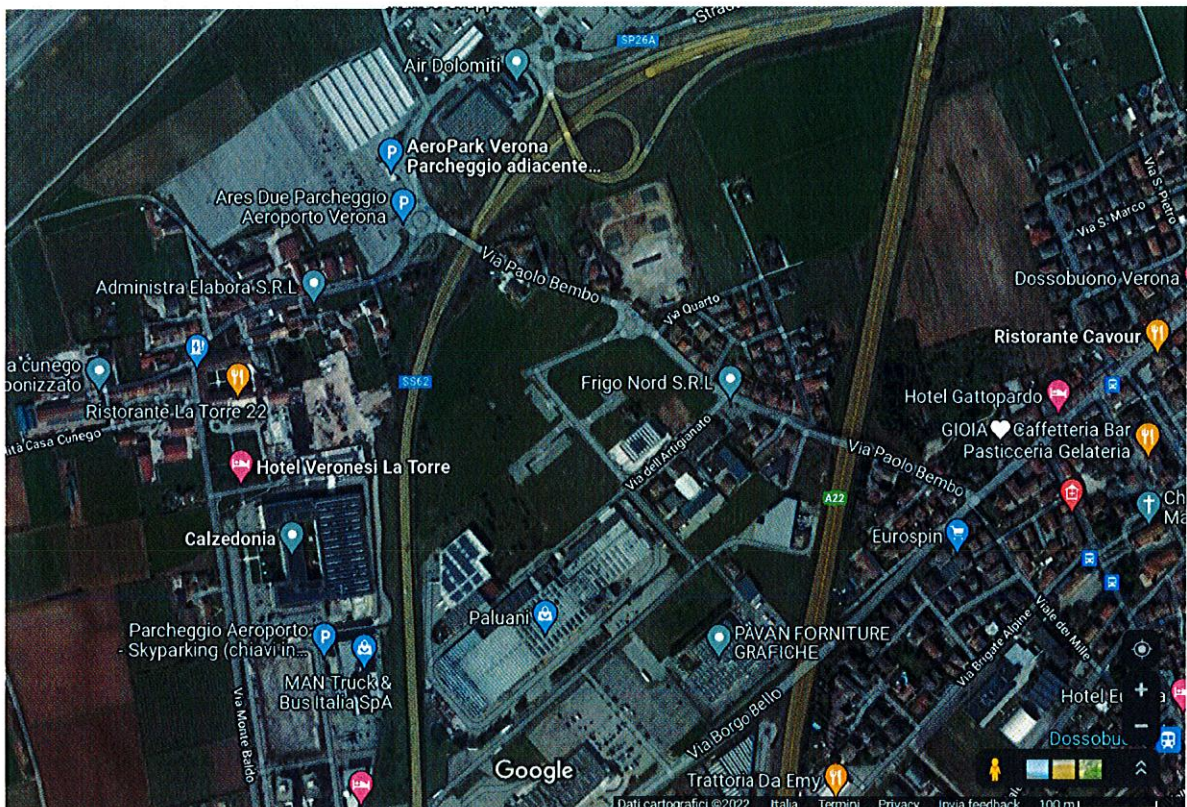
mantenimento di due flussi affiancati anche nel tratto immediatamente precedente la biforcazione.

\* \* \*

**“Sovrappasso ciclopeditonale per collegare gli abitati di Dossobuono e Calzoni:** Il collegamento fra il centro di Dossobuono e la frazione di Calzoni è messo seriamente in discussione dal sedime autostradale e dalla tangenziale sud che tagliano in modo irreversibile la connessione tra i due abitati; il disagio viene in parte superato da due cavalcavia, ma quello di via Borgobello è fortemente congestionato nel traffico di attraversamento. Ricordiamo inoltre che località Calzoni negli anni ha dovuto convivere con la vicinanza dell’aeroporto Catullo e di un’area artigianale, commerciale e terziaria in forte espansione. Un collegamento ciclopeditonale permetterebbe agli abitanti di sopportare meglio una situazione per molti aspetti fortemente critica. Richiediamo la realizzazione di un sovrappasso: la strada di accesso a tale manufatto dovrebbe partire dalla rotonda ubicata di fronte all’ex Deposito Militare Combustibili e attraversare la Zona Artigianale Postumia 1. Superata con sovrappasso la tangenziale il percorso proseguirebbe sul lato opposto nella zona parcheggi fra il Centro Direzionale Calzedonia e l’Hotel Veronesi La Torre in via Monte Baldo.”

### Risposta.

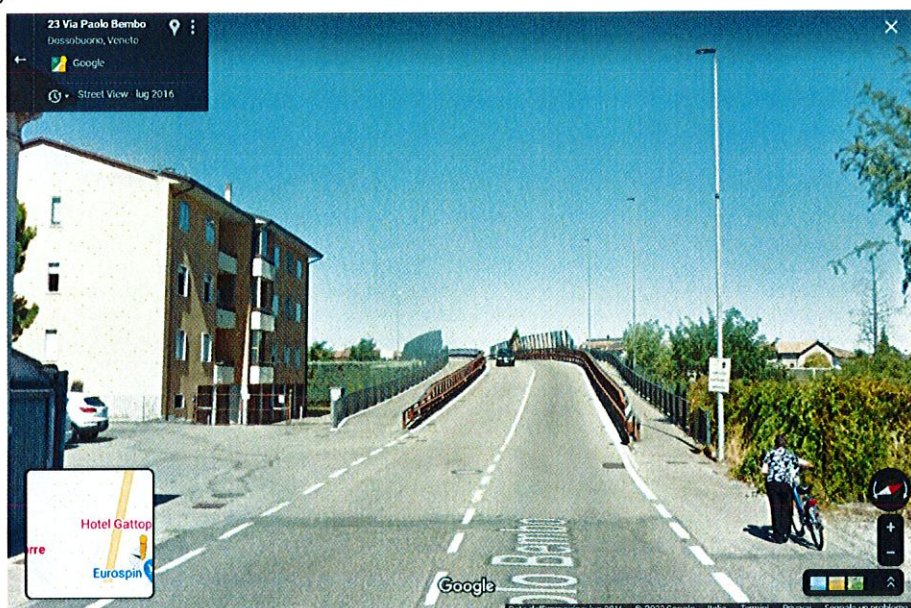
Per una migliore comprensione si riporta un’ortofoto della zona con l’indicazione dei principali elementi citati nella nota.



La frazione Calzoni, ubicata a sinistra nell’immagine, è unita a Dossobuono (nella parte destra) tramite via Paolo Bembo, la quale supera con due distinti sovrappassi la SS62 (tangenziale ovest) e l’A22.



Il sovrappasso sull'A22 è stato ricostruito e migliorato pochi anni fa dalla scrivente Società (immagine sotto) con la realizzazione di marciapiedi sia su lato nord (a destra nella foto) sia sul lato sud (quest'ultimo di maggiore ampiezza, fruibile anche come pista ciclabile).



Il sovrappasso sulla SS62, di realizzazione meno recente, è dotato di marciapiede solo sul lato nord (foto seguente). Esso non è né stato realizzato né è di proprietà della scrivente Società né serve o scavalca infrastrutture viarie di proprietà della stessa.



L'opera richiesta sarebbe un sovrappasso aggiuntivo sulla SS62 (o tangenziale ovest), destinato al solo traffico ciclopedonale e ubicato leggermente più a sud.

Al riguardo si rileva che non risulta possibile cogliere alcun nesso "compensativo" fra l'intervento di progetto (che non porterà nell'assetto post operam ad alcun aggravio a carico degli abitati di Dossobuono o Calzoni) e la bretella auspicata dagli autori

dell'osservazione. Oltre a ciò, si fa presente che la necessità di migliorie ai sovrappassi che scavalcano le infrastrutture viarie che separano Calzoni da Dossobuono, dotandole di piste fruibili come percorsi ciclopedonali, non riguarda il sovrappasso dell'A22, che risulta già pienamente adeguato in tal senso. La stessa circostanza che con la propria nota il Circolo richieda un sovrappasso ciclopedonale sopra la tangenziale e non sopra l'A22, testimonia la percezione di adeguatezza da parte dei residenti dell'esistente sovrappasso sull'A22, anche riguardo alla fruizione da parte di pedoni e ciclisti.

\* \* \*

**“Piantumazione di alberi e arbusti all'interno dei piatti di svincolo**

All'interno dei piatti di svincolo che interessano il nostro territorio dove si intersecano le due autostrade A22 e A4, richiediamo che venga realizzata la piantumazione di alberi e arbusti come opere di mitigazione ambientale necessaria per favorire la riduzione delle bolle di calore e per il contenimento degli inquinanti atmosferici. Inoltre l'abbellimento estetico del paesaggio arrecherebbe benefici sia agli abitanti del territorio che ai fruitori delle stesse autostrade”

**Risposta.**

Il tema della piantumazione di alberi e arbusti nello svincolo di interconnessione fra l'A22 e l'A4 è da lungo tempo dibattuto, essendo stato più volte promosso da diversi attori, in particolare 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).

Lo stesso comune di Sommacampagna ha inoltre 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. 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.

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.

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 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 (Aeronautica Militare, ENAV), 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-est.

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 immaginabili – 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.

Distinti saluti.

  
PF/VOG/DQ/MT  
Lett297\_MTE\_controdeduzioniCircolo\_il\_Riccio\_vog

IL DIRETTORE TECNICO GENERALE  
(ing. Carlo Costa)



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

nel 1286

AUTOSTRADA DEL BRENNERO S.P.A.		
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](mailto:dg_prog@pec.mit.gov.it)  
e-mail: [daniilo.scerbo@mit.gov.it](mailto: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](mailto:dgsalvaguardia.ambientale@pec.minambiente.it)  
e-mail : [dva@minambiente.it](mailto: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](mailto:a22@pec.autobrennero.it)  
e-mail: [g.vogel@autobrennero.it](mailto:g.vogel@autobrennero.it)

ENAV SpA  
Area Operativa - Progettazione Spazi Aerei  
Via Salaria, 716 – 00138 – Roma (RM)  
PEC: [protocollogenerale@pec.enav.it](mailto:protocollogenerale@pec.enav.it)  
e-mail : [funzione.psa@pec.enav.it](mailto: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](mailto:operativita@enac.gov.it)  
[protocollo@pec.enac.gov.it](mailto:protocollo@pec.enac.gov.it)  
[www.enac.gov.it](http://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;



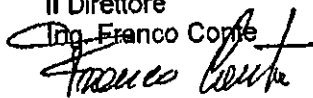
Si precisa infine che la Società costruttrice/esercente, quale soggetto titolato, è responsabile dell'origine e dell'esattezza di tutte le informazioni che sono state fornite e dovranno essere confermate ad ENAV ai fini della pubblicazione, avendo cura di comunicare data di inizio lavori con preavviso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

