

# COMUNE DI SOMMACAMPAGNA

Provincia di Verona

Servizio Edilizia Privata – Urbanistica.

## Relazione Tecnica di verifica

Oggetto: Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.) relativa al progetto "Master Plan Aeroporto Valerio Catullo" – Art. 23 del D.Lgs 152/2006.

### Premessa.

Con comunicazione inoltrata via P.E.C. pervenuta al protocollo generale del Comune in data 15.01.2016 prot. 653 e 679, l'ENAC ha chiesto l'avvio della procedura di valutazione di impatto ambientale prevista dall'art. 23 del D.Lgs 152/2006 relativamente al progetto di Master Plan Aeroportuale, per gli interventi di:

**"Ampliamento dell'aerostazione passeggeri con il collegamento dei due terminal esistenti, ampliamento dei piazzali aeromobili con raccordi e uscite dalla pista di volo, la riqualificazione della via di rullaggio attuale, opere impiantistiche e alcuni manufatti edilizi adibiti a funzioni di servizio e di supporto alle attività aeroportuali"**, precisando che lo stesso rientra nelle tipologie elencate nell'Allegato II alla Parte Seconda del D.Lgs, 152/06 punto 10 "opere relative a [...] aeroporti con piste di atterraggio superiori a 1.500 metri di lunghezza".

Il procedimento attivato, come anche confermato dalla Sezione Coordinamento Attività Operative – Sezione Valutazione Impatto Ambientale della Regione Veneto con nota pervenuta in data 21.01.2016 prot. 1121, appartiene a quelli compresi nel predetto Allegato al D.Lgs 152/06 e soggetto a V.I.A. nazionale.

Con successiva comunicazione pervenuta (via Pec) in data 25.01.2016 n. prot. 1212, il Ministero dell'Ambiente comunicava l'esito positivo della verifica preliminare di procedibilità dell'istanza inoltrata da ENAC, trasmettendo la documentazione depositata alla competente Commissione Tecnica VIA – VAS per l'istruttoria.

Va ricordato, per una migliore comprensione delle analisi e valutazioni di seguito illustrate, che le opere inerenti alle infrastrutture aeroportuali sono soggette alla disciplina dall'art. 1 della L. 03.08.1995 n. 351 (conversione del D.L. 28.06.1995 n. 251) che, al comma 6, espressamente prevede:

**"Per l'esecuzione dei lavori aeroportuali finanziati dallo Stato, il Ministero dei trasporti e della navigazione, Direzione generale dell'aviazione civile provvede con proprie strutture tecniche all'approvazione dei progetti. I piani di sviluppo aeroportuale, approvati ... .., ai sensi dell'art. 81, D.P.R. 24 luglio 1977, n. 616 [e previo parere di conformità del CIPE ai sensi dell'articolo 3, D.P.R. 18 aprile 1994, n. 383], comprendono la verifica di compatibilità urbanistica e comportano la dichiarazione di pubblica utilità, nonché di indifferibilità e di urgenza, e variante agli strumenti urbanistici esistenti. L'approvazione di detti piani comprende ed assorbe, a tutto gli effetti, la verifica di conformità urbanistica delle singole parti in essi contenute."**

Principi ribaditi confermati con la Circolare Ministeriale 23.02.1996 n. 1408 (G.U. sg n. 117 del 21.05.1996) punto B commi 3 – 5 e 6, per cui **le opere di interesse statale e/o realizzate dagli enti istituzionalmente competenti e/o concessionari, rientranti in detti Piani, sfuggono alle procedure di rilascio dei Permessi di Costruzione (Titolo II art. 20 del D.P.R. 380/01), qualora non specificamente richiesti.**

Più precisamente va evidenziato che gli interventi relativi alle infrastrutture di interesse sovra comunale ed in particolare per quelle di interesse nazionale, sono assoggettati alla verifica di conformità urbanistica prevista dal citata D.P.R. 383/94 e dall'art. 7 comma 1 lett. b) del D.P.R. 380/01, che si conclude, qualora le opere previste non risultino conformi alla strumentazione urbanistica comunale vigente, con una conferenza dei servizi che (previo parere del Consiglio Comunale) può comunque autorizzarne la realizzazione, in variante // deroga ai predetti strumenti urbanistici (Piano degli interventi e Piano di Assetto del Territorio).

Qualora il Comune non risulti (motivatamente) consenziente, il D.P.R. 383/94 (art. 3 c. 4) prevede la possibilità che l'opera progettata sia comunque realizzata in applicazione dell'art. 81 del D.P.R. 616/77 c. 4 : **"Se l'intesa non si realizza entro 90 gg. dalla data di ricevimento da parte delle regioni del programma di intervento, e il Consiglio dei Ministri ritiene che si debba procedere in difformità dalla previsione degli strumenti urbanistici, si provvede sentita la commissione interparlamentare per le questioni regionali con decreto del Presidente della Repubblica previa deliberazione del consiglio dei ministri su proposta del ministro o dei Ministri competenti per materia"**.

Ne discende che il procedimento di approvazione del "Master Plan Aeroportuale", come per altro espressamente pubblicamente dichiarato in sede di presentazione del progetto assoggettato a V.I.A., è articolato nelle seguenti fasi:

- a) approvazione in linea tecnica "aeronautica" da parte di ENAC : fase già conclusa;
- b) attivazione procedura di Valutazione di Impatto Ambientale : fase in atto;



c) verifica di conformità urbanistica da attivarsi dopo la positiva conclusione della procedura di V.I.A..

Corre la necessità di evidenziare nell'immediato che il progetto depositato dall'Aeroporto, rispetto alla pianificazione comunale in atto, risulta:

- parzialmente conforme al Piano degli Interventi vigente (ex P.R.G.), in quanto nello stesso le aree aeroportuali sono "zonizzate" come Zone F7 Militari ed Aeroportuali, destinate a tali insediamenti, per le quali non sono dettate prescrizioni dimensionali (superfici e volumi), ma solamente parametri edilizi relativi a distanze minime dai confini e dalle strade; anche le aree "aggiunte" a seguito del progetto approvato con Conferenza dei Servizi ai sensi del D.P.R. 383/94 nel 2008 (Delibera Consiliare n. 37 – Allegato 1), nonostante la "deroga" ivi concessa per la realizzazione delle opere indicate, non risultano coerenti con la strumentazione vigente, non essendo ancora inserite nelle predetta Zona F7; va verificata ed approfondita opportunamente la dimensione dell'area di ampliamento posta in prossimità della S.P. 26a della Battaglia, in fregio all'insediamento produttivo esistente - "Zona D6 per la sosta attrezzata";
- non coerenti con le indicazioni strategiche dettate nel Piano di Assetto del Territorio (ratificato con D.G.R. 556 del 03.05.13) che non inserisce tra le aree aeroportuali (vedi Tav. 4) il terreno di forma triangolare posto a nord dell'aerostazione (limitrofo alle aree produttive poste lungo via Aeroporto e la A4 - Allegato 1 e 1a) e non prevede incrementi volumetrici per gli insediamenti aeroportuali anche in riferimento alle disposizioni dell'art. 8.y delle relative Norme Tecniche (vedi art 16 – Norme A.T.O. n. 8 - Allegato 2b) che blocca gli incrementi edificatori sino ad avvenuta realizzazione delle mitigazioni ambientali previste nell'Allegato C al Rapporto Ambientale della procedura di V.A.S. del P.A.T., conclusasi positivamente in sede regionale (Allegato 2a in stralcio).

Nello specifico e per opportuno richiamo si precisa quanto segue:

1. relativamente alle aree individuate nell'Allegato 1, si ricorda che le stesse erano comprese nel "Progetto di trasformazione del terminal Aeroportuale in area partenze ed interventi di situazione delle aree aeroportuali" sul quale si è espresso il Consiglio Comunale di Sommacampagna con delibera n. 37 del 11.07.2007 (Allegato 1a), relativa proprio all'espressione del parere di competenza ai sensi del D.P.R. 383/94, e che il progetto, in sintesi, prevedeva:

- ✓ Area 1 : trasformazione terminal partenze (ristrutturazione e ampliamento del volume esistente);
- ✓ Area 2 : sistemazione area servizi aeroportuali con realizzazione di parcheggio mezzi rampa ed autovetture;
- ✓ Area 4 : acquisizione e sistemazione area di sicurezza della pista di volo (Strip).

Gli interventi previsti per le Aree 1 e 4 sono stati realizzati dopo l'approvazione finale del progetto (in deroga al P.R.G. vigente) giusto Decreto del Provveditore Regionale alle Opere Pubbliche, rilasciato a seguito della Conferenza dei Servizi svoltasi in data 06.02.2008 (Allegato 1b) e della sottoscrizione, in data 07.03.08, dell'Accordo di Concertazione (delibera 37/08) poi allegato alla D.C.C. n. 2/09 di adozione del P.A.T..

Gli interventi sull'Area 2, risultava invece già parzialmente realizzati in assenza dei previsti provvedimenti autorizzativi, quindi l'approvazione del progetto ha comportato in sostanza la sanatoria / regolarizzazione delle opere eseguite ed il loro successivo completamento.

Si evidenzia come, in Conferenza dei Servizi, il rappresentante della Soc. Aeroporto ha attestato e dichiarato (Allegato 1b) che:

- a. nell'estate del 2007 la Società ha dovuto affrontare una situazione molto critica dal punto di vista infrastrutturale, dovuta all'incremento dei passeggeri, con problematiche di ordine pubblico segnalata, anche dal Prefetto di Verona (pag. 3 Allegato 1b), situazione che ha avuto anche pesanti riflessi sul territorio sommacampagnese a causa dell'esplosione di abusive attività di parcheggio autovetture sul territorio, connesse alla mancata programmazione aeroportuale dei relativi servizi. Partono infatti dal 2002, i primi accertamenti tecnici d'ufficio sfociati poi (per lo più) in sanatorie edilizie ai sensi della L. 326/03 (condono), in parte non ancora totalmente definite (sono in corso ancora documentabili cause e procedimenti giudiziari avanti il TAR Veneto ed il Consiglio di Stato), con un evidente ed innegabile impatto viabilistico ed insediativo sul territorio dovuto all'incremento del traffico veicolare diretto al casello autostradale di Sommacampagna;
- b. che per le opere in progetto non risultava necessaria la V.I.A., prevista invece sul Piano di Sviluppo la cui istruttoria (dichiarava), presieduta da ENAC, era stata attivata nel 2007;

2. relativamente alla previsioni del Piano di Assetto del Territorio è necessario ricordare che il piano stesso contiene uno specifico FOCUS ambientale sugli impatti aeroportuali, "Allegato C" al Rapporto Ambientale (pubblicato sul sito internet del Comune), strettamente connesso con la procedura di Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.) cui il piano stesso è stato soggetto, quale approfondimento tecnico espressamente richiesto dalla Commissione Regionale V.A.S., giusta nota pervenuta in data 18.08.08 con prot. 12849 (Allegato 2), nella quale si prescriveva l'approfondimento delle indagini sulle "Componenti Ambientali Critiche" dalla stessa individuate, tra cui "l'Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca che, per buona parte della sua superficie, è ubicato nel territorio del Comune di Sommacampagna.

Ed è proprio in relazione a tale prescrizione che, in sede di progettazione del P.A.T. a margine della verifica di sostenibilità ambientale degli impatti, è stata prevista, a mitigazione dell'impatto acustico derivanti dalle operazioni di decollo ed atterraggio e con funzioni anche di miglioramento paesaggistico – visivo ed atmosferico (fumi e polveri), in sintonia con quanto già previsto negli aeroporti di Amburgo e Fiumicino, la realizzazione di una barriera di mitigazione formata da un rilevato in terra con soprastante barriera vegetale (alberate o cespugliate), il cui posizionamento e consistenza sono indicati nel citato "Allegato C" (Allegato 2a in stralcio), poi trasposti nella Tav. 4 del P.A.T. approvato.

In sede quindi di approvazione finale, a seguito delle predette prescrizioni della Commissione Regionale V.A.S., finalizzate alla mitigazione degli impatti aeroportuali sul territorio, è stata inserita la seguente specifica NORMA TECNICA di tutela (Allegato 2b):

"In applicazione delle risultanze del Rapporto Ambientale inerente il procedimento di Valutazione Ambientale Strategica (VAS), nelle aree individuate nella Carta della Trasformabilità lungo il perimetro dell'infrastruttura aeroportuale devono essere realizzati gli interventi di mitigazione previsti dall'Allegato C al predetto Rapporto Ambientale. Tali interventi minimi sono necessari per la mitigazione relativamente allo stato attuale dell'esercizio aeroportuale e devono essere implementati ed integrati in base alle risultanze degli studi di impatto ambientale (SIA) da avviare in applicazione della normativa vigente. Nessun intervento può essere approvato né realizzato in assenza delle necessarie mitigazioni".

Per tali ragioni il dimensionamento del P.A.T. per l'A.T.O. n. 8 non prevede alcun incremento di volumetria o capacità edificatoria e pertanto il Piano di Sviluppo Aeroportuale non risulta urbanisticamente conforme al citato strumento urbanistico vigente.

Assume quindi, in relazione a quanto suddetto, sostanziale importanza per la verifica di compatibilità ambientale dell'infrastruttura aeroportuale, la "consistenza" della stessa allo "stato attuale", in relazione ai livelli minimi di mitigazione prescritti nel P.A.T. e dalla normativa vigente.

Riferimenti Normativi.

Con Direttiva Comunitaria n. 85/337/CEE del 27.06.1985, sono state adottate disposizioni che subordinano la realizzazione di determinati interventi, aventi particolare impatto, alla valutazione delle connesse ripercussioni sull'ambiente.



L'art. 1 comma 1 prevede infatti espressamente che la Direttiva "... si applica alla valutazione dell'impatto ambientale dei progetti pubblici e privati che possono avere un impatto ambientale importante", mentre il successivo comma 5 precisa che essa "... non si applica ai progetti adottati nei dettagli mediante un atto legislativo nazionale, inteso che gli obiettivi perseguiti ..., vengono raggiunti tramite procedura legislativa.

L'art. 4 stabilisce due categorie di progetti di opere od interventi:

- a) quelli previsti nell'Allegato I, tra i quali rientra (punto 7) la costruzione di aeroporti con pista di decollo ed atterraggio lunga almeno m. 2.100, che sono oggetto di valutazione;
- b) quelli invece rientranti nell'Allegato II, ove risultano soggetti a valutazione:
  - punto 4 lett. h) gli impianti per la costruzione e riparazione di aeromobili;
  - punto n. 10 lett. d) la costruzione di aeroporti (non contemplati nell'Allegato I), quando gli stati membri ritengono che le loro caratteristiche lo richiedano;
  - punto 12: la Modifica dei progetti che figurano nell'Allegato I e dei progetti dell'Allegato I che hanno esclusivamente o essenzialmente lo scopo di sviluppare e provare nuovi metodi o prodotti e non sono utilizzati per più di un anno.

Il medesimo articolo prevede altresì che "... gli Stati membri possono, tra l'altro, specificare alcuni tipi di progetti da sottoporre ad una valutazione d'impatto o fissare soglie minime per determinare quali dei progetti appartenenti alle classi elencate nell'Allegato II debbano formare oggetto di valutazione ...

Va poi precisato, ai sensi dell'art. 2, quanto segue:

- gli stati membri adottano le disposizioni necessarie affinché i progetti ... per i quali si prevede un impatto ambientale importante, ... per la loro natura, le loro dimensioni o la loro ubicazione, formino oggetto di una valutazione ...;
- la valutazione ... può essere compresa nelle procedure esistenti di autorizzazione dei progetti negli Stati membri ovvero ... nelle procedure da stabilire per raggiungere gli obiettivi della ... direttiva.

Infine va evidenziato che ai sensi dell'art. 12 comma 1 ... Gli Stati membri prendono le misure necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro un termine di tre anni a decorrere dalla notifica, cioè a far data dal 3 luglio 1985.

Con la Legge n. 349 del 08.07.1986, art. 6, viene fissato il termine per la presentazione di una normativa di adeguamento alla direttiva comunitaria in materia di impatto ambientale (comma 1), in attesa della quale ... le norme tecniche e le categorie di opere in grado di produrre rilevanti modificazioni dell'ambiente ... sono individuate con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri ... sentito il Comitato scientifico ... conformemente alla direttiva n. 85/337 del 27 giugno 1985 ...

I progetti delle opere ... suddette ... sono comunicati prima della loro approvazione, al Ministero dell'Ambiente, al Ministero per i Beni Culturali e Ambientali e alla Regione territorialmente interessata, ai fini della valutazione dell'impatto sull'ambiente.

Con D.P.C.M. n. 377 del 10.08.1988 viene approvata la prima "Regolamentazione delle pronunce di compatibilità ambientale di cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986 n. 349, recante istituzione del Ministero dell'Ambiente e Norme in materia di danno ambientale".

All'art. 1 comma 1 sono elencate le Categorie dei Progetti di Opere soggette alla procedura di Valutazione, tra i quali:

g) ... aeroporti con piste di atterraggio superiori a 1.500 m di lunghezza.

Al comma 4 si prevede che "Per agevolare l'applicazione ... il Ministero dell'Ambiente convoca apposite riunioni di coordinamento con il Ministero per i beni culturali e ambientali e con le amministrazioni interessate all'esecuzione delle opere di cui al presente articolo, ai fini di individuare anticipatamente, sulla base dei programmi delle amministrazioni interessate, i casi di esclusione dalla procedura ai sensi dei citati commi".

Il comma 5 dispone la non applicabilità delle norme alle opere relative alla difesa nazionale.

All'art. 2 viene previsto (comma 1 lett. g) che ... per progetto degli aeroporti, si intendono i nuovi piani regolatori o le varianti dei piani esistenti, nonché i progetti di massima delle opere: tali progetti devono essere inoltrati, prima della loro approvazione, agli organi interessati, come definiti dall'art. 3 della L. 349/86 (vedi sopra) con allegato uno studio di impatto ambientale avente le caratteristiche di cui all'art. 3 del D.P.C.M., a cui si rimanda.

I progetti inoltre devono essere inoltrati, per l'acquisizione di pareri, autorizzazioni e nulla-osta (art. 2 comma 1) ... prima della loro approvazione ... al Comitato di cui all'art. 5 della L. 449/85, cioè ad un organismo composto da funzionari e dirigenti dei Ministeri interessati che, ai sensi del comma 3 del medesimo, si esprime ... anche in materia di piani regolatori aeroportuali e di controversie di qualsiasi natura relative all'esecuzione dei lavori ...

All'art. 5 sono previste le forme di pubblicità per l'espletamento delle procedure, in contemporanea con l'espletamento delle procedure previste dall'art. 3, cioè quelle di V.I.A., che rimandano al committente delle opere la pubblicizzazione del progetto ed il deposito presso gli UFFICI REGIONALI dello stesso, ai fini della consultazione ed informazione del pubblico.

All'art. 7 - Norma Transitoria - è previsto che La disciplina del presente Decreto non si applica ai progetti delle opere per le quali sia già intervenuta l'approvazione a Norma delle disposizioni vigenti. Il decreto entra in vigore il 6 gennaio 1986.

Con successivo D.P.C.M. del 27.12.1988 sono state approvate le Norme Tecniche per la redazione degli Studi di Impatto Ambientale.

Va quindi preso atto che tutte le opere che risultano autorizzate antecedentemente alla Direttiva Comunitaria, quindi al 1985, non risultano soggette ad alcuna specifica Valutazione di Impatto Ambientale, che invece diviene cogente, sul territorio italiano, a far data dall'entrata in vigore della L. 349 del 08.07.1986.

Con Direttiva Comunitaria n. 97/11/CE del 03.03.1997, sono state introdotte delle modifiche e precisazioni alla Direttiva 85/337/CEE.

In particolare sono stati modificati:

- l'art. 2 comma 1, precisando che ... i progetti per i quali si prevede un notevole impatto ambientale, in particolare per la loro natura, le loro dimensioni o la loro ubicazione, sia prevista un'autorizzazione e una valutazione del loro impatto. Detti progetti sono definiti all'art. 4.;
- l'art. 4 comma 1, precisando che ... i progetti elencati nell'Allegato I sono sottoposti a valutazione a norma degli art. da 5 a 10, tra i quali permane la costruzione di aeroporti con pista lunga almeno m. 2.100;
- l'art. 4 comma 2, con riferimento ai progetti dell'Allegato II precisando che ... gli Stati membri determinano, mediante:
  - a) un esame del progetto caso per caso o
  - b) soglie e criteri fissati dagli Stati membrise il progetto debba essere sottoposto a valutazione a norma degli art. da 5 a 10.

Gli Stati membri possono decidere di applicare entrambe le procedure di cui alle lettere a) e b);

tra i progetti soggetti alle procedura di verifica, l'Allegato II prevede:
  - o al punto 4/h gli impianti per la costruzione e riparazione degli aeromobili;
  - o al punto 10/d la costruzione di aerodromi, non compresi nell'Allegato I;
  - o al punto 13 le modifiche o estensioni di progetto di cui all'Allegato I o Allegato II già autorizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli ripercussioni negative sull'ambiente;
- all'art. 4 viene aggiunto il comma 3 che specifica:

"nell'esaminare caso per caso o nel fissare soglie o criteri ai fini del paragrafo 2 si tiene conto dei relativi criteri di selezione riportati nell'Allegato III", dove sono segnalati:

  - criteri in base alle caratteristiche dei progetti per dimensioni, cumulo con altri progetti, utilizzo delle risorse naturali, produzione rifiuti ecc.;
  - criteri in base alla localizzazione tra i quali: l'utilizzo attuale del territorio, la capacità di carico ambientale in relazione alla densità demografica o storica - culturale ecc.;
  - criteri in relazione al tipo di impatti;

L'articolo 3 della nuova Direttiva prevede infine che Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro e non oltre il 14.03.1999.



Con ulteriore successiva **Direttiva 2003/35/CE del 26.05.2003** vengono introdotte delle ulteriori variazioni negli indirizzi applicativi, intervenendo sui seguenti aspetti, aventi rilievo nel procedimento in esame:

- il punto 8 prevede l'integrazione dell'Allegato I inserendo:  
*"22 – Ogni modifica o estensione dei progetti elencati nel presente allegato, ove la modifica o l'estensione di per sé sono conformi agli eventuali valori limite stabiliti nel presente allegato";*
- al punto 9 prevede l'integrazione del punto 13 dell'Allegato II aggiungendo in coda la frase del primo trattino la seguente:  
*"(modifica o estensione non inclusa nell'allegato I)".*

**La Direttiva 2003/35/CE, è in vigore dal giorno della pubblicazione nella gazzetta ufficiale dell'Unione Europea, avvenuta il 25.06.2003.**

Entrambe le direttive (97/11/CE e 2003/35/CE) sono recepite dal D.Lgs 152/06 del 03.04.06, modificato ed integrato dal D.Lgs n. 4 del 16.01.2008.

**Il D.Lgs 152/06, prevede quanto segue:**

1. all'art. 4 – Finalità, sono richiamate le disposizioni comunitarie che disciplinano la Valutazione di Impatto Ambientale e cioè le Direttive 85/337/CEE del 1985, 97/11/CE del 1997 e 2003/35/CE del 2003 e vengono dettate le definizioni per l'applicazione delle successive disposizioni. In particolare si evidenziano le seguenti disposizioni:
  - al comma 1 lettera l) viene data la definizione di **MODIFICA** di un piano o programma o progetto approvato che va intesa come ogni ... **variazione delle loro caratteristiche o del loro funzionamento, ovvero un loro, potenziamento, che possano produrre effetti sull'ambiente;**
  - alla successiva lettera l-bis) viene invece definita la **MODIFICA SOSTANZIALE** come **la variazione delle caratteristiche o del funzionamento ovvero un potenziamento dell'impianto, dell'opera o dell'infrastruttura o del progetto che, secondo l'autorità competente, producano effetti negativi e significativi sull'ambiente;**
  - alla lettera m) viene definita la **verifica di assoggettabilità** (non prevista nella normativa antecedente) come **la verifica attivata allo scopo di valutare, ove previsto, se i progetti possono avere un impatto significativo negativo sull'ambiente e devono essere sottoposti alla ... valutazione ...;**
  - alla lettera p) viene definita **AUTORITA' COMPETENTE** la **pubblica amministrazione cui compete l'adozione del provvedimento di verifica di assoggettabilità, ..., e l'adozione dei provvedimenti nel caso di V.I.A., ...;**
  - alla lettera r) viene definito **PROPONENTE** il **soggetto pubblico o privato che elabora il progetto;**
2. all'art. 6 – commi 5 // 12 – relativamente alla valutazione di impatto ambientale dei progetti che possono avere impatti significativi sull'ambiente, si prevede:
  - la verifica di assoggettabilità dei progetti di cui agli Allegati II e III, tra i quali rientrano (Allegato II) i progetti soggetti a V.I.A. statale con Autorità Competente il Ministro dell'Ambiente:
    - **progetti di aeroporti con piste di atterraggio superiori a 1.500 metri di lunghezza** (punto 10 primo alinea);
    - ogni modifica o estensione dei progetti elencati nell'allegato, ove la modifica o l'estensione di per sé sono conformi agli eventuali limiti stabiliti nel presente allegato (punto 18);
  - la verifica di assoggettabilità dei seguenti ulteriori progetti:
    - le modifiche e le estensioni dei progetti elencati nell'Allegato II che possano avere impatti significativi e negativi sull'ambiente;
    - i progetti di cui all'Allegato IV che, previa verifica di assoggettabilità, sono soggetti a V.I.A. regionale, in base alla relativa disciplina (Autorità competente Regione Veneto):
      - o **impianti per la costruzione e riparazione degli aeromobili** (punto 3 lett. g);
      - o **parcheggi di uso pubblico con capacità superiori a 500 auto** (punto 7 lett. b);
      - o **aeroporti** (punto 7 lett. p);
      - o modifiche od estensioni di progetti dell'Allegato III o dell'Allegato IV già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione che possono avere notevoli ripercussioni negative sull'ambiente;
  - per i progetti assoggettati a valutazione in cui sia necessaria la modifica dello strumento urbanistico, disposta contestualmente all'approvazione del progetto, non è richiesta la Valutazione Ambientale Strategica di piani e/o programmi (comma 12);
3. all'art. 20 sono disciplinate le modalità di effettuazione della Verifica di Assoggettabilità che è prevista anche sui ... **progetti ... inerenti le modifiche o estensioni dei progetti elencati nell'Allegato II che possano produrre effetti negativi e significativi sull'ambiente, nonché su quelli ... elencati nell'Allegato IV, secondo le modalità stabilite dalle Regioni ... con iniziativa a carico del PROPONENTE;**
4. **all'art. 29 – Controlli e sanzioni è infine espressamente previsto:**
  - 1 - **"La valutazione di impatto ambientale costituisce, per i progetti di opere ed interventi cui si applicano le disposizioni ... , presupposto o parte integrante del procedimento di autorizzazione o approvazione. I provvedimenti di autorizzazione o approvazione adottati senza la previa valutazione di impatto ambientale, ove prescritta, sono annullabili per violazione di legge.**
  - 2 - **Fermi restando i compiti di vigilanza e controllo stabilito dalle norme vigenti, l'autorità competente esercita il controllo sull'applicazione delle disposizioni di cui al presente ... decreto ... avvalendosi ... del sistema agenziale.**
  - 4 - **Nel caso di opere ed interventi realizzati senza la previa sottoposizione alle fasi di verifica ... o di valutazione ... l'autorità competente, valutata l'entità del pregiudizio ambientale arrecato e quello conseguente all'applicazione della sanzione, ... può disporre la demolizione ed il ripristino dello stato dei luoghi e della situazione ambientale a cura e spese del responsabile ... .**
  - 5 - **Nel caso di annullamento in sede giurisdizionale o di autotutela di autorizzazioni o concessioni rilasciate previa valutazione di impatto ambientale o di annullamento del giudizio di compatibilità ambientale, i poteri di cui al comma 4 sono esercitati previa nuova valutazione di impatto ambientale.**

**Ad oggi nessuna Valutazione di Impatto Ambientale risulta essere stata effettuata od attivata per le infrastrutture esistenti dell'Aeroporto Valerio Catullo, con riferimento alle opere realizzate a partire dal 1986 ed alle citate Direttive Comunitarie.**

**Interventi realizzati dal 1986 (Planimetria Allegato 3) – Dati e documenti da Archivio Comunale.**

**Realizzazione del Magazzino merci, Palazzina Servizi e modifica della viabilità – Anno 1985 – 1989.**

1. Con comunicazione pervenuta in data 27.11.1984, prot. n. 14730, il Ministero dei Lavori Pubblici chiedeva la formazione dell'intesa prevista dall'art. 81 del D.P.R. 616/77, nonché l'accertamento della conformità urbanistica del progetto per la **realizzazione di un magazzino merci ed adeguamento delle viabilità esterna dell'aerostadio**. La proposta progettuale veniva sottoposta all'esame della Commissione Edilizia Comunale nella seduta del 21.01.1985, con esito favorevole ancorché condizionato all'osservanza delle norme igienico sanitarie. Con delibera consiliare n. 49 del 28.03.1985, il Consiglio Comunale, pur prendendo atto della non conformità del progetto al P.R.G. vigente (zona agricola), esprime parere favorevole sull'intervento proposto. Con provvedimento n. 2127 del 27.09.1985, qui pervenuto il 04.10.1985, il Ministero proponente, autorizza l'esecuzione dell'intervento.
2. Con successiva nota pervenuta il 27.12.1985, il medesimo Ministero, richiedeva la realizzazione della medesima intesa relativamente al **progetto di variante** nel frattempo maturato nelle decisioni operative della Società di gestione aeroportuale. Con nota prot. n. 14414 del 20.12.1985, il Sindaco di Sommacampagna, dopo aver valutato gli elaborati pervenuti, comunicava che le opere di variante, concernenti sostanzialmente alla realizzazione di una nuova palazzina di servizi, adiacente al magazzino, risultavano interamente ubicate in Comune di Villafranca, talché non riteneva necessario assumere determinazioni ulteriori rispetto a quelle di spettanza di tale ente. Con nota n. 509 del 98.04.1986, il Ministero approvava l'esecuzione dell'intervento.
3. Con nota pervenuta in data 09.06.1987 prot. n. 7846, veniva richiesta una variante al progetto della Palazzina Servizi (ante 1986), prevedendo la **modifica della destinazione d'uso del piano primo della stessa, originariamente destinata ad alloggi per il personale militare, al fine di utilizzarla come**



come uffici commerciali per gli spedizionieri. L'intervento prevede altresì la redistribuzione organica dei locali a piano terra (vedi Parere del Comitato Tecnico Regionale del 22.07.87 n. 296, in atti). Il Comune di Sommacampagna non si esprime in quanto l'intervento è totalmente sul territorio di Villafranca. Con nota n. 688 del 08.10.1987 il Ministero approva l'esecuzione delle opere in previste

4. Con ulteriore nota pervenuta in data 06.03.1989 prot. n. 2900, il Ministero richiedeva, nuovamente, l'intesa di cui all'art. 81 del D.P.R. 616/77, per la realizzazione di un ulteriore ampliamento del suddetto magazzino merci e del piazzale di movimentazione degli automezzi pesanti. Il relativo progetto, esaminato dalla Commissione edilizia comunale (con esito favorevole con prescrizioni) nella seduta del 14.03.1989, otteneva il parere favorevole del Consiglio Comunale, giusta delibera 71 del 27.04.1989, pur rilevando la non conformità urbanistica dell'opera al vigente P.R.G., in quanto l'intervento previsto risultava ubicato in zona agricola, destinazione urbanistica poi modificata con la Variante Generale del 1990. Con nota n. 767 del 03.07.1989, il Ministero approva l'esecuzione dell'intervento.

#### Ampliamento dell'aerostazione passeggeri – Anno 1987.

Con nota pervenuta in data 16.03.1987 prot. n. 3460, il Ministero dei Lavori Pubblici, relativamente al progetto per l'ampliamento dell'aerostazione passeggeri, poi inoltrato in Comune dalla Soc. Aeroportuale, chiede l'applicazione delle disposizioni dell'art. 81 del D.P.R. 616/77. Pur prendendo atto della non conformità dell'opera alle normative urbanistiche vigenti (l'area è Zona Agricola di P.R.G.), il Consiglio Comunale, con delibera n. 115 del 27.07.1987, esprime parere favorevole alla realizzazione dell'ampliamento, in ragione della rilevanza territoriale dell'aerostazione, purché vengano osservate le norme igienico sanitarie. Con nota n. 690 del 08.10.1987, il Ministero approva l'esecuzione dell'intervento.

#### Caserma alloggi personale Enti di Stato e ricovero mezzi di servizio – Anno 1987.

Con nota pervenuta in data 03.08.1987 prot. n. 10300, il Ministero dei Lavori Pubblici, relativamente al progetto la costruzione di due nuove edifici destinati a Caserma della Guardia di finanza e Polizia di Stato, con relativo ricovero mezzi di servizio, inoltrato in Comune dalla Soc. Aeroportuale (vedi prot. n. 9361 del 13.97.87), chiede l'applicazione delle disposizioni dell'art. 81 del D.P.R. 616/77. L'elaborato tecnico contiene anche indicazioni circa una nuova distribuzione viaria di accesso dalla ex strada del Terminon ed individua anche le seguenti interventi (ubicati in Comune di Villafranca): deposito carburanti avio e serbatoi e impianti per i VV.FF.

Il progetto riporta la sistemazione finale della viabilità di collegamento tra l'aerostazione e la tangenziale, interamente ubicate in Comune di Villafranca. Il Consiglio Comunale, giusta delibera n. 201 del 16.11.1987, pur rilevando ancora la non conformità del progetto alle previsioni urbanistiche del P.R.G. vigente, esprime parere favorevole alla realizzazione delle opere. Con nota n. 61460 del 18.05.1988, il Ministero approva l'esecuzione dell'intervento.

#### Ampliamento e adeguamento piazzale parcheggio aerei – Anno 1988.

L'intervento si divide in due fasi:

- **Progetto.** Con nota pervenuta in data 23.05.1988 prot. n. 6057, il Ministero dei Lavori Pubblici, relativamente al progetto di "Ampliamento ed adeguamento del piazzale di parcheggio per aeromobili civili, cargo ed aviazione generale", inoltrato in Comune dalla Soc. Aeroportuale giusto prot. n. 2491 del 03.03.1988, chiede l'applicazione delle disposizioni dell'art. 81 del D.P.R. 616/77. Dopo rinvii e sospensioni (vedi D.C.C. n. 44 e 45 del 18.04.1988) il Consiglio Comunale, con delibera n. 52 del 11.05.1988. Gli elaborati di progetto riportano come esistenti gli impianti LLZ / ILS e VOR DOPPLER in prosecuzione testata pista;
- **Variante.** Con nota del 05.05.1988 prot. n. 6057, il Ministero dei Lavori Pubblici, deposita il progetto di variante ai lavori di "Ampliamento ed adeguamento del piazzale di parcheggio per aeromobili civili, cargo ed aviazione generale", chiede l'applicazione delle disposizioni dell'art. 81 del D.P.R. 616/77.

<u>Dati tecnici istruttori</u>	<u>progetto approvato</u>	<u>nuovo progetto</u>
Piazzale esistente	mq 21.000	mq 21.000
ampliamento 1° fase	mq 22.500	mq 20.250
ampliamento 2° fase	mq 16.500	mq 27.150
ampliamento 3° fase	==	mq 18.750
totali	mq 60.000	mq 87.500

Il Consiglio Comunale, giusta delibera n. 107 del 31.05.1988, pur rilevando ancora la non conformità del progetto alle previsioni urbanistiche del P.R.G. vigente, esprime parere favorevole alla realizzazione delle opere. Con nota n. 2209 del 08.08.1988, il Ministero approva l'esecuzione dell'intervento.

#### Opere progettate ed approvate a far dopo il 1990 (Planimetria Allegato 3) – Dati e documenti da Archivio Comunale.

##### Piazzale parcheggio autovetture – Anno 1993.

In data 07.04.1993, la Soc. Aeroporto Valerio Catullo presenta istanza di Concessione Edilizia per la realizzazione su aree in proprietà (Atto di acquisto a rogito Notaio Alessio in Verona del 24.02.1987 rep. n. 48128/4181), prevalentemente ubicate in territorio di Villafranca, di un parcheggio autovetture (a raso) della capacità complessiva di parcheggio di circa 300 veicoli.

Va ricordato che, nel frattempo, è stata definitivamente approvata la Variante Generale al P.R.G. vigente (anno 1992), con la quale le aree oggetto di intervento sono state trasformate in ZONA F7 – Zone militari ed Aeroportuali, talché il progetto presentato risulta conforme alla normativa urbanistica vigente sul territorio comunale e che l'area viene utilizzata per i fini istituzionali, della Società Concessionaria dello Stato per la gestione dell'aerostazione civile.

Sentita la Commissione Edilizia nella seduta del 05.07.1993, in data 29.04.1994 viene rilasciata la Concessione Edilizia n. 91/94.

##### Nuovo piazzale parcheggio autovetture – Anno 1994.

In data 29.03.1994, la Soc. Aeroporto Valerio Catullo presenta istanza di Concessione Edilizia per la realizzazione su aree in proprietà (Atto di acquisto a rogito Notaio Alessio in Verona del 24.02.1987 rep. n. 48128/4181), parzialmente ubicate in territorio di Villafranca, di un ampio parcheggio autovetture (a raso) della capacità complessiva di parcheggio di circa 350 veicoli.

Va ricordato che a seguito dell'approvazione della Variante Generale al P.R.G. vigente (anno 1992), con la quale le aree oggetto di intervento sono state trasformate in ZONA F7 – Zone militari ed Aeroportuali, il progetto presentato risulta conforme alla normativa urbanistica vigente sul territorio comunale e che l'area viene utilizzata per i fini istituzionali, della Società Concessionaria dello Stato per la gestione dell'aerostazione civile.

La capacità complessiva di parcheggio ottenuta con la realizzazione dei due ultimi due parcheggi, è di circa 650 autovetture; viene demolito uno degli edifici preesistenti sull'area. Sentita la Commissione Edilizia il 26.04.1994, in data 01.06.1994 viene rilasciata la Concessione Edilizia n. 132/94.

Si rileva che le opere realizzate risultano essere state successivamente demolite per realizzazione di altri interventi sull'area.

##### Installazione insegna luminosa – Anno 1994.

Con istanza prot. n. 11432 del 20.07.1994, la Soc. Aeroporto Valerio Catullo, chiede di poter installare una insegna luminosa della lunghezza di ml 42,00 x 5,00 di altezza, sui terreni di proprietà, in fianco (verso A4) del piazzale di parcheggio velivoli (che risulta realizzato fino alla fase 2 precedentemente citata).

Sentita la Commissione Edilizia nella seduta del 11.10.1994, in data 02.11.1994 viene rilasciata l'Autorizzazione Edilizia n. 265/94.

##### Ristrutturazione ed ampliamento dell'aerostazione passeggeri – Anno 1995-96.

Con istanza presentata in data 25.10.1995 la Soc. Aeroporto Valerio Catullo spa, chiede il rilascio della Concessione Edilizia in deroga allo strumento urbanistico (ex art. 80 della L.R. 61/85) relativamente ai lavori di ristrutturazione ed ampliamento dell'edificio destinato all'aerostazione passeggeri, in quanto parte degli interventi previsti non risultano conformi allo strumento urbanistico vigente, nonostante che, con la definitiva approvazione della Variante Generale al P.R.G. vigente (anno 1992), le aree oggetto di intervento siano state trasformate in ZONA F7 – Zone militari ed Aeroportuali, l'intervento risulta finalizzato agli usi istituzionali della Società Concessionaria di gestione dell'aerostazione civile.

Il progetto, già stato approvato dal Ministero dei Trasporti e della Navigazione giusta nota prot. 206027/21/V.7 del 27.07.1995, nella quale si fa cenno alla necessità di ottenere le autorizzazioni urbanistiche e i nulla osta prescritti dalle norme igienico sanitarie, viene esaminato dalla Commissione edilizia Comunale nella seduta del 14.11.1995 e dal Consiglio Comunale (Delibera n. 1 del 25.01.96) che autorizza il Sindaco all'applicazione dei poteri di deroga; acquisito il nulla-osta dell'Amministrazione Provinciale, n. 72/96 del 11.04.1996, ai sensi dell'art. 80 delle L.R. 61/85, in data 06.05.1996 viene rilasciata la Concessione Edilizia n. 68/96 per l'esecuzione delle opere.



### **Realizzazione parcheggio di superficie (3° Lotto) – Anno 1996.**

In data 20.11.1995, la Soc. Aeroporto Valerio Catullo presenta istanza di Concessione Edilizia per la realizzazione su aree in proprietà (Atto di acquisto a rogito Notaio Bernardelli in Boscochiesanuova - Verona del 17.05.1995 rep. n. 5376/1169), interamente ubicate nel territorio comunale, di un ampio **parcheggio autovetture (a raso), della capacità complessiva di parcheggio di circa 1.150 veicoli.**

Va ricordato che a seguito dell'approvazione della Variante Generale al P.R.G. vigente (anno 1992), con la quale le aree oggetto di intervento sono state trasformate in ZONA F7 – Zone militari ed Aeroportuali, il progetto presentato risulta conforme alla normativa urbanistica vigente sul territorio comunale e l'area viene utilizzata per i fini istituzionali, della Società Concessionaria dello Stato per la gestione dell'aeroporto civile.

**La capacità complessiva di parcheggio ottenuta con tale intervento è di circa 2.000 autovetture.**

Sentita la Commissione Edilizia nella seduta del 27.02.1995, in data 05.03.1995 viene rilasciata la Concessione Edilizia n. 41/96. Le opere realizzate sono state successivamente interamente demolite e sostituite con la realizzazione di successivi interventi (hangar – parcheggio prefabbricato multipiano).

### **Ricovero mezzi di rampa e box carica batterie e Compagnie Aeree – Anno 1998**

Con istanza in data 21.08.1998 la Soc. Aeroporto Valerio Catullo, a seguito dell'ottenimento del nulla-osta del Ministero dei trasporti (prot. n. 200856 del 09.02.1988 in atti), chiede la **costruzione, all'interno dell'aeroporto civile, di un fabbricato da adibire a ricovero dei mezzi di rampa, nonché alla sistemazione delle aree esterne limitrofe con installazione box carica batterie e posizionamento di box di servizio per le compagnie aeree.**

Va ricordato che a seguito dell'approvazione della Variante Generale al P.R.G. vigente (anno 1992), con la quale le aree oggetto di intervento sono state trasformate in ZONA F7 – Zone militari ed Aeroportuali, il progetto presentato risulta conforme alla normativa urbanistica vigente sul territorio comunale, mentre l'area viene utilizzata per i fini istituzionali, della Società Concessionaria dello Stato per la gestione dell'aeroporto civile.

Sentita la Commissione Edilizia il 17.06.98, viene rilasciata (in data 13.07.1998) la Concessione Edilizia n. 144/98. (Lavori iniziati 06.04.99 - ultimati il 27.10.99).

### **Realizzazione impianto trattamento e dispersione acque piovane – Anno 2001**

In data 24.01.2001, prot. n. 2261, viene depositata D.I.A. per la realizzazione delle seguenti opere :

- Scavo e posa collettori e cavidotti di collegamento ed alimentazione impianti;
- Movimenti di terra per la posa di collettori, cavidotti relativi alla realizzazione dei manufatti e per la sistemazione finale dell'area;
- Manufatti idraulici secondari;
- Bacino di infiltrazione sub-superficiale, per una superficie totale di 2.200 mq, costituito da speciali manufatti prefabbricati interrati, realizzati in materiale plastico, che consentono l'accumulo e la dispersione del terreno delle acque meteoriche.

Dalla documentazione agli atti emerge che l'impianto risulta posizionato sulla testata nord dei piazzali di sosta dei velivoli, ove **risulta già realizzato il 3° lotto di ampliamento degli stessi**, come emerge anche dagli elaborati tecnici e dalla documentazione fotografica.

### **Realizzazione hangar per ricovero e manutenzione aeromobili – Anno 2001**

In data 29.01.2001 prot. n. 2700, perviene dalla Regione Veneto la dichiarazione del Presidente che attesta la non conformità al P.R.G. Com.le del progetto per la costruzione di un **hangar per ricovero e manutenzione aeromobili** che fa seguito al parere del Comitato Tecnico Regionale n. 146 del 21.12.2000 e chiude l'accertamento di compatibilità urbanistica effettuato dalla Regione sul progetto alla stessa inviato dal Provveditorato alle OO.PP. con nota n. 1737 del 06.10.2000, ai sensi dell'art. 2 del D.P.R. 383/94.

Con nota pervenuta in data 07.02.2001, il Magistrato delle Acque di Venezia – Provveditorato Regionale alle OO.PP., informa che **su istanza dell'E.N.A.C.** ed in applicazione dell'art. 81 del D.P.R. 616/77, come modificato dal D.P.R. 383/94 art. 3, è convocata la Conferenza dei Servizi di approvazione del progetto.

Con nota prot. n. 4268 del 14.02.2001, la Soc. Aeroporto Valerio Catullo inoltra presso il Comune copia del progetto.

Nella Conferenza dei Servizi svoltasi il 20.03.2001, presente Regione Veneto ed Aeroporto Valerio Catullo ed ENAC, il progetto viene approvato.

**In data 09.05.2001, giusto decreto n. 752, il Provveditore Regionale alle Opere Pubbliche autorizza la realizzazione dell'edificio.**

Va ricordato che, ai sensi del comma 2 dell'art. 3 del D.P.R. 383/94, **"La conferenza valuta i progetti definitivi relativi alle opere di interesse statale, nel rispetto delle disposizioni relative ai vincoli archeologici, storici, artistici e ambientali"**.

### **Demolizione edificio esistente all'interno di parcheggio – Anno 2002**

Con istanza prot. n. 5137 del 13.03.2002, la Soc. Aeroporto Valerio Catullo chiede di poter eseguire la demolizione di un edificio esistente.

Con Autorizzazione Edilizia n. 74/02 del 05.04.2002, viene autorizzato l'intervento richiesto.

### **Ristrutturazione Aerostazione e Realizzazione nuovo edificio arrivi – Anno 2002**

In data 22.10.2002 prot. n. 21331 viene depositato agli atti comunali, da parte del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Magistrato alle Acque – Provveditorato Regionale alle OO.PP. per il Veneto, **il Decreto Autorizzativo n. 1414 del 14.10.2002, ai sensi dell'art. 2 del D.P.R. 383/94 (ex art. 81 del D.P.R. 616/77), inerenti la realizzazione di un nuovo edificio arrivi da realizzare all'interno dell'aeroporto.**

Tale Decreto è supportato dall'attestazione di conformità urbanistica sottoscritta dal presidente della Regione Veneto, giusto atto prot. n. 1392/47.01 del 19.09.2002, che, sulla base del parere del Comitato Tecnico Regionale n. 115 espresso nella seduta del 19.08.2002, cui non era invitato il Comune di Sommacampagna, dichiara la conformità dell'opera al P.R.G.. **Si ricorda che ai sensi delle citate disposizioni di legge, l'accertata conformità urbanistica dell'opera in sede regionale, determina (per le opere statali) l'approvazione del progetto, senza necessità di provvedimento autorizzativo comunale.**

L'edificio approvato è sostanzialmente quello presentato al Comune negli incontri avvenuti nell'anno 2001, come da elaborati di massima trasmessi con nota prot. n. 4197 del 27.02.2002 da parte della soc. Aeroportuale, ed è delle seguenti dimensioni (vedi parere regionale) ml 124,80x28,80 ed altezza ml 5,40, per una **superficie di circa mq 6.030 ed un volume (vuoto per pieno) di circa mc. 35.500.**

I relativi lavori risultano iniziati in data 30.09.2004 ed ultimati in data 13.05.2006, come da certificato di agibilità rilasciato da ENAC in data 25.05.2006.

**Con analogo Decreto n. 1414/1 del 11.11.2002 viene altresì autorizzata la ristrutturazione dell'edificio aerostazione esistente, a seguito della dichiarata suddetta conformità urbanistica, con un ampliamento volumetrico dichiarato di mc 371, da realizzare al piano primo e da adibire a mensa e ristorante.**

L'intervento comprende altresì la realizzazione di nuove pensiline di collegamento tra l'edificio esistente (in ristrutturazione) e il nuovo edificio in progetto.

### **Struttura prefabbricata di parcheggio vetture – Anno 2003**

In data 02.03.2003 n. 2117 la Soc. Aeroporto Valerio Catullo presentava istanza per la **costruzione di un parcheggio prefabbricato, della superficie di mq 6.950, da realizzarsi su piani sovrapposti con parcheggio per n. 702 autoveicoli.**

La superficie interessata dall'intervento corrisponde sostanzialmente a buona parte del piazzale già adibito a tale uso (Parcheggio autovetture a raso con parcheggio di circa 1.150 veicoli) di cui alla Concessione Edilizia n. 41/96. L'intervento infatti prevede la sostanziale riduzione delle aree di sosta a suo tempo approvate, già intaccate per la realizzazione del nuovo hangar: **la capacità di parcheggio non viene complessivamente incrementata.**

Pur essendo conforme alle destinazioni d'uso consentite nell'area (ZONA F7 – Zone militari ed Aeroportuali) il progetto non è conforme alle disposizioni del P.R.G. vigente, in quanto parzialmente ubicato all'interno della fascia di rispetto posta a tutela della Strada Provinciale 26a e dell'Autostrada del Brennero.

Acquisti i nulla-osta di tali enti, in data 28.04.2003 viene rilasciata la Concessione Edilizia n. 62/03 relativa al primo stralcio ed in data 17.06.2003 viene rilasciata la concessione Edilizia n. 99/03 concernente il secondo stralcio delle opere previste.

### **Opere di sistemazione, illuminazione e drenaggio dei piazzali – Anno 2004**

Con denuncia di esecuzione di opere in cemento armato o metallo, depositata in Comune in data 22.12.2004, viene prevista la realizzazione di n. 4 torri faro in struttura metallica, posizionati all'interno dei piazzali di sosta degli aeromobili.

### **Realizzazione deposito carburanti – Anno 2004**

Con istanza della Ditta Tamoli Italia s.p.a. in data 22.12.03 prot. n. 26088, presenta istanza per la realizzazione di un deposito oli minerali per aviazione e fabbricati di servizio all'interno del sedime aeroportuale, a servizio dell'Aeroporto Valerio Catullo in qualità di sub-concessionaria dell'area destinata alla costruzione del deposito ed autorizzata da ENAC e Aeroporto Valerio Catullo (concessionario delle aree).

Sentita la Commissione Edilizia Comunale nella seduta del 11.03.2004, in data 22.06.2004 viene rilasciato il relativo Permesso di Costruzione n. 101/04.



Con successiva istanza n. 21681 del 29.12.2005 viene richiesta una variante al predetto progetto, esaminata dalla Commissione Edilizia Comunale nella seduta del 05.10.2006, con successivo rilascio del relativo Permesso di Costruzione n. 72/07 del 29.05.2007.

L'intervento, che risulta conforme urbanisticamente alla destinazione urbanistica dell'area, ZONA F7 – Zone militari ed Aeroportuali, prevede:

1) la posa di n. 4 serbatoi metallici orizzontali da mc 100 cadauno; 2) la realizzazione di palazzina uffici con annessi portico, locale antincendio, tettoia di servizio e impianti di depurazione, delle dimensioni complessive di ml 46,40 x 7,95 (mq 370 circa) per un volume urbanistico fuori terra di mc 970 circa; 3) la recinzione dell'area; 4) la pavimentazione ed organizzazione della viabilità interna ed esterna all'area.

#### **Realizzazione hall partenze provvisoria – Anno 2005**

Con nota depositata in data 14.03.2005, cui fa seguito in data 27.05.2005 il deposito delle opere in c.a., la Soc. Aeroporto Valerio Catullo, comunica la realizzazione di una tendo-struttura provvisoria da destinare ad hall partenze, in adempimento alle disposizioni della Circolare Ministero dei trasporti n. 1408/98, quale opera da realizzare in assenza del piano di sviluppo aeroportuale. Tale normativa prevede la sola approvazione di ENAC e la successiva comunicazione agli enti territorialmente interessati. L'opera è poi resa definitiva, con le procedure del D.P.R. 383/94, nel 2008.

#### **Realizzazione postazione carica batterie – Anno 2006**

Con istanza, rivolta unicamente al Comune, in data 05.04.2006 prot. n. 4763, la soc. Aeroporto Valerio Catullo ha chiesto il rilascio del Permesso di Costruzione per la realizzazione di un manufatto ad uso postazione carica batterie, posizionato sul lato est dell'hangar esistente, in prossimità della strada provinciale.

La Commissione Edilizia. Esaminato il progetto nella seduta del 18.05.2006, esprime parere negativo alla realizzazione dell'opera, che si configura come mero accessorio dell'attività di fatto esistente. L'opera confluisce e viene autorizzata con le procedure del D.P.R. 383/94 effettuate nel 2008.

#### **Edificio "Rent a car" – Anno 2006**

Con istanza depositata in data 05.04.2006, prot. n. 4762, la soc. Aeroporto Valerio Catullo chiede la possibilità di costruire un nuovo edificio per gli operatori di autonoleggio (Rent a car) con annesso portico di collegamento con il limitrofo parcheggio multipiano. L'intervento è conforme alla destinazione urbanistica dell'area, ZONA F7 – Zone militari ed Aeroportuali, per cui trattandosi di opera accessoria all'insediamento aeroportuale, in data 10.10.2006 (sentita la Commissione Edilizia Comunale nella seduta del 18.05.2006) viene rilasciato il P.d.C. n. 111/06.

#### **Torri Arco (Totem pubblicitari) – Anno 2006**

Con nota prot. n. 14204 del 10.10.2006, viene comunicato il posizionamento di n. 2 Torri Arco pubblicitarie, assentite da ENAC con nota n. 444 del 12.09.2006 ai sensi della Circolare Ministeriale n. 1408/96, senza necessità di approvazione comunale, ma con obbligo di trasmissione degli atti.

#### **Rilievo attività edilizia – Anno 2006**

Con sopralluogo in data 21.06.2006 viene accerta l'esecuzione di opere edili di trasformazione di un'area al fine di realizzare un parcheggio, in essenza di provvedimenti autorizzativi, in aree urbanisticamente classificate agricole nel P.R.G. vigente. Con nota prot. n. 11253 del 03.08.2006, la Soc. Aeroporto Valerio Catullo, con riferimento a tali interventi ed a sostanziale sanatoria degli stessi, chiede l'applicazione delle disposizioni del D.P.R. 383/94. (Vedi progetto trasformazione Terminal e sistemazione aree aeroportuali Anno 2006-08).

#### **Scala di sicurezza zona uffici – Anno 2007**

Con nota prot. n. 4376 del 13.03.2007, viene comunicata la realizzazione di una nuova scala di emergenza nell'area uffici dell'aerostazione passeggeri, assentita da ENAC con nota n. 528/GRI/VCE del 26.10.06 ai sensi della Circolare Ministeriale n. 1408/9, con solo obbligo di trasmissione degli atti

#### **Interventi di sistemazione aree testata pista – Anno 2007**

Con nota prot. n. 8122 del 15.05.2007, viene comunicato l'avvio di lavori di sistemazione superficiale dell'area posta in prossimità della testata pista n. 22, facendo presente che tale intervento, approvato da ENAC con nota n. 1333/DOV del 15.05.2007, rientra tra quelli previsti dalla Circolare Ministeriale n. 1408/96 e non necessita di approvazione comunale bensì, unicamente, di comunicazione agli enti territorialmente competenti.

#### **Trasformazione del Terminal in area partenze e interventi di sistemazione delle aree aeroportuali – Anno 2006-08**

Con nota prot. n. 11253 del 03.08.2006, viene chiesta l'applicazione del D.P.R. 383/94 per la realizzazione delle seguenti opere // interventi:

- **Interventi di ristrutturazione ed adeguamento dell'aerostazione (terminal) partenze:**
  - 1° lotto concernete opere di: a) riconfigurazione interna degli spazi ed adeguamento impianti; b) rifacimento ed ampliamento delle pensiline esterne;
  - 2° lotto concernete opere di: a) ampliamento dei volumi esistenti (al piano 1°) ad uso uffici di polizia e ristorante, su una superficie di circa mq 1.000 e di mc 3.000 circa (territori di Sommacampagna e Villafranca); b) mantenimento definitivo della tendo-struttura provvisoria a suo tempo realizzata (volume di circa mc 4.500) e sua trasformazione da area check-in a sala smistamento bagagli (territorio di Sommacampagna);
- **Realizzazione di un parcheggio autovetture (low-coast) della capienza di circa 1.000 veicoli**, con accesso unicamente dalla viabilità interna dell'aerostazione, ivi connesse le opere inerenti le aree tecniche di collegamento quali percorsi asfaltati e recinzioni; tale opera costituisce di fatto la "sanatoria" di cui rilievo attività edilizia dell'anno 2006;
- **Realizzazione di strutture tecniche di servizio:** a) Box prefabbricato per supporto mezzi di rampa; b) Postazione carica batterie mezzi di rampa;
- **Acquisizione e sistemazione superficie dell'area a nord della testata pista n. 22** al fine di conformare l'infrastruttura alle Norme ICAO - ENAC (la pista deve avere un'area di tutela laterale di almeno 150 m.) e realizzazione di: recinzione doganale secondo standard di sicurezza; opere di pulizia dell'area e delle canalizzazioni irrigue; realizzazione nuova strada perimetrale; bonifica e compattazione del terreno a prato;
- **Realizzazione di nuove aree di parcheggio in Comune di Villafranca.**

In data 05.03.2007 prot. n. 3843, perviene dalla Regione Veneto la dichiarazione del Presidente che attesta la non conformità al P.R.G. Com.le del progetto presentato (parere del Comitato Tecnico Regionale in data 24.01.07 n. 31 e relativa Valutazione Tecnica Regionale) che in ogni caso esprime parere favorevole alla realizzazione dell'intervento, in ragione della compatibilità delle destinazioni d'uso delle aree interessate alle indicazioni degli strumenti urbanistici di pianificazione sovracomunale. Alla luce di tali evidenze il Ministero interessato (nota del Provveditorato Regionale alle OO.PP. n. 2792/3034 del 14.03.2007) convoca la conferenza dei servizi prevista dall'art. 3 del D.P.R. 383/94, che si riunisce una prima volta in data 02.04.07 e successivamente in data 25.03.08.

La seconda convocazione consegue agli accordi sottoscritti tra Comune e Soc. Aeroportuale, di cui alla citata delibera del Consiglio Comunale n. 37 del 11.07.2007. In data 25.03.2008 viene emesso il Decreto Autorizzativo all'esecuzione dei lavori previsti. Va ricordato che in conferenza dei servizi il rappresentante dell'Aeroporto Valerio Catullo ha espressamente dichiarato che per tali opere non è prevista la procedura di V.I.A..

#### **Adeguamento ed implementazione della recinzione testata pista verso Caselle – Anno 2010-11**

Con prot. n. 12881 del 18.10.2010 viene richiesto Permesso di Costruzione per l'adeguamento della recinzione di testata pista lato Caselle, in confine con le aree produttive (Zona D6 - Service Center Catullo) a ricomprendere l'Area n. 4 dell'Accordo siglato a seguito della delibera consiliare n. 37/07.

In data 13.09.2011 viene rilasciato il PdC (n. 106/11) con la seguente prescrizione: "si precisa che l'accordo di concertazione del 2008 con la Società di gestione Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca non comporta modifiche alla destinazione urbanistica delle aree in quanto il PAT non procede alla conformazione d'uso del territorio. Pertanto le aree in zona E/2 mantengono a tutti gli effetti tale destinazione urbanistica fino all'approvazione del Piano degli Interventi".

Fa seguito la variante – SCIA – depositata il 14.02.13 (prot. 2415), divenuta efficace il 25.03.2013. I lavori risultano essere stati ultimati in data 03.09.13.

#### **Attività edilizia libera per lavori di adeguamento e livellamento delle aree agricole – Anno 2011**

Comunicazione depositata il 30.05.2011 prot. 7162.

#### **Attività edilizia libera per lavori di riqualificazione piazzale aeromobili – Anno 2014**

Trattasi di interventi di rifacimento della segnaletica orizzontale e spostamento di una torre faro. Con nota prot. 7715 del 19.05.14 si evidenzia alla Soc. richiedente (Aeroporto Valerio Catullo) la necessità di verificare se le opere dovessero essere assoggettate alla procedura di VIA.

#### **Realizzazione impianti di trattamento acque meteoriche del parcheggio P3 e P4 – Anno 2015**

SCIA prot. n. 4079 del 16.03.15.



## Analisi del Progetto.

Nel Cap. 01 – Obiettivi del Piano di Sviluppo e previsioni dello sviluppo aeroportuale – della Relazione Generale (pag. 5 ultimo capoverso Allegato 1), è espressamente dichiarato che: **“La Società di Gestione ha completato negli anni importanti opere di ampliamento delle infrastrutture aeroportuali in grado di migliorare capacità, livelli dei servizi e sicurezza operativa per la gestione del traffico passeggeri”.**

Tali interventi, come descritto in premessa hanno comportato **l'esecuzione di importanti opere di ampliamento, potenziamento infrastrutturale e ristrutturazione dell'aerostazione e delle aree connesse, a formare l'attuale stato dei luoghi**, come descritto nella Tav. 4 del Master Plan.

Va inoltre rilevato che, come specificato a pag. 7 della Relazione Generale del Master Plan ed a pag. 218 del SIA, la cosiddetta “Opzione Zero” è stata stabilita alla luce degli effetti sull'infrastruttura del mancato adeguamento e potenziamento della stessa in termini di livelli di servizio, sicurezza, normativa e territorio.

Nell'analisi generale dello stato attuale dell'infrastruttura e più in particolare nel Capitolo 5 – “Storia e Amministrazione dell'Aeroporto” (pag. 49 della Relazione di Progetto del Master Plan) si legge:

*“L'evoluzione dello sviluppo aeroportuale ha inizio con i primi lavori di ristrutturazione ed ampliamento del complesso terminale, effettuati in base alla legge 825, che vengono completati il 21 Gennaio 1980, data in cui il nuovo scalo viene riattivato e risulta in grado di accogliere e gestire il traffico aereo di tutti i tipi di aeromobili ... ..*

*Tale crescita (rif. alla crescita economica del territorio circostante) ha comportato **una ristrutturazione totale dell'aerostazione nel 1990, un incremento considerevole dei piazzali di sosta degli aeromobili ed un ampliamento notevole dei parcheggi auto, nonché una nuova configurazione viaria che ha permesso un collegamento più opportuno dell'infrastruttura con le nuove tangenziali cittadine.** ... ..*

*Così l'aeroporto, che nel 1990 registrava un traffico di circa 553.000 passeggeri / anno e 12.000 movimenti di aeromobili, ha visto **crescere costantemente i propri volumi di traffico fino a superare i 3.000.000 di passeggeri ed i 39.000 movimenti aeromobili nel 2006.***

*Per far fronte a tale incremento della domanda, **nel corso degli anni si sono succeduti continui ed importanti interventi su tutta l'area aeroportuale, in particolare impiantistici per incrementare l'agibilità operativa della pista di volo ed infrastrutturali per ampliare la capacità dei piazzali di sosta aeromobili e quella del complesso terminale (aerostazione passeggeri e merci, parcheggi veicolari e viabilità di accesso).***

*Oggi lo scalo veronese è un importante polo aeroportuale del Nord-Est per importanza e traffico, con interessanti prospettive di ulteriore sviluppo.”.*

Il progetto individua in anni 15 (dal 2015) l'orizzonte di validità temporale del Master Plan, fissando come data conclusiva il 2030 e “step” intermedi al 2020 e 2025, con seguenti dati previsionali (valori medi):

✓ Anno 2014 – Stato Attuale	passeggeri n.	2.685.700	movimenti (decolli + partenze) n.	30.093
✓ Anno 2020 – Breve Periodo	“	4.146.901	“	36.600
✓ Anno 2025 – Medio Periodo	“	4.862.565	“	41.600
✓ Anno 2030 – Lungo Periodo	“	5.637.045	“	47.000

Ne consegue che l'ipotesi operativa su cui si basano sia il Master Plan che lo Studio di Impatto Ambientale (SIA) è la **“presa d'atto”** dell'attuale dotazione infrastrutturale, quale base di partenza per la verifica degli impatti aeroportuali attuali e futuri (soglie temporali) sul territorio.

Il progetto prende atto (pag. 9 della Relazione) della possibile futura realizzazione di importanti infrastrutture della mobilità esterne al sedime aeroportuale, di competenza tecnico – economica di altri Enti, e più precisamente:

- un nuovo Casello autostradale collocato in prossimità dell'abitato di Dossobuono, a sud dell'incrocio di collegamento tra la A4 e la A22, ... *per facilitare l'accesso all'aeroporto. L'intera viabilità di accesso all'aeroporto potrà essere adeguata per aumentare gli standard di sicurezza, per aumentare i livelli di servizio o per consentire l'ampliamento del sedime aeroportuale. Nel caso di mancata realizzazione del nuovo casello non si prevedono comunque criticità di rilievo sulla rete stradale;*
- la possibile realizzazione di un collegamento ferroviario, sempre da sud (verso Dossobuono), con stazione baricentrica rispetto al complesso dell'aerostazione;
- il potenziamento ulteriore dei parcheggi veicolari esistenti mediante la sopraelevazione di parte delle superfici destinate alla sosta con realizzazione di nuovi volumi interrati a tale uso.

Il Carico Urbanistico risultante alla fine dei lavori è descritto nella seguente Tabella (vedi pag. 137-139 della Relazione di Progetto del Master Plan):



	VOLUMETRIE ESISTENTI (mc)				NUOVE VOLUMETRIE (mc)	
	Demolire		Mantenere		Comune di Sommacampagna	Comune di Villafranca
	Comune di Sommacampagna	Comune di Villafranca	Comune di Sommacampagna	Comune di Villafranca		
VOLUMETRIE PARZIALI PER COMUNE	21.620	2.750	184.250	68.410	74.430	5.695
VOLUMETRIE PARZIALI	24.370		252.660		80.126	
VOLUMETRIE SCENARIO FINALE			Comune di Sommacampagna		Comune di Villafranca	
			258.680		74.106	
			332.786			

Da tale scenario attuale e futuro emerge che:

- in Comune di Sommacampagna sono ubicati il 74% dei volumi esistenti (205.000 mc circa su 277.000 circa);
- dei nuovi volumi in progetto (75.000 mc circa), cioè ben il 92% di tutto il nuovo carico insediativo, è ubicato nel territorio di Sommacampagna;
- a interventi ultimati il 77% dei volumi realizzati sarà ubicato nel territorio di Sommacampagna.

Gli interventi previsti, come da Schede inserite nel Rapporto Ambientale sono i seguenti:

TABELLA DI RIEPILOGO INTERVENTI AEROPORTUALI PREVISTI NEL MASTER PLAN E RELATIVI INVESTIMENTI										
Scheda	Tipologia Opere	Descrizione sintetica Rapporto Ambientale	Ubicazione	Arco Temporale Interventi ed Investimenti					Dimensioni (area - edificio)	
				2020	€	2025	€	2030	€	Note
A	Infrastrutture di Volo	Nuova bitumatura pista di rullaggio e raccordi	Sommacampagna	X	8.650.000					75.000
B		Nuovo Turnpad (Area di rotazione aereo)	Villafranca	X	400.000					7.600
		Adeguamento della resa (testate pista)	mix			X	1.500.000			71.000
		Riqualificazione della pista	mix	X	1.120.000	X	2.200.000			183.600
C		Nuova Torre di Controllo	Villafranca	X	n.p.					n.p.
D	Apron	Nuova uscita rapida (RET)	Sommacampagna			X	3.500.000			20.300
		Area sosta velivoli - Fase 1	Sommacampagna	X	14.320.000					40.000
		Area sosta velivoli - Fase 2	Sommacampagna			X	9.480.000			48.000
		Area sosta velivoli - Fase 3	Villafranca					X	5.000.000	14.500
F		Piazzola trattamento de-icing aeromobili	Sommacampagna			X	n.p.	X	n.p.	
G	Infrastrutture di accesso	Nuova rotatoria e viabilità di distribuzione	Villafranca	X	300.000					6.900
H	Aree di sosta auto	Nuovo parcheggio interrato - posti auto n. 900	Villafranca			X	10.000.000			9.000
I		Pavimentazione parcheggio low-cost	Sommacampagna	X	n.p.					25.645
J	Aerostazione	Riqualificazione ed Ampliamento - Fase 1	Sommacampagna	X	26.079.000					25.000
		Riqualificazione ed Ampliamento - Fase 2	Sommacampagna			X	10.750.000			154.800
		Riqualificazione ed Ampliamento - Fase 3	Sommacampagna					X	5.250.000	
		Riqualificazione CURB (viabilità fronte stazione)	Sommacampagna	X	600.000	X	2.000.000			7.000
K		Trattamento viabilità con miscela fotocatalitica	Villafranca	X	n.p.					
M	Strutt. Tecniche di Supporto	Deposito mezzi rampa	Sommacampagna	X	2.000.000					38.245
N		Nuova strada perimetrale nord	Sommacampagna	X	800.000					4.000
O		Nuovo deposito carburanti	Villafranca	X	n.p.					8.400
P		Nuova Caserma Vigili del Fuoco	Villafranca	X	8.850.000					n.p.
Q		Riqualificazione strada perimetrale sud	Villafranca	X	800.000	X				49.000
R	Sistemi Tecnologici	Adeguamento impianti e sistemi tecnologici	mix	X		X		X		12.700
Opere Esterne al sedime		Nuovo Casello A22	Villafranca							29.000
		Metropolitana di superficie e Stazione	Villafranca							n.p.

Nota: n.p. = Data non previsto o non chiaramente indicato - mix = che riguarda entrambi i territori.

Per quanto riguarda gli aspetti di natura urbanistica e territoriale (per gli aspetti di natura ambientale relativi all'impatto acustico - luminoso ed alle radiazioni ionizzanti, si rimanda alle Osservazioni - Valutazioni del Servizio Ecologia) il Progetto ed il Rapporto Ambientale (R.A.) formulano le seguenti previsioni e valutazioni:

**A – relativamente all'assetto ed inserimento urbanistico :**

- rispetto al Piano Interventi (pag. 82 del R.A.) vigente ex Piano Regolatore Generale (P.R.G.), viene dichiarata la totale conformità alle Norme Vigenti (Zona F7 – Zone Militari ed Aeroportuali), salvo limitate porzioni delle aree di sedime ubicate in Zona Agricola (aree di testata pista), per le quali dovrà quindi essere prevista una opportuna variante, richiamando comunque quanto già autorizzato la citata delibera consiliare n. 37/2008;
- rispetto al Piano di Assetto del Territorio (pag. 104 del R.A.) si sostiene la sostanziale compatibilità del progetto con le indicazioni programmatiche e si richiamano le prescrizioni dell'art. 8.y delle Norme Tecniche relative all'obbligo di formazione di barriere antirumore vegetate oppure rilevati con vegetazione a mitigazione degli impatti sul territorio e sulla popolazione. Si evidenzia che tali interventi attengono sostanzialmente all'abbattimento del rumore con effetti (data la tipologia delle barriere previste e la distanza dalla pista di rullaggio e decollo) effetti molto limitati. L'eventuale realizzazione di tali interventi è rimandata agli esiti dello Studio di Impatto Ambientale da valutarsi nelle sedi idonee;



- nelle conclusioni (Capitolo 2.6.2) si ribadisce che gli interventi previsti nel P.A.T. dovranno essere integrati (ed eventualmente modificati) sulla base delle risultanze dello Studio di Impatto Ambientale;

**B – relativamente al traffico veicolare :**

- nel Rapporto Ambientale vengono fornite indicazioni sugli impatti del traffico veicolare connesso allo scalo aeroportuale, riferite alle previsioni del progetto del Master Plan, dai quali emerge che:
  - i collegamenti tra aeroporto e grande viabilità (A4 ed A22) sono garantiti :
    - ad ovest dalla strada Provinciale n. 26a della Battaglia che collega l'infrastruttura con il Casello A4 di Sommacampagna, con attraversamento di più di metà del territorio comunale, per un totale odierno di 88 veicoli ora che nel 2030 diverranno 143 veicoli ora (Tab. 3.5.5 pag. 213 e 4.5.32 pag. 314 del R.A.);
    - ad est dal collegamento diretto con la circonvallazione di Verona (Tangenziale ovest) lungo la quale prospetta l'aerostazione, dal quale accedono i veicoli in transito sulla A22, per un totale attuale di 78 veicoli ora che nel 2030 saranno 126;
  - i collegamenti con la viabilità locale comportano invece (Tab. 4.5.32 di pag. 314 del R.A.), in aggiunta al carico veicolare proveniente dalla grande viabilità, il seguente carico veicolare:
    - dalla Tangenziale nord di Verona n. 83 veicoli oggi e n. 133 veicoli nel 2030;
    - dalla Tangenziale sud di Verona n. 23 veicoli oggi e n. 37 veicoli nel 2030;
    - da Dossobuono n. 60 veicoli oggi e n. 96 veicoli nel 2030;
  - l'unica opera viabilistica prevista nel progetto è una rotatoria posta (in Comune di Villafranca) all'incrocio della strada provinciale con l'accesso principale all'aerostazione (Scheda G del R.A. e Scheda 4 del Master Plan), in corrispondenza della connessione con la tangenziale ovest;
  - l'attuale dotazione di posti auto interni è di 3.099 stalli che, a breve termine, saranno ridotti (per la realizzazione dell'impianto di disoleazione acque già approvato) a 2.617: entro il 2030 gli stalli saranno portati a 3.600 cui vanno sommati i parcheggi di proprietà della soc. di gestione (P4 - P5), pari a 1.616 stalli, per cui la dotazione attuale di 4.715 stalli sarà portata nel 2030 a 5.216 posti auto;
- il progetto nella prospettiva futura prevede sostanziali interventi di razionalizzazione e potenziamento delle infrastrutture della mobilità in funzione dello scalo, tra cui il nuovo casello autostradale dedicato e la metropolitana di superficie, entrambi sul lato aerostazione verso Dossobuono, che (vedi pag. 322 del R.A.) sono assunti quali elementi di mitigazione nel lungo periodo, pur non essendone certa la realizzazione ;
- nessuna analisi specifica è stata appontata per la verifica di sostenibilità dei flussi di traffico veicolare provenienti e diretti al Casello A4 di Sommacampagna, con specifico riferimento alla attuale dimensione della strada Provinciale n. 26a della Battaglia, che in tale tratto presenta alcuni evidenti punti critici;
- in ogni caso l'incremento del traffico veicolare comporta anche un maggior impatto sul territorio connesso alle emissioni atmosferiche, impatto che ne breve periodo non può essere ignorato ancorché di limitata incidenza complessiva sullo stato dell'ambiente in ragione della vicinanza di importanti infrastrutture viarie (A4 ed A22);

**C – relativamente alle emissioni atmosferiche provenienti dall'infrastruttura :**

- nella seguente Tabella, di sintesi, si riportano i valori della Tabella 4.5.35 (pag. 323 del R.A.) relativi ai dati inerenti *alle emissioni prodotte dalle diverse attività legate all'aeroporto ... in funzione del tipo di contaminante, del gruppo di sorgenti emittenti e dello scenario utilizzato per le simulazioni* (pag. 322 del R.A. - 1° comma).

Tabella di riepilogo delle emissioni inquinanti connesse con gli scenari del Master Plan Aeroportuale							
Tipologia inquinanti		valori	incremento	valori	incremento	valori	incremento
		ton/anno	2014 - 2023	ton/anno	2023 - 2030	ton/anno	2014 - 2030
cod.	descrizione	2014	%	2023	%	2030	%
CO	Monossido di carbonio	83,556	29,6%	108,268	4,5%	113,098	35,4%
NMHC	Idrocarburi non metanici	17,462	26,8%	22,141	8,6%	24,048	37,7%
VOC	Composti Organici Volatili (ozono)	17,447	26,8%	22,120	8,6%	24,023	37,7%
NOx	Ossido e Biossido di azoto	96,049	30,9%	125,753	16,2%	146,149	52,2%
SOx	Ossido e Biossido di zolfo	7,203	35,9%	9,792	18,1%	11,562	60,5%
PM-10	Particolato atmosferico 10 µm	1,500	60,0%	2,400	-6,7%	2,239	49,3%
PM-2,5	Particolato atmosferico 2,5 µm	1,429	35,3%	1,934	10,2%	2,132	49,2%

Dati Tabella 4.5.35 pag. 323 del R.A.

- il Rapporto Ambientale descrive (Tabelle 4.5.36 – 4.5.39 pag. 383 e 385) le fonti prevalenti di emissione degli inquinanti relazionandole al carico inquinante derivante dal traffico veicolare indotto dalle Autostrade A4 ed A22



(individuare quali responsabili del maggior impatto sul territorio); relativamente al solo territorio di Sommacampagna, il traffico aereo indice percentualmente come segue:

CO = 2,8% - NO<sub>x</sub> = 6,0% - PM<sub>10</sub> = 2,5% - PM<sub>2,5</sub> = 2,8% - SO<sub>2</sub> = 14,8%.

- le conclusioni del R.A. rispetto all'incremento delle immissioni inquinanti sul territorio, analizzate con riferimento agli ambiti non influenzati dal contributo apportato dalle autostrade (Loc. Calzoni in Villafranca – tab. 4.5.40 di pag. 388), individuano incrementi molto limitati con valori complessivamente sempre sotto le soglie di legge;

**Tabella 4.5.40 - Incremento stimato delle immissioni di inquinanti nella località di Calzoni legato alle attività aeroportuali**

Inquinante	Situazione attuale (2014)	Contributo aeroporto – scenario 2014 (previsione con EDMS)	Situazione attuale a meno del contributo aeroportuale (2014)	Contributo aeroporto – scenario 2030 (previsione con EDMS)	Situazione finale (2030)	Limite
NO <sub>2</sub>	38	2,5	35,5	3,5	39	40 µg/m <sup>3</sup>
SO <sub>2</sub>	3	0,3	2,7	0,5	3,2	20 µg/m <sup>3</sup>
CO (8 ore)	0,3	0,5	-	0,75	0,55	10 mg/m <sup>3</sup>
PM <sub>10</sub>	38	0,2	37,8	0,3	38,1	40 µg/m <sup>3</sup>
PM <sub>2,5</sub>	27	0,2	26,8	0,3	27,1	25 µg/m <sup>3</sup>
Benzene	1,1	2 (NMHC)	-	3 (NMHC)	2,1	5 µg/m <sup>3</sup>

- Sulla base delle analisi condotte, in estrema sintesi si può concludere che **l'adozione degli interventi previsti nel masterplan, comprese tutte le sorgenti di emissione e l'incremento di traffico aereo e veicolare ipotizzato, non modificherà in modo significativo l'importanza della sorgente aeroportuale rispetto a quelle già esistenti sul territorio ed inoltre non potrà determinare un superamento dei limiti complessivamente in vigore secondo la normativa applicabile** (R.A. pag. 389);

**D – relativamente agli impatti sugli ecosistemi (flora - fauna - acque superficiali) :**

- sotto il profilo degli approvvigionamenti idrici (acquedotto) l'aerostazione risulta servita e collegata con gli impianti dell'abitato di Dossobuono e quindi in Comune di Villafranca: si rileva comunque che l'attuale consumo di acqua potabile (anno 2014) è quantificato in mc 40.000 circa (pag. 505 del R.A.), mentre gli incrementi previsti (alle soglie temporali del Master Plan) sono pari 52% nel 2020 (per complessivi mc 61.000), al 78% nel 2025 (per complessivi mc 71.500) e al 107% nel 2030 (per complessivi mc 82.900);
- l'infrastruttura è dotata di un proprio impianto di depurazione delle acque reflue (anni '80) ubicato in Comune di Villafranca, gestito (vedi pag. 508 del R.A.) dalla soc. Acque Veronesi, regolarmente autorizzato allo scarico. Attualmente vengono scaricati nella fognatura pubblica circa 34.000 mc di reflui (mc 33.752 nel 2014) di cui mc 32.660 classificati come scarichi "civili", mentre la parte rimanente sono acque di lavaggio e reflui dei bottini chimico – fisici degli aeromobili. Non vengono quantificati i reflui futuri per i quali è comunque previsto (pag. 512 del R.A.) l'adeguamento della rete *in funzione delle modifiche agli edifici, realizzando i necessari collegamenti alla rete fognaria comunale anche mediante nuovi tratti di rete*;
- le acque meteoriche relative ai piazzali sono già oggi raccolte e trattate in apposito impianto disoleatore (pag. 514 - 515 del R.A.), precisando che gli interventi previsti nel Master Plan (Scheda n. 6) risolvono le problematiche relative ai futuri interventi di ampliamento e riqualificazione;
- la superficie impermeabilizzata complessiva è pari a circa 11 ha su un totale di 379,64 ettari di aree aeroportuali (Carta dell'Uso del Suolo e Tabella 4.12.2 pag. 548 del R.A.), di cui 190,36 ha di aree militari: ne consegue che essa corrisponde a circa il 2% dell'intero sedime ed a circa il 5% della superficie aeroportuale civile;
- non sono indicati corsi d'acqua superficiali all'interno del sedime aeroportuale e non sussistono ambiti di tutela flora – faunistica limitrofi od interni dal sedime aeroportuale: il territorio interessato è caratterizzato da un prevalente uso agricolo e dal relativo ecosistema faunistico (fauna locale) e vegetale composto da siepi filari o incolti di essenze spontanee locali; è quindi esclusa la perdita di specie animali e vegetali (pag. 553 del R.A.);

**E – relativamente agli impatti sul paesaggio e sul patrimonio storico - culturale :**

- le aree limitrofe all'aeroporto sono prevalentemente di tipo ed uso agricolo (65%) ed urbanizzato (33%), mentre solo il 2% è destinato ad aree verdi;



- non sono presenti aree a vincolo paesaggistico (D.Lgs 42/04);
- le volumetrie fuori terra, fatta eccezione per la torre di controllo, rispettano gli allineamenti piano altimetrici e la tipologia edilizia esistenti.

### Piano degli Investimenti.

La seguente Tabella illustra, in sintesi, il Piano degli Investimenti previsti nel Master Plan.

<b>Sintesi Piano degli Investimenti</b>					
Rif.	Tipologia intervento	Arco temporale di validità del Master Plan			
		2014 - 2019	2020 - 2025	2025 - 2030	Totale
		€	€	€	€
0	Piano di Sviluppo - Master Plan	200.000	0	0	200.000
1	Terminal	23.540.000	14.250.000	5.250.000	43.040.000
1a	Aerostazione	120.000	120.000	100.000	340.000
2	Altri edifici in progetto	10.370.000	370.000	100.000	10.840.000
3	Accessi - Viabilità - Parcheggi	1.080.000	12.180.000	150.000	13.410.000
4	Infrastrutture di volo	25.690.000	19.780.000	5.250.000	50.720.000
5	Reti ed Impianti	2.600.000	3.800.000	2.950.000	9.350.000
6	Ecologia	2.660.000	2.200.000	1.500.000	6.360.000
	di cui per mitigazioni	0	1.500.000	1.500.000	3.000.000
Totali		66.260.000	52.700.000	15.300.000	134.260.000
					134.260.000

Si osserva che le somme relative all'anno 2014 sono state inserite nell'arco temporale di breve periodo.

Ne risulta che il totale degli investimenti nell'arco temporale 2014 (anno di avvio della procedura di VIA) – 2030 risulta pari ad € 134.360.000 anziché gli € 133.660.000 della tabella del Master Plan.

Per gli interventi di mitigazione è previsto un importo complessivo di € 3.000.000, corrispondente al 2% dell'importo degli investimenti preventivati, da utilizzarsi nel medio e lungo termine (2020 – 2030), senza alcun intervento immediato di mitigazione degli attuali impatti.



## Riepilogo degli interventi di mitigazione previsti nel R.A.

Il capitolo finale (Capitolo 5) del Rapporto Ambientale riassume gli esiti delle analisi svolte, focalizza gli impatti e definisce conseguentemente gli interventi di mitigazione previsti (pag. 588 – 593 del R.A.).

### Atmosfera :

- regolazione dell'impiego di motori aeronautici e degli APU durante al sosta minimizzando tempi di accensione;
- minimizzazione dei tempi di attesa precedenti il decollo;
- favorire l'uso del trasporto pubblico;
- adottare mezzi di servizio a propulsione elettrica;
- aggiornamento bruciatori presso le centrali termiche;
- minimizzazione della risospensione delle polveri durante decolli ed atterraggi;
- trattamento della superficie land-side (mq 19.000) con miscela fotocatalitica (Scheda L – non quantificata);

### Rumore :

- mitigazione strutturale: si prevede miglioramento dei requisiti acustici passivi degli edifici impattati (non economicamente quantificata);
- mitigazione attività di volo: potrebbe essere realizzata, per la zona nord ovest a protezione dell'abitato di Caselle, la mitigazione attraverso barriere antirumore (come ipotizzato nel P.A.T.) anche se comportante limitati e non significativi abbattimenti degli impatti (non economicamente quantificata);
- minimizzazione tempi di permanenza a terra degli aeromobili con motore o APU in funzione;
- limitazione uso di reverse motore in fase di atterraggio ai soli casi di sicurezza;

### Ambiente acustico :

- nessuna mitigazione da adottare;

### Radiazioni ionizzanti e non ionizzanti :

- nessuna mitigazione da adottare;

### Ambiente idrico :

- acque superficiali : nessuna mitigazione da adottare;
- regime ed approvvigionamento idrico :
  - acquedottistica : nessuna mitigazione o compensazione;
  - scarichi – fognatura : nessuna mitigazione o compensazione;
  - acque meteoriche: realizzazione piazzola de-icing; (Scheda F)  
acquisto macchina aspira liquidi;  
estensione rete raccolta acque meteoriche;  
pavimentazione parcheggio low-coast; (Scheda I)  
interventi gestionali (pulizia pista e raccordi);

### Suolo e sottosuolo :

- nessuna mitigazione da adottare;

### Flora - Fauna ed Ecosistemi :

- nessuna mitigazione da adottare;

### Qualità ambientale del paesaggio :

- nessuna mitigazione da adottare in quanto la progettazione assicurerà un armonico inserimento visivo;

### Patrimonio storico e culturale :

- nessuna mitigazione da adottare;

### Salute pubblica e benessere della popolazione :

- nessuna mitigazione da adottare (vedi Sezioni Atmosfera e Rumore);

### Risorse energetiche :

- nessuna mitigazione da adottare.



## Considerazioni Tecniche.

Va evidenziato, con riferimento allo stato dei luoghi rappresentato nella Tavola n. 4 del Master Plan, che l'attuale dotazione infrastrutturale dell'aerostazione, nelle sue principali componenti, si è così formata:

- a. il Terminal Partenze (n. 1) risulta nell'attuale configurazione dopo gli interventi di ampliamento e ristrutturazione sostanziale avvenuti nel 2008 – 2009;
- b. il Terminal Arrivi (n. 2) è stato realizzato ex novo nel 2002 – 2003 ed è stato nel tempo sostanzialmente ampliato ed implementato di funzionalità, comprese le attività commerciali ubicate al suo interno;
- c. l'hangar manutenzioni (n. 3) è stato realizzato nel 2002 – 2003;
- d. il parcheggio autovetture (n. 19) è stato completato, insieme con il Terminal Arrivi, in trasformazione dei preesistenti insediamenti di analoga funzione, nel 2003;
- e. il parcheggio autovetture (n. 21) è stato completato, dopo successive trasformazioni, nel 2003;
- f. il parcheggio autovetture (n. 20) è stato completato nel 2007 – 2008;
- g. il piazzale di stazionamento dei velivoli (n. 26) è la sommatoria di lavori completati nel 2002 – 2003.

Ne discende che l'attuale conformazione e dotazione infrastrutturale dello scalo aeroportuale è stata sostanzialmente incrementata negli anni ed in particolare a partire dal 1990, come per altro pacificamente descritto nella Relazione di progetto del Master Plan: "... l'aeroporto, che nel 1990 registrava un traffico di circa 553.000 passeggeri / anno e 12.000 movimenti di aeromobili, ha visto crescere costantemente i propri volumi di traffico fino a superare i 3.000.000 di passeggeri ed i 39.000 movimenti aeromobili nel 2006.

Per tali ragioni ed alla luce della normativa più in premessa richiamata si ritiene che il procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale debba essere integrato ed implementato al fine di tener conto di tutti gli interventi ed impatti sul territorio conseguenti ai lavori eseguiti a far data dal 1990, in relazione alle indicazioni della Relazione di Progetto del Master Plan Aeroportuale.

Pertanto andranno riviste ed implementate opportunamente le somme previste nel Piano degli Investimenti ai fini delle mitigazioni ambientali, prendendo atto che l'incidenza percentuale delle relative somme rispetta il parametro del 2% previsto dall'art. 4 comma 14 della legge 106/2011, di conversione del cosiddetto Decreto Sviluppo, ed oggi quantificate solamente in € 3.000.000 in relazione al Piano di Sviluppo Aeroportuale.

Si ritiene poi che la ripartizione e l'utilizzo di tali risorse assegnate ai territori contermini all'aeroporto, debba avvenire in proporzione al volume di nuova edificazione e trasformazione previsto dal Master Plan (Tabelle pagg. 137 – 139 della Relazione Generale), anche considerato che sul territorio di Villafranca è già previsto un consistente intervento viabilistico (rotatoria di ingresso – Scheda 4 del progetto), corrispondente al 92% delle risorse preventivate oggi e di quelle aggiunte in futuro.

Non si ritiene invece che le previsioni del Master Plan siano conformi alle disposizioni del vigente Piano degli Interventi (ex P.R.G.) rispetto all'attuale zonizzazione, al perimetro dell'infrastruttura aeroportuale indicata e con specifico riferimento alle aree posta in prossimità della tastata pista 22, verso l'abitato di Caselle, oggi occupate dal parcheggio di superficie low-cost, già sistemate con recinzione e livellazione di recente realizzazione.

Tali aree sono infatti inserite in zona agricola E2, ma già oggetto dell'accordo tra Società di Gestione e Comune e Comune sottoscritto nell'anno 2008 (Allegato 1a).

In particolare, si osserva che la variazione del perimetro in prossimità della succitata Zona produttiva D6, va a comprendere nel sedime aeroportuale un'area classifica Zona F6 – Verde privato vincolato ed aree di riserva, come inserita dal Piano Regolatore Generale dell'epoca (anno 2001 – DGR 3760 del 21.12.2001) proprio quale area di filtro tra l'edificato ed il sedime aeroportuale.

Inoltre debbono essere confermate le indicazioni del Piano di Assetto del Territorio (ratificato dalla Regione Veneto giusta DGR 556/2013) relativamente alla creazione di un'area di filtro tra il confine aeroportuale e la aree esterne, siano esse fronteggianti la zona agricola che gli insediamenti produttivi prospettanti il sedime aeroportuale.

Tali interventi dovranno essere realizzati a mitigazione degli impatti atmosferici descritti nella successiva Tabella, con riferimento agli evidenti incrementi percentuali degli inquinanti immessi sul territorio dall'esercizio delle attività aeroportuali, utilizzando la proposta tecnica progettuale prevista nell'Allegato C al Rapporto Ambientale della procedura di V.A.S. del P.A.T., conclusasi positivamente in sede regionale, oppure con interventi aventi analoga o simile conformazione, preventivamente concordati con l'Amministrazione Comunale.



Tabella di riepilogo delle emissioni inquinanti connesse con gli scenari del Master Plan Aeroportuale							
Tipologia inquinanti		valori	incremento	valori	incremento	valori	incremento
		ton/anno	2014 - 2023	ton/anno	2023 - 2030	ton/anno	2014 - 2030
cod.	descrizione	2014	%	2023	%	2030	%
CO	Monossido di carbonio	83,556	29,6%	108,268	4,5%	113,098	35,4%
NMHC	Idrocarburi non metanici	17,462	26,8%	22,141	8,6%	24,048	37,7%
VOC	Composti Organici Volatili (ozono)	17,447	26,8%	22,120	8,6%	24,023	37,7%
NOx	Ossido e Biossido di azoto	96,049	30,9%	125,753	16,2%	146,149	52,2%
SOx	Ossido e Biossido di zolfo	7,203	35,9%	9,792	18,1%	11,562	60,5%
PM-10	Particolato atmosferico 10 µm	1,500	60,0%	2,400	-6,7%	2,239	49,3%
PM-2,5	Particolato atmosferico 2,5 µm	1,429	35,3%	1,934	10,2%	2,132	49,2%

Dati Tabella 4.5.35 pag. 323 del R.A.

Si richiamano, per le modalità di progettazione delle aree verdi relativamente alle problematiche inerenti al bird-strike, i contenuti dell'Accordo Territoriale Attuativo per la decarbonizzazione dell'Aeroporto Marconi di Bologna ed in particolare l'Allegato denominato "Studio preliminare di fascia boscata sul perimetro nord dell'Aeroporto di Bologna", sottoscritto da Regione, comuni interessati e Società di Gestione Aeroportuale in data 24 giugno 2015.

Per quanto riguarda gli aspetti di natura viabilistica, si rileva che l'infrastruttura determina un impatto non irrilevante sul territorio, sia in termini di emissioni atmosferiche che di traffico circolante di automezzi, connesso al traffico di attraversamento del territorio per il collegamento tra l'infrastruttura ed il casello autostradale A4, tramite la strada Provinciale n. 26a della Battaglia, quantificato nel R.A. in un totale odierno di 88 veicoli ora che nel 2030 diverranno 143 veicoli ora (Tab. 3.5.5 pag. 213 e 4.5.32 pag. 314 del R.A. - Figure 4.5.15 e 4.5.16 pagg. 315 e 316 del R.A.), con un incremento del 62%, senza dimenticare le necessari funzioni (collegate) di parcheggio, che impattano sul territorio agricolo e sul paesaggio.

In particolare si ricorda che dalle analisi territoriali svolte negli anni da questo servizio e da quanto emerge in relazione all'incidentalità e pericolosità del tratto stradale interessato, sono emersi due punti particolarmente critici, graficamente individuati in planimetria Allegato 5 (stralcio Tav. 1 del P.A.T.):

- l'intersezione tra la S.P. n. 26a e via Pantina – Molinara Vecchia (punto n. 1);
- l'ingresso all'abitato di caselle dalla S.P. 26a tramite il cavalcavia autostradale (punto n. 2).

Per entrambe tali posizioni si sono, nel tempo, predisposti studi di fattibilità (Allegati n. 6 e 7) di massima, senza quantificazione delle somme necessarie alla realizzazione delle relative opere, la cui esecuzione renderebbe più scorrevole e sicuro il traffico veicolare sulla citata S.P. 26a, mitigando gli effetti e gli impatti derivanti dall'incremento dei volumi di traffico innescati dall'esercizio delle attività aeroportuali attuali e future.

Si precisa che la soluzione 2 è già oggetto di confronto per l'autorizzazione del Demanio Militare.

Si fa presente inoltre che le infrastrutture della mobilità indicate nel Piano e nel Rapporto Ambientale non possono costituire elementi validi per la eventuale soluzione degli impatti derivanti dall'accessibilità dell'infrastruttura, in quanto non risultano, allo stato attuale né approvati né previsti nei piani di sviluppo dei rispettivi Enti Gestori (RFI e ANAS - Autostrada A22): il loro inserimento nelle analisi ambientali degli impatti dell'infrastruttura Aeroporto Valerio Catullo è quindi da ritenersi puramente informativo ed illustrativo.



## OSSERVAZIONI // PROPOSTE.

### OSSERVAZIONE 1

Alla luce della normativa di settore ed in particolare, delle Direttive Comunitarie n. 85/337/CEE del 27.06.1985 2003/35/CE del 26.05.2003 nonché della legge 349 del 08.08.86, del D.P.C.M. n. 377 del 10.08.99 ed infine del D.Lgs 152/06 si CHIEDE che il procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale SIA integrato ed implementato Al fine di comprendere tutti gli interventi ed impatti sul territorio conseguenti ai lavori eseguiti dal 1990 in poi, con riferimento relazione alle indicazioni della Relazione di Progetto del Master Plan Aeroportuale.

### OSSERVAZIONE 2

Si CHIEDE che siano opportunamente implementate le somme inserite nel Piano degli Investimenti destinate alle mitigazioni, incrementandole dell'importo del 2% di tutti i lavori di ristrutturazione, potenziamento, implementazione e/o integrazione delle strutture e delle funzioni di supporto (tecnico e commerciale) dello scalo e dell'aerostazione, eseguiti a far data dal 1990.

### OSSERVAZIONE 3

Si CHIEDE che la ripartizione e l'utilizzo delle risorse destinate alle mitigazioni siano assegnate ai territori contermini all'aeroporto in proporzione al volume di nuova edificazione e trasformazione previsto dal Master Plan (Tabelle pagg. 137 – 139 della Relazione Generale), anche considerato che sul territorio di Villafranca è già previsto un consistente intervento viabilistico (rotatoria di ingresso – Scheda 4 del progetto), e quindi corrispondere al 92% delle risorse preventivate oggi e di quelle aggiunte in futuro. Sulla base dei dati di progetto gli investimenti per interventi di mitigazione sul territorio di Sommacampagna dovranno essere pari ad almeno € 2.760.0000.

### OSSERVAZIONE 4

Si CHIEDE che siano previsti e realizzati opportuni interventi di mitigazione degli impatti atmosferici conseguenti agli evidenti incrementi percentuali degli inquinanti immessi sul territorio dall'esercizio delle attività aeroportuali, utilizzando la proposta tecnica progettuale prevista nell'Allegato C al Rapporto Ambientale della procedura di V.A.S. del P.A.T., conclusasi positivamente in sede regionale, oppure con interventi aventi analoga o simile conformazione, preventivamente concordati con l'Amministrazione Comunale, avendo a riferimento per le modalità e le problematiche di progettazione (bird-strike) i contenuti dell'Accordo Territoriale Attuativo per la decarbonizzazione dell'Aeroporto Marconi di Bologna ed in particolare l'Allegato denominato "Studio preliminare di fascia boscata sul perimetro nord dell'Aeroporto di Bologna", sottoscritto da Regione, comuni interessati e Società di Gestione Aeroportuale in data 24 giugno 2015.

La realizzazione di tali intervento lungo tutto il perimetro dell'Aeroporto (lato nord) avrà anche l'effetto di mitigare oggettivamente e definitivamente l'impatto visivo sul territorio (cfr sul paesaggio e sul patrimonio storico – culturale) e, parzialmente, quello sugli ecosistemi di flora – fauna totalmente ignorati nelle mitigazioni proposte dal Rapporto Ambientale.

In alternativa, nell'ipotesi che tale intervento non fosse consentito dal Demanio Militare, si CHIEDE che venga quantificato economicamente l'importo delle relative opere e che tali somme, messe a disposizione nel breve periodo al momento dell'approvazione del Master Plan Aeroportuale, attraverso un opportuno Accordo tra Comune e Società di gestione Aeroportuale avente ad oggetto la Decarbonizzazione dell'Abitato di Caselle, siano interamente utilizzate per la realizzazione di opere di mitigazione ambientale (fasce boscate) ai margini od all'interno dell'abitato stesso, secondo le indicazioni del P.A.T. approvato (DGR 556/2013) o secondo i progetti comunali eventualmente allegati a detto accordo.

### OSSERVAZIONE 5

Si segnala che le previsioni del Master Plan non risultano conformi alle disposizioni del vigente Piano degli Interventi (ex P.R.G.), sia in relazione all'attuale zonizzazione che al perimetro dell'infrastruttura aeroportuale nello stesso indicata, con specifico riferimento alle aree posta in prossimità della tastata pista 22, verso l'abitato di Caselle, oggi occupate dal parcheggio di superficie low-cost, che alle aree recentemente acquisite e recintate, che in tale zonizzazione sono inserite in zona agricola E2.

In particolare, si osserva che la variazione di perimetro in prossimità della succitata Zona produttiva D6, va a comprende nel sedime aeroportuale un'area classifica Zona F6 – Verde privato vincolato ed aree di



riserva, così inserita nel Piano Regolatore Generale dell'epoca (anno 2001 – DGR 3760 del 21.12.2001) proprio quale area di filtro tra l'edificato ed il sedime aeroportuale.

Si CHIEDE che, in applicazione dell'Accordo tra Comune e Società di GESTIONE Aeroportuale, allegato al P.A.T., ed in particolare di quanto previsto al punto 4, la Società di Gestione si faccia carico dell'acquisizione dal demanio militare e/o della destinazione d'uso, della parte delle aree della margherita nord inserita nel P.A.T. approvato, quali ambiti di mitigazione degli impatti ambientali derivanti dall'infrastruttura aeroportuale e dell'attrezzamento delle stesse quali aree di mitigazione secondo le (citate) modalità di progettazione, contenute nell'Accordo Territoriale Attuativo per la decarbonizzazione dell'Aeroporto Marconi di Bologna ed in particolare l'Allegato denominato "Studio preliminare di fascia boscata sul perimetro nord dell'Aeroporto di Bologna", sottoscritto da Regione, comuni interessati e Società di Gestione Aeroportuale in data 24 giugno 2015

#### OSSERVAZIONE 6

Si evidenzia l'incremento del traffico veicolare connesso al potenziamento delle strutture aeroportuali con particolare riferimento a quello di attraversamento del territorio per il collegamento tra l'infrastruttura ed il casello autostradale A4, tramite la strada Provinciale n. 26a della Battaglia, quantificato nel R.A. in un totale odierno di 88 veicoli ora che nel 2030 diverranno 143 veicoli ora (Tab. 3.5.5 pag. 213 e 4.5.32 pag. 314 del R.A. - Figure 4.5.15 e 4.5.16 pagg. 315 e 316 del R.A.), con un incremento del 62%, senza dimenticare le necessari funzioni (collegate) di parcheggio, che impattano sul territorio agricolo e sul paesaggio.

Al fine di mitigare gli effetti negativi sul territorio dovuti all'incidentalità e pericolosità del tratto stradale interessato ed in particolare dei punti critici costituiti da:

- l'intersezione tra la S.P. n. 26a e via Pantina – Molinara Vecchia (punto n. 1);
- l'ingresso all'abitato di caselle dalla S.P. 265° tramite il cavalcavia autostradale (punto n. 2);

si CHIEDE che siano previsti e realizzati nel breve termine (entro il 2020) i seguenti interventi di mitigazione:

- ☐ rotatoria all'intersezione tra la S.P. n. 26a e via Pantina – Molinara Vecchia;
- ☐ ridisegno dell'ingresso all'abitato di Caselle dal cavalcavia autostradale;

secondo gli schemi elaborati da questo Comune (Allegati 6 e 7), già visti e discussi informalmente con gli enti preposti, Provincia di Verona e Demanio Militare.

#### OSSERVAZIONE 7

Con riferimento agli interventi di mitigazione previsti nel Master Plan e nello Studio di Impatto Ambientale, si chiede che venga indicata per ogni intervento la relativa quantificazione economica (costi di realizzazione).

#### OSSERVAZIONE 8

In relazione alle infrastrutture delle mobilità di livello sovra comunale inserite nel Master Plan e nello Studio di Impatto Ambientale (nuova casello autostradale A22 e linea metropolitana leggera di superficie), la cui realizzazione potrebbe essere considerata come mitigazione dei futuri impatti del traffico aeroportuale sul territorio, si osserva che tali opere non risultano inserite in nessuno dei piani – programmi tecnico finanziari degli enti preposti alla loro eventuale realizzazione. Si chiede quindi che la Valutazione degli Impatti Ambientali dell'infrastruttura aeroportuale, proposta nel Master Plan, non tenga conto di tale previsione e sia invece riferita alle sole opere di mitigazione effettivamente previste.

Sommacampagna 09.03.2016.

Il Responsabile del Servizio Urbanistica  
Sartori Arch. Paolo





# ENAC

# Ente Nazionale per l'Aviazione Civile

**AEROPORTO "VALERIO CATULLO"**  
**VERONA - VILLAFRANCA**

# NUOVA AEROSTAZIONE PARTENZE E SISTEMAZIONE AREE AEROPORTUALI

Aeroporto  Valerio Catullo  
di Verona Villafranca

RESPONSABILE DI PROGETTO: Ing. Antonio ZERMAN

COMUNE DI SOMMACAMPAGNA  
PROV. DI VERONA

La Commissione Edilizia Comunale nella  
seduta del ..... 27.08.2007 ..... ha  
espresso parere ☐ favorevole  
☒ favorevole con prescrizioni .....

I MEMBRI • IL SEGRETARIO • IL PRESIDENTE

26 GIU. 2007

					PROGETTO	
					TITOLO ELABORATO:	
					COROGRAFIA	
1	4.12.2006		XX	XX	XX	
REV.	DATA	DESCRIZIONE	REDATTO	CONTROLLATO	APPROVATO	
DATA DI EMISSIONE: GIUGNO 2006			Riferimenti Aeroporto "Valerio Catullo"		N° COMMESSA:	CODICE ELABORATO:
SCALA: 1:10.000			00570		C O R - 0 0 1	



ALLEGATO 1

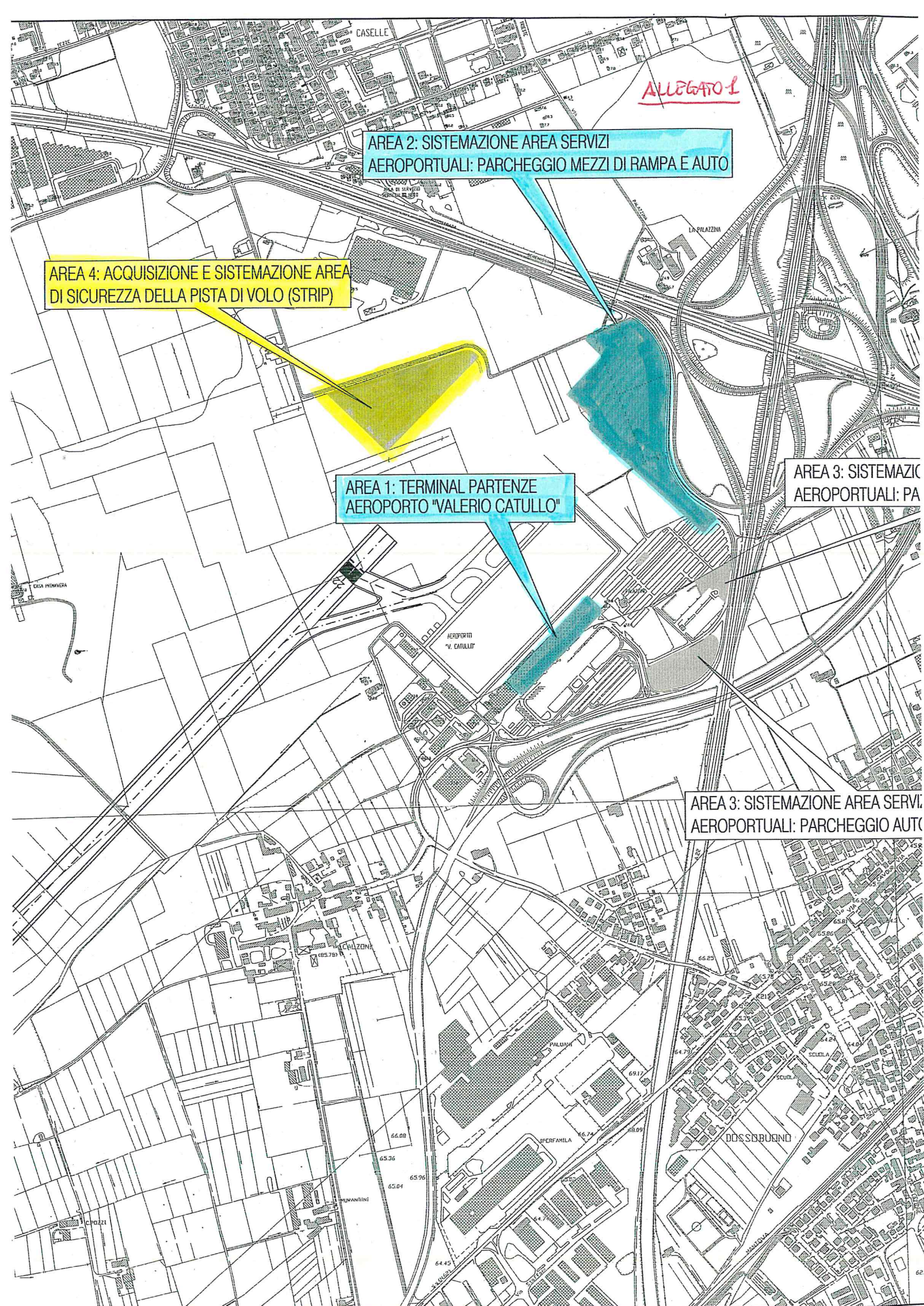
AREA 2: SISTEMAZIONE AREA SERVIZI  
AEROPORTUALI: PARCHEGGIO MEZZI DI RAMPA E AUTO

AREA 4: ACQUISIZIONE E SISTEMAZIONE AREA  
DI SICUREZZA DELLA PISTA DI VOLO (STRIP)

AREA 1: TERMINAL PARTENZE  
AEROPORTO "VALERIO CATULLO"

AREA 3: SISTEMAZIONE  
AEROPORTUALI: PA

AREA 3: SISTEMAZIONE AREA SERVIZI  
AEROPORTUALI: PARCHEGGIO AUTO







# COMUNE DI SOMMACAMPAGNA

PROVINCIA DI VERONA

## COPIA DI DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE

n. 37 del 11/07/2007

**OGGETTO:** Conferenza dei Servizi afferente al "Progetto di trasformazione del Terminal Aeroportuale in area partenze ed interventi di sistemazione delle aree aeroportuali" - Parere ai sensi dell'art.3 del D.P.R. 383/1994 - Approvazione schema di "Accordo di Concertazione" per la redazione del piano di assetto del Territorio.

L'anno duemilasette, il giorno undici del mese di luglio alle ore 20.45 nella sala comunale provvisoria, sita nell'aula magna della Scuola Secondaria di 1° di Sommacampagna, a seguito di regolari inviti, si è riunito il Consiglio Comunale in sessione Ordinaria ed in seduta Pubblica di prima convocazione.

Presiede l'adunanza la Sig.ra **Graziella Manzato** e sono rispettivamente presenti ed assenti i seguenti Sigg.:

	Presente	Assente		Presente	Assente
1 MANZATO GRAZIELLA	X		12 PRINCIPE ALFONSO	X	
2 PEDRINI FRANCA	X		13 CERIANI MARIA CRISTINA		X
3 RIGO LARA	X		14 ADAMI STEFANO	X	
4 CHIARAMONTE DAMIANO	X		15 GIACOPUZZI WALTER	X	
5 VINCENZI MASSIMO	X		16 PIETROPOLI AUGUSTO	X	
6 TURATO PAOLO	X		17 MARCHI MATTEO	X	
7 RAMA MARINO	X		18 STANGHELLINI STEFANO		X
8 GRANUZZO MASSIMO	X		19 BRAGGIO ROBERTO	X	
9 MENGALLI GIANLUCA	X		20 BERTOLASO ANGELO	X	
10 SERPELLONI ALBERTO		X	21 GIACOPUZZI NICOLA		X
11 CAMPAGNOLA ATTILIO	X				

E' assente l'assessore esterno Sig.ra Castioni Agnese.

Partecipa all'adunanza il Segretario Comunale dott. FRANCESCO CORSARO .

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



Introduce l'argomento il **Sindaco**: non è stato possibile trattare l'argomento in Commissione Tecnica; questa delibera è un "passaggio"; obbligato, per quanto riguarda la parte urbanistica (accordo territoriale per le aree d'interesse comune); è un passaggio richiesto dalla Legge Regionale (che vuole l'accordo per evitare la conflittualità); quindi s'è adottato il metodo del "dialogo" con l'aeroporto, portato avanti dall'assessore Turato e dal Responsabile del Servizio Urbanistica, arch. Sartori. E' stato fatto un buon lavoro, specie per la soluzione dei problemi viabilistici e delle destinazioni urbanistiche.

Prende la parola l'**Assessore Turato**. L'aeroporto è un portatore di interessi pubblici ed è partecipato pubblicamente; la Legge Regionale dà a questi enti la prerogativa di sedersi al tavolo delle trattative; in passato, ci si è scontrati con l'aeroporto per questioni edilizie minori; mentre il grande hangar, per esempio, ha avuto strada spianata in conferenza dei servizi; il nostro Comune ha sempre richiesto che l'aeroporto rispettasse la normativa; ora sono state fatte richieste minori (aree per adeguamenti richieste dalla Legge, secondo quanto dichiarato dall'aeroporto). L'aeroporto si è attivato in Regione ed ha fatto un accordo con le due autostrade per aver un casello dedicato. C'è la richiesta di occupazione aree (già affrontata nella conferenza dei servizi col Magistrato delle Acque), di fatto aeroportuali, ma segnate come agricole nel PRG; altra richiesta (sempre da parte dei vertici dell'aeroporto) è quella dell'utilizzo di un triangolo di territorio per la sicurezza aeroportuale (fascia di rispetto di 150 m dal centro-pista *(nel frattempo, il responsabile del Servizio Edilizia, arch. Sartori, mostra le immagini al computer)*). La conferenza dei servizi s'è tenuta il 2 aprile 2007; l'assessore Turato ha dato parere negativo, in assenza di un progetto presentato relativo a mitigazione ambientale da effettuarsi con piantumazione (la risposta negativa dell'aeroporto è dovuta al fatto che gli alberi portano con sé un problema di volatili; la contro-richiesta è stata di porre siepi alte metri 2 lungo il perimetro). In fase di concertazione, abbiamo proposto una convenzione che consentisse un accordo territoriale; divisione in 3 zone delle aree adiacenti all'aeroporto; in particolare, l'area, oggetto di trattativa col Ministero della Difesa, che porterà all'acquisizione dell'area adiacente alla SP e consenta di far tornare giù dal cavalcavia la suddetta strada provinciale, con messa a dimora, a margine, di alberi. Anche per le altre due aree si propone un accordo; il triangolo tra Caselle e l'autostrada diventerà un'area per le attrezzature aeroportuali (NO PARCHEGGI). Qualora quest'area diventasse sede di parcheggi, alberghi o centri commerciali, deve tornare nell'ambito di una nuova trattativa ed accordo a tre (aeroporto – Comune – interessati). Il nuovo parcheggio deve dare entrate al Comune (prevedendo la stipula di una convenzione per stabilire le percentuali spettanti al Comune). Nell'area tra le due autostrade ed il retro di via Verona è possibile lo sviluppo di strutture direzionali/produttive/commerciali; non c'è convenzione con l'aeroporto, che comunque si dice d'accordo con questo tipo di destinazione.

Il Sindaco dichiara aperta la discussione.

Il **Consigliere Pietropoli (CI)** chiede che ci sia discussione tra il gruppo di maggioranza e la minoranza, specie per il destino di Caselle, soffocata dallo sviluppo aeroportuale, dall'alta velocità e dalle cave. Le precedenti amministrazioni avevano proposto una circonvallazione, ipotesi che qui pare abbandonata (bypass di via Verona – meno traffico e meno inquinamento); con questo accordo, tale ipotesi viene stralciata; anche se è sempre possibile una viabilità sovra-comunale. Altro rilievo: un area-filtro dell'attuale aeroporto militare potrebbe diventare un'utile area cuscinetto (tra l'aeroporto e l'abitato), dove realizzare attività sportive/ricreative. E' auspicabile che l'Amministrazione ben definisca la destinazione dell'area B1, dove c'è una corte (tra gli svincoli autostradali A22 e A4). Infine il problema parcheggi è un problema ambientale ed



economico: nuovi soggetti si sono insediati sul nostro territorio (parcheggi privati su aree agricole – abusi); i parcheggi sono un problema ed una risorsa, al tempo stesso.

Risponde **l'Assessore Turato**: ringrazia Pietropoli, che consente l'approfondimento. La commissione tecnica, purtroppo, è andata fallita due volte; ora troviamo il modo di trovarci e discutere, anche per alcune ore, in commissione "allargata"; ne parleremo coi Capigruppo per trovare spazi adatti (luogo e tempi). Corte Palazzina: è stata inserita nel piano delle Corti; sarà realizzato un albergo di 150 stanze (con introiti per il Comune in oneri di urbanizzazione per 200.000 Euro circa). Sulla situazione viabilistica di Caselle, non a caso è stato citato il casello per l'aeroporto; secondo studi, questo sgraverà del traffico su Caselle per il Catullo, che, in realtà, è il 7% del totale (modesto). S'è deciso di mantenere lo scorrimento sulla provinciale. Una circonvallazione sud costerebbe molto (diversi milioni di Euro, a causa di sottopassi e sovrappassi da realizzare). Da realizzare, invece, il passaggio pedonale e ciclistico, affiancato al ponte di Caselle. I nuovi insediamenti produttivi devono collegarsi a tangenziali e complanari, senza passare da Caselle. I parcheggi privati hanno tutti aderito all'ultimo condono edilizio e sono in fase di definizione, parcheggi che, peraltro, saranno ridimensionati per rientrare nella legge.

Replica **il Consigliere Pietropoli (CI)**: la soluzione viabilistica (tangenziale) è stata richiamata perché proposta dalle precedenti Amministrazioni Comunali; per come è ubicato, il Catullo è chiuso dalla Brennero e dalla tangenziale, quindi, non può svilupparsi. Si parlava in Provincia del ribaltamento a Nord della struttura Arrivi/Partenze (a ridosso di Caselle, nell'area aeroporto militare); per discutere di tutti questi aspetti tecnici, è meglio convocare una commissione.

Risposta **dell'Assessore Turato**: la soluzione nell'area militare (a ridosso di Caselle) avrebbe comportato ulteriori problemi; in ogni caso, l'aeroporto militare è operativo e ospita un reparto logistico. Il Ministero della Difesa ha concesso, a fatica, altri 40 anni all'uso civile. Che il Catullo sia in costante sviluppo è da discutere, visto l'offerta di scali che c'è sull'asse TO-VE. Anche Montichiari, se diventerà indipendente, creerà problemi. Prende la parola **il Consigliere Berolaso (CI)**: rileva un'anomalia tra l'oggetto della proposta di delibera, che è presentata come una concertazione; inoltre i comparti B e B1 cosa c'entrano con l'aeroporto? D'accordo la concertazione, ma il PAT non va fatto a pezzettini. Insomma, si sana una posizione dell'Aeroporto, ma cosa portiamo a casa? Un accordo sui parcheggi e un accordo su un'area filtro. La rotonda andrebbe posta davanti alla SVAI e poi tagliare giù, verso l'aeroporto, così si sgraverebbe la zona dal traffico. Non ha senso legare insieme due problematiche: aeroporto e aree di sviluppo/PAT.

**Il Sindaco** risponde che si è giunti per la prima volta ad un accordo, in relazione ad un PAT; è prevista una concertazione, necessaria quando si porta in Regione una definizione delle aree adiacenti all'aeroporto. In particolare, il servizio parcheggi necessita di una definizione di interessi in conflitto; per un anno si è chiesto una definizione della questione, alla fine ci si è arresi alle esigenze dell'aeroporto di procedere alla costruzione di parcheggi. Occorre comunque una definizione complessiva, che si è raggiunta con l'accordo in questione; questo ha portato dei proventi al Comune, cosa che non era scontata. Finora l'aeroporto ha avuto un rapporto privilegiato. Capisco che chi vede il documento può avere delle perplessità, ma va visto nel suo insieme; quanto alle aree, è un'ipotesi di destinazione; la pianificazione urbanistica è di competenza del Consiglio Comunale; i termini non sono definiti e andranno discussi; la questione della B1 (commerciale, fieristico, direzionale) è relativa ai parcheggi, che possono riguardare anche l'aeroporto.

Aggiunge **l'Assessore Turato**: non c'è anticipazione di pianificazione, che compete al Consiglio; la concertazione va incontro ad un obbligo di legge; il Comune deve governare il territorio, perché dove ciò non



avviene il territorio viene occupato (lo testimoniano le cause al TAR intraprese dal Comune a contrasto di questa tendenza). Sulla viabilità, via Casa Quindici può diventare la sede della nuova strada provinciale.

Interviene l'**architetto Sartori**, considerando che le perplessità del Consigliere sono legittime, ma si sta operando con strumenti nuovi che richiedono soluzioni non sperimentate. Dal punto di vista procedurale può sembrare anomalo, ma la concertazione è utile; poi sarà il Comune a decidere; magari deciderà di fare un'area verde, invece che produttiva; adesso s'è prospettata una possibilità.

Riprende il **Consigliere Bertolaso (CI)** osservando che vada bene la concertazione, ma qui sono stati messi insieme due temi diversi; inoltre non capisce cosa porta a casa il Comune di Sommacampagna. Questa concertazione (nel posto sbagliato – va fatta in commissione) sembra un dialogo a senso unico. Infatti, o c'è un livello di accordo comune (maggioranza – opposizione), dove si discute e approfondisce, oppure la commissione diventa il luogo dove viene solo comunicato, in anticipo di qualche giorno, quello che poi è portato in Consiglio.

Interviene il **Consigliere Giacomuzzi Walter (CI)**, ritenendo importante trovare i punti comuni e fare scelte; però, leggendo l'accordo e la proposta di delibera, sembra che il Comune sia stato remissivo con l'aeroporto; non era il momento di prospettare le esigenze del Comune, per attenuare il danno ricevuto da Caselle? Non bisogna guardare un disegno dall'alto (il Consigliere parla, tenendo in mano il disegno topografico), ma guardare dal punto di vista di Caselle, di nuovo penalizzata dal lato viabilistico. L'accordo aggira il problema, ma non lo risolve. L'unica vera soluzione è quella prospettata dall'Assessore; l'aeroporto continua a non portare un plusvalore alla situazione ambientale di Caselle.

Riprende la parola il **Consigliere Bertolaso (CI)**, rilevando che, a proposito del nuovo Casello per l'Aeroporto, questo è il modo di concertare; l'aeroporto parla con le autostrade e trova una soluzione; questo era il momento per far valere le necessità di Sommacampagna.

Chiarisce l'**Assessore Turato** che da anni c'è un confronto aspro con l'aeroporto, con avvocati e contenziosi, che va chiuso. Sulla questione viabilistica, ad esempio, il casello dedicato è stato fatto saltando la Provincia e andando in Regione; questo perché, di fatto, se lo paga l'aeroporto (che ha presentato un piano finanziario). Il casello non grava sul territorio comunale di Sommacampagna; abbiamo parlato con la Provincia, che non si sogna nemmeno di spendere soldi lì, in viabilità.

Il **Sindaco** puntualizza sulla possibile circonvallazione che, a parte i costi, la strada va a sfociare al termine di via Verona, sempre troppo vicino all'abitato di Caselle; ecco perché non è la soluzione ideale. Qual era la carta in mano al Comune in sede d'accordo? Le aree da destinare a parcheggio. Erano aree agricole, che potevano essere utilizzate solo a servizio dell'aeroporto, E' vero, quindi che non s'è portata a casa la luna, ma non s'è nemmeno concessa la luna.

Se, nei 180 giorni che precedono la stipula della convenzione, si può portare a casa una compartecipazione agli utili del parcheggio è la prima volta che si porta a casa qualcosa che sia a ristoro dei danni ricevuti. Conclude chiedendo il voto favorevole, in virtù del primo accordo raggiunto con l'Aeroporto.

L'**Assessore Turato** interviene e chiede d'inserire un punto finale, a garanzia delle attività esistenti, come di seguito indicato: "Il presente accordo non si applica agli insediamenti esistenti o previsti nel P.R.G. vigente e nei relativi Piani Attuativi, né ai loro futuri adeguamenti, potenziamenti ed ampliamenti in relazione al comparto B". Tale integrazione va apportata nella parte finale dell'accordo di concertazione.

Il **Sindaco** chiede se ci sono dichiarazioni di voto.



Il Consigliere Bertolaso (CI) dichiara: in considerazione del fatto che sono stati abbinati aspetti differenti nella stessa delibera il voto sarà contrario.

Viene messa al voto dal Sindaco l'integrazione proposta da Turato e sopra riportata.

Il Consigliere Bertolaso dichiara l'astensione sull'inserimento dell'integrazione, arrivata all'ultimo minuto.

#### **IL CONSIGLIO COMUNALE**

con voti favorevoli 12, contrari /, astenuti 5 (Bertolaso, Pietropoli, Marchi, Giacomuzzi W. e Braggio di CI), espressi in forma palese,

#### **DELIBERA**

di approvare l'integrazione alla proposta di deliberazione presentata dall'Assessore Turato e sopra riportata. ed inoltre,

con voti favorevoli 12, contrari /, astenuti 5 (Bertolaso, Pietropoli, Marchi, Giacomuzzi W. e Braggio di CI), espressi in forma palese,

#### **DELIBERA**

di approvare la proposta di deliberazione allegata al presente atto, per costituirne parte integrante, formale e sostanziale, nel suo complesso, come sopra integrata.



**OGGETTO:** Conferenza dei Servizi afferente al "Progetto di trasformazione del Terminal Aeroportuale in area partenze ed interventi di sistemazione delle aree aeroportuali" - Parere ai sensi dell'art.3 del D.P.R. 383/1994 - Approvazione schema di "Accordo di Concertazione"

**TESTO:**

Proposta di delibera ad iniziativa dell'Assessore all'Urbanistica arch. Paolo Turato ad oggetto:

Premesso che:

- Il Comune di Sommacampagna ha da tempo avviato le procedure per la formazione ed approvazione del nuovo Piano di Assetto del Territorio, in applicazione delle disposizioni della Legge Urbanistica Regionale n. 11/2004, per la cui realizzazione ha già sottoscritto, in data 8 agosto 2006, un accordo di pianificazione con la Regione Veneto, per la redazione in forma concertata del Piano, in applicazione delle disposizioni dell'art. 15 della citata legge regionale;
- il Piano di Assetto del Territorio, andrà a sostituire ed integrare il Piano Regolatore Generale vigente, per la parte attinente alla pianificazione strategica, ed al suo coordinamento con le infrastrutture presenti sul territorio aventi interesse e/o rilievo sovra comunale e che, in applicazione delle nuove disposizioni di legge, è stata avviata ed effettuata la fase di concertazione, prevista dall'art. 5 della citata legge regionale, in relazione alla quale, in data 23.11.2006, è stato effettuato uno specifico incontro tematico con l'Aeroporto Valerio Catullo di Verona-Villafranca;
- con nota n. 649/VPA009. 00, pervenuta per conoscenza in data 03.08.2006 prot. n. 11253, successivamente integrato, la Soc. Aeroporto Valerio Catullo di Verona-Villafranca ha richiesto al Ministero per le Infrastrutture Trasporti-Servizi Integrati l'attivazione delle procedure di localizzazione di opere pubbliche, in applicazione del D.P.R. 383/94 e del D.P.R. 380/01 art. 7 comma 2;
- ai sensi di tali disposizioni i procedimenti di localizzazione delle opere pubbliche di interesse statale sono subordinati alla verifica di conformità alle prescrizioni normative contenute nei piani urbanistici comunali, accertamento che viene effettuato dalla Regione, su richiesta inoltrata, dal Ministero interessato, tramite il Magistrato alle Acque - Provveditorato Interregionale alle OO.PP.;
- nel caso in cui il predetto accertamento abbia esito negativo, ossia sia accertata la non conformità (totale e parziale dell'opera allo strumento urbanistico) viene indetta da parte del Ministero (per tramite sempre del medesimo Magistrato) una conferenza dei servizi, alla quale è chiamato a partecipare anche il Comune territorialmente interessato, che si esprime sul progetto, richiedendo, eventualmente, le modifiche e/o le integrazioni necessarie;



- nel caso in cui tale conferenza si esprima all'unanimità, il relativo decreto di approvazione, sostituisce a tutti gli effetti di legge ogni atto di intesa, parere, concessione (anche edilizia - ora Permesso di Costruzione), autorizzazione e/o nullastato previsto da leggi statali e regionali, consentendo quindi l'immediato avvio del relativo cantiere;
- nel caso invece non si raggiunga l'unanimità dei consensi si applicano le disposizioni dell'art. 81, comma 4, del D.P.R. 616/77, secondo il quale *"se l'intesa non si realizza entro 90 giorni dalla data di ricevimento da parte delle Regioni del programma di intervento e il Consiglio dei Ministri ritiene che si debba procedere in difformità dalla previsione degli strumenti urbanistici, si provvede, sentita la commissione interparlamentare per le questioni regionali, con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei Ministri su proposta del ministero e dei ministri competenti in materia"*;
- l'attuale aerostazione, nonché le relative aree di servizio, sono ubicate a cavallo del confine tra i comuni di Villafranca e di Sommacampagna, talché gli interventi previsti risultano ubicati, ora nell'uno ora nell'altro territorio, dovendosi quindi alternativamente ottenere il parere favorevole di entrambe le Amministrazioni;
- il progetto presentato in Regione, e depositato agli atti comunali, sostanzialmente prevede, relativamente al territorio sommacampagnese:
  - a. la ristrutturazione dell'attuale edificio adibito a terminal partenze, con riconfigurazione degli spazi interni ed adeguamento dell'impiantistica (1° lotto), per il quale è già stato ottenuto dall'ENAC il parere favorevole di competenza sul progetto esecutivo;
  - b. l'ampliamento di alcuni volumi presenti al piano primo (ampliamento degli uffici, ristorante, copertura di terrazza esistente, per complessivi mc 2.980 circa) (2° lotto), nonché il mantenimento di una tendo-struttura (a suo tempo approvata) originariamente ritenuta provvisoria, trasformandola da area ckeck-in a sala smistamento bagagli (mc 5.400);
  - c. la sistemazione di alcune aree di servizio dell'aerostazione, in particolare:
    - l'area individuata con il n. 2 ubicata interamente nel territorio sommacampagnese, in prossimità della testata pista, da adibire a zona di supporto aeroportuale - parcheggio e zona tecnica "air side";  
 L'area interessata ha una superficie complessiva di circa 56.300 mq e viene adibita in parte a parcheggio autovetture (1.000 posti auto) ed in parte a zona tecnica di servizio ai parcheggi, sulla quale sono previsti box da destinare ad uffici e spogliatoi oltre a una pensilina metallica. Di tali manufatti non è fornita alcuna indicazione di natura architettonica o edilizia, essi risultano quindi totalmente indefiniti.



Va osservato che in data 05.04.2006, con prot. n. 4763, la Soc. Aeroporto aveva inoltrato istanza per la realizzazione di una postazione carica batteria con relativa pensilina di protezione, proprio in prossimità dell'area individuata con il n. 2, che è stata esaminata dalla Commissione Edilizia Comunale nelle sedute del 18.05.06 e 08.06.06, con esito negativo.

La Commissione Edilizia, nell'esaminare il progetto presentato, ha infatti rilevato che (come risulta dal verbale in atti): *La progettazione risulta totalmente inadeguata al ruolo di rappresentanza delle opere aeroportuali, alla corretta progettazione architettonica ed alla qualità complessiva del prodotto presentato, tenuto presente inoltre che l'opera in progetto risulta prospiciente la strada e direttamente visibile dalla stessa. Si fa rilevare infine che la documentazione presentata risulta incompleta, mancando la rappresentazione dei prospetti ed un inquadramento che illustri il nuovo intervento in relazione agli edifici esistenti.*

Di tale parere è stata data comunicazione alla Soc. Aeroporto con nota in data 30.05.2006 n. 7292, alla quale ha fatto seguito un'istanza di sospensione del procedimento, a firma del Direttore delle Infrastrutture, in attesa di revisione del progetto da parte dei progettisti incaricati.

Rispetto al P.R.G. vigente è inoltre emerso che l'area interessata è in parte ubicata in zona F7 destinata ad insediamenti militari ed aeroportuali, quindi idonea urbanisticamente alla trasformazione richiesta, ed in parte è invece ubicata in zona rurale E2, destinata agli insediamenti funzionali all'agricoltura, talché le opere progettate che vi insistono risultano in contrasto con la disciplina urbanistica vigente, rendendo necessario (ai sensi delle predette norme) il nulla-osta del Comune, in merito.

Va inoltre segnalato che con verbale del Comando di Polizia Municipale e dell'Ufficio Tecnico Edilizia Privata, datato 20.06.2006, prot. n. 9145, è stata accertata l'avvenuta realizzazione, proprio su parte dei sedimi in discussione, di opere finalizzate alla realizzazione di un parcheggio autoveicoli, per il quale è stato avviato un procedimento amministrativo, con invio delle segnalazioni di legge.

Trattandosi di interventi di interesse pubblico questo comune, prima di procedere con l'emissione di provvedimenti repressivi, ha provveduto a dotarsi di un parere legale in merito, reso dall'Avv. Maria Gabriella Maggiora, pervenuto in data 13.09.2006, con il quale dopo aver esaminato la pratica, il predetto legale suggeriva, a margine dell'avvenuta presentazione dell'istanza di nulla-osta ai sensi del D.P.R. 383/94 (che si ricorda è pervenuta in data 03.08.2006 n. 11253) di sospendere ogni determinazione in merito in attesa di verificare se si formasse l'intesa prevista dalla legge, che avrebbe di fatto legittimato le opere già realizzate.

L'area in questione era, inoltre, già stata oggetto di precedenti determinazioni congiunte tra Soc. Aeroporto e Comune, durante la conferenza dei Servizi relativa alla approvazione del progetto per la realizzazione dell'hangar, poi costruito all'interno del sedime aeroportuale, tutt'oggi esistente, collocato, per altro, interamente in area idonea (zona F7).

In tale occasione il verbale (n. 502 del 23.03.2001) della conferenza dei servizi (in atti presso gli uffici comunali) di approvazione del progetto, nel recepire le prescrizioni della Commissione Edilizia Comunale di Sommacampagna (seduta del 10.03.2001), il cui verbale è allegato, prevedeva espressamente che *risultano necessari interventi di mitigazione ambientale delle aree circostanti il manufatto*



oltre che approfondimenti in ordine ai materiali impiegati nelle finiture esteriori del manufatto. Il Sindaco di Sommacampagna, preso atto dell'impegno assunto in sede di conferenza dei servizi dal Rappresentante della società Aeroporto a collaborare con l'Amministrazione Comunale al recepimento delle indicazioni di cui sopra mediante la presentazione a breve di idonei elaborati accompagnati da relazione illustrativa, esprime parere favorevole all'intervenuto in esame.

- L'area individuata con il n. 4 anch'essa interamente ubicata nel territorio Sommacampagnese, di proprietà privata, necessaria al fine di adeguarsi alle disposizioni internazionali (Norme ICAO), relativamente alle aree di sicurezza laterali alla pista.

L'area, della superficie complessiva di mq 31.000 circa, deve essere sistemata con interventi necessari alla messa in sicurezza, quali:

realizzazione di una nuova recinzione doganale secondo gli standard di sicurezza ENAC;

eliminazione delle piante e delle canalizzazioni irrigue;

realizzazione di una nuova strada perimetrale adiacente alla recinzione;

bonifica e compattazione del terreno a parto secondo gli standard ENAC-ICAO.

Anche questi sedimi risultano ubicati nel vigente P.R.G. in zona E2, destinata agli insediamenti funzionali all'agricoltura, anche se i lavori previsti potrebbero ritenersi compatibili con la disciplina urbanistica vigente, trattandosi di sistemazioni superficiali, ma pur sempre funzionali ad un insediamento infrastrutturale destinato alla mobilità.

Va rilevato che dalla relazione tecnica allegata al progetto emerge che tali aree risultano ad oggi in proprietà privata e l'autorizzazione richiesta, in deroga allo strumento urbanistico, dovrebbe valere successivamente alla sua acquisizione da parte della Soc. Aeroporto.

- in data 22.09.2006 il Sindaco di Sommacampagna, con nota n. 13188, trasmessa alla Soc. aeroporto, al Ministero ed all'ENAC, ricordava gli impegni assunti dalla Soc. Aeroporto nel 2001, segnalando che la documentazione integrativa e gli interventi di mitigazione ambientale concordati non erano stato realizzati, chiedeva inoltre, ai sensi dell'art. 55 del D.Lgs. 112/98, la presentazione di uno studio sugli effetti urbanistici - territoriali e ambientali delle opere previste e delle misure necessarie per la loro integrazione nel contesto territoriale di riferimento;
- in data 05.03.2007, n. 3843, è pervenuto dalla Regione Veneto un provvedimento, a firma del Presidente della Giunta Regionale, in esito alla richiesta formulata al Ministero, emesso successivamente alla Valutazione Tecnica Regionale effettuata dal Comitato previsto dall'art. 27 della LR 11/2004, riunitosi per l'esame del progetto in data 24.01.2007, con il quale è stata dichiarata la **non conformità** dello stesso agli strumenti urbanistici vigenti, ritenendo comunque lo stesso parzialmente compatibile con i medesimi oltre che con gli strumenti di pianificazione territoriale regionale:



Va osservato che nel parere del Comitato Tecnico sono citate integrazioni documentali fatte pervenire in Comune solo il 27.06.2007 e che il Comitato medesimo, pur rilevando la non conformità urbanistica delle opere progettate agli strumenti urbanistici, ha ritenuto il progetto medesimo meritevole di approvazione per quanto attiene alla prima parte (relativa alle opere di sistemazione dell'aerostazione esistente), mentre ha rilevato che la seconda parte, per la quale non sono state fornite indicazioni circa la compatibilità con la normativa urbanistica comunale, deve essere verificata alla luce degli effetti normativi di una precedente conferenza dei servizi, anche se ha ritenuto gli interventi previsti compatibili con le destinazioni d'uso delle aree interessate;

- in data 19.03.2007 n. 4655 è pervenuta in Comune la Convocazione della Conferenza dei Servizi inerente proprio al progetto della Soc. Aeroporto Valerio Catullo, la cui prima seduta è stata effettuata in data 02.04.2007, durante la quale è stato esaminato il progetto presentato e le possibili intese da raggiungere con il Comune di Sommacampagna;
- la Regione Veneto, presente alla conferenza, nel richiamare il contenuto della Valutazione Tecnica Regionale n. 31 del 24.01.2007 (sopra ricordato) ha evidenziato la *"necessità di un approfondimento progettuale, in particolare per la parte riguardante i parcheggi e alcuni manufatti minori. Le conseguenti integrazioni progettuali dovranno considerare soluzioni atte a qualificare le opere nella forma, nell'uso dei materiali e nella sistemazione delle rilevanti superfici scoperte a parcheggio, adeguate all'importanza dell'infrastruttura e di un servizio pubblico caratterizzato da alta frequentazione e visibilità"*;
- a seguito dei contatti successivamente intercorsi con la Soc. Aeroporto Valerio Catullo ed in relazione alla possibilità – opportunità concessa dalla Legge Urbanistica Regionale n. 11/2004, di **concertare** le previsioni del futuro Piano di Assetto del Territorio, è stato elaborato uno schema di **Accordo di Concertazione**, allegato alla presente proposta di delibera quale parte integrante formale e sostanziale, finalizzato alla regolazione dei rapporti presenti e futuri tra le parti, nonché l'utilizzazione degli ambiti territoriali posti nelle immediate adiacenze aeroportuali, nonché a definire in maniera compiuta e compatibile l'assetto viario relativo;
- in particolare l'accordo prevede quanto segue:
  1. l'utilizzazione delle aree testata pista (Area n. 2) oggi in zona agricola del P.R.G. vigente, quali aree di servizio aeroportuale, in particolare destinate alla creazione di nuove aree di parcheggio a servizio dell'infrastruttura; **si dà atto che il nulla-osta concesso**, fatta salva un'opportuna integrazione degli elaborati tecnici, al fine di consentire l'approvazione del progetto da parte della Commissione Edilizia Comunale, in sintonia con quanto richiesto anche dalla Regione, **comporta la definitiva archiviazione del procedimento amministrativo** sopra richiamato;



2. l'autorizzazione alla futura utilizzazione di terreni oggi esterni all'aeroporto ed in proprietà privata (Area n. 4) quale fascia di sicurezza della pista in applicazione delle norme internazionali ICAO, da utilizzarsi, quindi, per gli interventi necessari di messa in sicurezza dell'aeroporto, dando atto che l'eventuale diverso futuro utilizzo di tali sedimi dovrà essere preventivamente concordato col Comune di Sommacampagna;
3. la creazione di un'area filtro nella parte della "margherita" dell'aeroporto militare posta in prossimità del cavalcavia autostradale di accesso all'abitato di Caselle, successivamente alla sua concessione da parte del Ministero dei Trasporti, quale area verde di filtro tra Aeroporto e zona edificata adiacente, destinata all'insediamento di attrezzature sportive e ricreative con la sola dotazione di volumi funzionali, sistemazioni viabilistiche e stradali, per la rettifica e la correzione dell'attuale tracciato della strada provinciale;
4. possibile futura utilizzazione (con il P.A.T. ed il P.I.) delle aree inserite nel comparto B, dell'elaborato grafico allegato all'accordo medesimo, per "servizi aeroportuali", fermo restando la realizzazione di "alberghi", "aree di parcheggio" (che non siano esclusivamente funzionali ad attività produttive ivi esistenti) e/o "centri direzionali e commerciali", in quanto attività di precipuo interesse dell'aeroporto, sarà subordinata alla stipula di una convenzione tra privati proponenti, Comune di Sommacampagna e Soc. Aeroporto Valerio Catullo, che ne regoli rapporti economici e funzionali;
5. possibile futura utilizzazione (con il P.A.T. ed il P.I.) delle aree inserite nel comparto B1, nell'elaborato grafico allegato all'accordo medesimo, per "insediamenti di scala sovra-comunale", di tipo commerciale, direzionale e fieristico-espositivo ecc., e sulla relativa viabilità di servizio; eventuali attività che interferiscano con l'operatività tecnica dell'aeroporto (cioè alberghi e/o aree di parcheggio a pagamento) dovranno essere preventivamente concordate con la Società Aeroporto Valerio Catullo;
6. impegna alla stipula, entro 180 giorni dalla firma dell'accordo, di una specifica convenzione, con la quale verrà stabilita la compartecipazione del Comune di Sommacampagna agli introiti derivanti dalla gestione dei nuovi parcheggi che saranno realizzati a seguito dell'approvazione del progetto da parte della conferenza dei servizi più sopra richiamata.

Tutto ciò premesso, e considerato che:

- gli interventi progettati dalla Soc. Aeroporto Valerio Catullo rispondono ad inderogabili esigenze funzionali dell'infrastruttura ed al suo futuro sviluppo;
- l'infrastruttura medesima costituisce elemento determinante per lo sviluppo economico e sociale del territorio comunale, provinciale e regionale e che, pertanto,



l'interesse pubblico perseguito deve essere valutato alla luce delle più complessive e vaste ricadute territoriali da essa derivanti;

- l'Accordo di Concertazione raggiunto consente al Comune di chiarire le proprie perplessità in ordine alle previsioni di futuro sviluppo dell'infrastruttura e di valutarne appieno la compatibilità territoriale, così come previsto dall'art. 55 del D.Lgs. 112/98, più sopra richiamato, definendo altresì i rapporti relativamente alla progettazione del nuovo Piano di Assetto territoriale, in corso di predisposizione;

Dato atto che all'interno dell'Accordo è previsto che il progetto depositato sia integrato e sviluppato alla scala edilizia al fine di consentire la verifica delle finiture superficiali e dell'apparto vegetazionale previsto, con particolare riferimento all'area n. 2 destinata a parcheggio autovetture in funzione dell'aerostazione, come richiesto dalla Commissione Edilizia Comunale nella seduta del 31.05.2007 ed in relazione a quanto richiesto dalla Regione Veneto nella conferenza dei servizi del giorno 02.04.2007, in piena e totale conformità e sintonia con quanto già espresso dal sindaco di Sommacampagna durante la Conferenza dei servizi del 10.03.2001, più sopra ricordata, ed in coerenza con la linea tecnica indicata a suo tempo dalla Commissione Edilizia Comunale;

Dato atto, altresì, che relativamente agli interventi previsti nell'area n. 4, come più sopra identificata e presentata, essi potranno essere realizzati solamente dopo l'acquisizione della stessa da parte della Soc. Aeroporto e che, pertanto, in questa sede il Comune non autorizza alcuna opera, fatto salvo esprimere un parere sul progetto, come per altro previsto nello schema di Accordo di Concertazione allegato;

Considerato che in data 31.05.2007 il progetto è stato sottoposto al parere della Commissione Edilizia Comunale, anche alla luce dello schema di accordo di Concertazione predisposto, la quale ha rilevato che il progetto presentato, pur essendo in contrasto con le previsioni del vigente P.R.G. può essere ritenuto dall'Amministrazione Comunale compatibile con il territorio interessato, in relazione alla pubblica utilità connessa alla gestione dei servizi aeroportuali, anche nell'ottica della futura formazione del P.A.T., prescrivendo che dovranno essere opportunamente integrati e sviluppati, alla scala edilizia, gli elaborati progettuali, al fine di una adeguata illustrazione dei manufatti e delle opere previste, con particolare riferimento alle finiture superficiali, ai materiali impiegati ed all'apparato vegetazionale di mitigazione ambientale necessario;

Rilevato che il predetto parere risulta di fatto in sintonia con le osservazioni espresse dalla Regione Veneto nella Conferenza dei Servizi del 02.04.2007;

Dato atto che il progetto è stato portato all'esame della Commissione Tecnica Consiliare il 18.06.2007, a seguito di convocazione scritta, ma che non è stato possibile procedere alla presentazione ed illustrazione dello stesso per mancanza del numero legale;



Ritenuto, comunque, alla luce di tutto quanto illustrato e della documentazione tecnica allegata alla presente proposta di delibera, di potersi esprimere favorevolmente alla realizzazione, in deroga allo strumento urbanistico vigente, degli interventi proposti dalla Soc. Aeroporto Valerio Catullo, oggetto della Conferenza dei Servizi relativa, dando opportuno mandato in merito al rappresentate del Comune che partecipa alla medesima;

Vista la Legge Urbanista Regionale n. 11 del 2004;

Vista la Legge 241 del 1990 e successive modifiche ed integrazioni;

Vista la Legge n. 537 del 1993;

Visto il D.P.R. n. 383 del 1994;

### SI PROPONE

- 1) di esprimere, ai sensi e per gli effetti dell'art. 3 del D.P.R. 383/1994, **parere favorevole** al progetto di trasformazione del Terminal Aeroportuale in area partenze ed interventi di sistemazione delle aree aeroportuali, secondo gli elaborati qui pervenuti per conoscenza in data 03.08.2006, prot. n. 11253 e successive integrazioni progettuali, parere **subordinato** alla presentazione di quanto richiesto dalla Commissione Edilizia Comunale nella seduta del 31.05.2007 e dalla Regione Veneto durante la conferenza dei servizi del 02.04.2007, cioè all'accertata integrazione del progetto con elaborati alla scala edilizia, al fine di una adeguata illustrazione dei manufatti e delle opere previste, con particolare riferimento alle finiture superficiali delle aree scoperte, ai materiali impiegati ed all'apparato vegetazionale di mitigazione ambientale necessario, **nonché all'accettazione di eventuali prescrizioni** finalizzate al miglioramento qualitativo dell'intervento in relazione all'importanza dell'infrastruttura caratterizzata da alta frequentazione di pubblico e visibilità;
- 2) di stabilire che, relativamente all'area n. 4, di proprietà privata, il Comune si limita ad approvare il progetto della futura sistemazione, non autorizzando, quindi, per quanto di competenza, la realizzazione dei lavori, dando atto che le opere previste potranno invece essere eventualmente realizzate solo dopo l'acquisizione, da parte della Soc. Aeroporto, dei relativi sedimi;
- 3) di demandare al rappresentante del Comune in Conferenza dei Servizi l'accertamento del recepimento del parere della Commissione Edilizia Comunale e delle eventuali relative prescrizioni, che potranno anche essere preventivamente concordate, da inserire a verbale e nel successivo provvedimento di approvazione, quale condizione indispensabile per la sottoscrizione dell'accordo finale previsto dalla legge;



- 4) di dare atto che con l'approvazione del progetto può, quindi, essere archiviato il procedimento avviato a seguito del verbale di accertamento del Comando di Polizia Municipale e dell'Ufficio Tecnico Edilizia Privata, del 20.06.2006, prot. n. 9145, relativamente all'avvenuta realizzazione, proprio su parte dei sedimi in discussione, di opere finalizzate alla realizzazione di un parcheggio autovetture, trattandosi di interventi di interesse pubblico, come sostenuto dall'Avv.to Maria Gabriella Maggiora, incaricata dall'Amministrazione Comunale, con parere del 13.09.2006;
- 5) di approvare, in relazione alle disposizioni dell'art. 15 della L.R. 11/2004, l'Accordo di Concertazione tra Comune di Sommacampagna e Soc. Aeroporto Valerio Catullo, secondo il testo allegato alla presente quale parte integrante formale e sostanziale, in premessa illustrato, dando atto che prima della Conferenza dei Servizi decisoria, esso dovrà essere opportunamente sottoscritto tra le parti;
- 6) di dare atto, altresì, che tale accordo costituisce unanime indicazione per le previsioni del futuro Piano di Assetto del Territorio per le aree ivi inserite, al fine di garantire un corretto ed equilibrato sviluppo degli insediamenti infrastrutturali funzionali all'Aeroporto civile ed a garantire i conseguenti benefici economici sul territorio circostante;

ed inoltre, rilevata l'urgenza di procedere al fine di garantire l'interesse pubblico connesso alla realizzazione degli interventi richiesti dalla Soc. Aeroporto Valerio Catullo,

#### SI PROPONE

di rendere la delibera di approvazione della presente proposta deliberazione immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 134, 4° comma, del D.L.vo n. 267/2000.

Sulla presente proposta di deliberazione vengono espressi i seguenti pareri ai sensi dell'art. 49, comma 1, del Decreto Legislativo n. 267/2000.

Parere FAVOREVOLE in ordine alla regolarità tecnica ai sensi dell'art. 49, comma 1, del D. Lgs. n. 267/2000.

IL RESPONSABILE DEL SERVIZIO  
Arch. Paolo Sartori

Parere FAVOREVOLE in ordine alla regolarità contabile ai sensi dell'art. 49, comma 1, del D.Lgs. n. 267/2000.

Data: \_\_\_\_\_

IL RESPONSABILE DEL SERVIZIO



## ACCORDO DI CONCERTAZIONE

sul progetto di potenziamento delle strutture dell'Aeroporto Valerio Catullo presentato alla Regione Veneto ai sensi del D.P.R. 383/1994 ed in funzione del Piano di Assetto del Territorio del Comune di Sommacampagna.

**Considerato** che il Comune di Sommacampagna ha da tempo avviato le procedure per la formazione ed approvazione del nuovo Piano di Assetto del Territorio, in applicazione delle disposizioni della Legge Urbanistica Regionale n. 11/2004, per la cui realizzazione ha già sottoscritto, in data 8 agosto 2006, un accordo di pianificazione con la Regione Veneto, per la redazione in forma concertata del Piano, in applicazione delle disposizioni dell'art. 15 della citata legge regionale;

**Ricordato** che il Piano di Assetto del Territorio, andrà a sostituire ed integrare il Piano Regolatore Generale vigente, per la parte attinente alla pianificazione strategica ed alle infrastrutture, presenti sul territorio, aventi interesse e/o rilievo sovra comunale;

**Considerato** che, in applicazione delle nuove disposizioni di legge è stata avviata ed effettuata la fase di concertazione, prevista dall'art. 5 della citata legge regionale, in relazione alla quale, in data 23.11.2006, è stato effettuato uno specifico incontro tematico con i rappresentanti dell'Aeroporto Valerio Catullo;

**Dato atto** che la Provincia di Verona ha recentemente avviato le procedure per la formazione del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, di cui al Documento preliminare approvato dalla Giunta Provinciale con delibera n. 267 del 21.12.2006, in relazione al quale sta svolgendo i primi incontri di concertazione;

**Rilevato** che l'Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca ha attivato le procedure per la realizzazione di nuovi interventi finalizzati al potenziamento delle infrastrutture aeroportuali di servizio (parcheggi, ampliamento aerostazione, ridisegno della viabilità di accesso ecc.), presentando al Ministero Infrastrutture e Trasporti, in data 02.08.2006, un progetto di trasformazione del terminal in area partenze e interventi di sistemazione delle aree aeroportuali, in applicazione del D.P.R. 383/94, poiché gli interventi previsti si pongono in sostanziale contrasto con le previsioni del vigente Piano Regolatore Generale del Comune di Sommacampagna;

**Considerato** che, in applicazione del citato D.P.R. 383/94, il Comune di Sommacampagna è stato chiamato ad esprimersi nella conferenza dei servizi finalizzata all'approvazione (anche in variante agli strumenti urbanistici vigenti) delle proposte progettuali presentate dalla Società Aeroporto Valerio Catullo, convocata con nota n. 2792-3034 del 14.03.2007, da parte del Magistrato alle Acque - Provveditorato Interregionale alla OO.PP., della quale in data 02.04.2007 è già stato effettuato un primo incontro;

**Dato atto** che per la redazione del nuovo strumento urbanistico ed al fine di inserirvi in modo coordinato e compatibile gli interventi prospettati dalla Società Aeroporto Valerio Catullo, che per la loro rilevanza infrastrutturale comportano un significativo impatto sul territorio, nonché per



individuare e regolamentare le attività private che possono insediarsi in prossimità dell'aeroporto medesimo, è necessario addivenire ad un accordo di concertazione;

Rilevato che il testo del presente accordo è stato concordato, per le rispettive competenze e con le modalità previste dai rispettivi statuti, tra il Comune di Sommacampagna e la Società Aeroporto Valerio Catullo s.p.a.;

Visto e dato atto che l'accordo viene sottoscritto in applicazione dell'art. 11 della Legge 07.08.1990 n. 241, come integrata e modificata dalla Legge 11.02.2005 n. 15, in relazione alla conferenza dei servizi più sopra citata;

Visto e dato atto che il presente accordo costituisce altresì esito finale della concertazione tra Comune di Sommacampagna ed Aeroporto Valerio Catullo, in funzione della redazione del P.A.T. di Sommacampagna, ai sensi dell'art. 5 della LR 11/2004;

#### **SI STABILISCE CHE:**

il presente accordo interviene tra:

- il Comune di Sommacampagna, quale Ente competente alla Pianificazione Comunale ed in relazione al parere che il medesimo è chiamato ad esprimere nella citata conferenza dei servizi di approvazione del progetto di ampliamento e sistemazione dei sedimi aeroportuali in deroga al vigente P.R.G.;
- la Soc. Aeroporto Valerio Catullo, anch'essa in riferimento alla citata conferenza dei servizi e in relazione alle richieste e proposte da inserire nel P.A.T. del Comune di Sommacampagna, come previsto dalle disposizioni inerenti la concertazione, contenute nella L.R. 11/2004;

**LE PARTI FIRMATARIE, OGNUNA PER QUANTO DI COMPETENZA, IN FUNZIONE DELLE  
COMPETENZE SOPRA INDICATE E DELLA PROPRIA AUTONOMIA AMMINISTRATIVA,  
CONCORDANO QUANTO SEGUE:**

**1. il Comune di Sommacampagna si impegna** ad esprimere parere favorevole alla realizzazione di tutti gli interventi di ampliamento e sistemazione delle aree interessate secondo il progetto presentato dalla Soc. Aeroporto Valerio Catullo ed oggetto di approvazione nella conferenza dei servizi indetta con nota n. 2792-3034 del 14.03.2007 dal Magistrato alle Acque - Provveditorato Interregionale alla OO.PP., della quale in data 02.04.2007 è già stato effettuato un primo incontro preparatorio, precisando tuttavia che:

- gli elaborati progettuali dovranno essere opportunamente integrati e sviluppati alla scala edilizia al fine di consentire la verifica delle finiture superficiali e dell'apparto vegetazionale previsto, con particolare riferimento all'area n. 2 destinata a parcheggio autovetture in funzione dell'aerostazione, come richiesto dalla Commissione Edilizia Comunale nella seduta del 31.05.2007 ed in relazione a quanto richiesto dalla Regione Veneto nella conferenza dei servizi del giorno 02.04.2007, come risulta dal relativo verbale;



- nulla-osta per quanto di competenza all'ampliamento dell'edificio dell'aerostazione esistente (Terminal Partenze) attraverso la riconfigurazione e l'adeguamento impiantistico degli spazi interni, l'ampliamento di alcuni volumi presenti al piano primo (uffici polizia e ristorante), nonché al mantenimento in utilizzo della tendo-struttura realizzata (a suo tempo) quale opera provvisoria per l'effettuazione dei ckeck-in, da trasformarsi in sala smistamento bagagli;
  - nulla-osta alla realizzazione di strutture tecniche di supporto operativo e di parcheggio nell'area individuata, negli elaborati tecnici depositati, con il n. 2, **in deroga limitatamente alle aree di parcheggio allo strumento urbanistico vigente nel Comune di Sommacampagna**, a condizione che le aree di parcheggio auto siano trattate con le finiture superficiali previste negli elaborati di progetto presentati e riconducibili a quanto stabilito a suo tempo nella conferenza dei servizi di approvazione del progetto dell'hangar, di cui al decreto del Provveditorato Regionale alle Opere Pubbliche del 23.03.2001 n. 502, ricordando che tali finiture risultavano così descritte nel verbale della conferenza dei servizi relativa: *"sia posta particolare attenzione alle aree circostanti il manufatto che, laddove non interessate da infrastrutture necessarie all'aeroporto, dovranno essere convenientemente sistemate a verde con utilizzo di essenze autoctone, estendendo tale sistemazione a tutte le aree di testata pista"*;
- si dà atto che il nulla-osta è subordinato all'approvazione del progetto da parte della Commissione Edilizia Comunale, successivamente all'avvenuta integrazione e specificazione degli elaborati progettuali, come sopra indicato, e comprende la definitiva chiusura delle procedure sanzionatorie avviate nei confronti del parcheggio già ivi realizzato;
- nulla-osta alla futura utilizzazione delle aree individuate, negli elaborati tecnici depositati, con il n. 4 quale fascia di sicurezza della pista in applicazione delle norme internazionali ICAO, da utilizzarsi quindi per gli interventi necessari di messa in sicurezza dell'aeroporto, dando atto che l'eventuale futuro utilizzo diverso di tali sedimi, dovrà essere preventivamente concordato col Comune di Sommacampagna;

**2. il Comune di Sommacampagna si impegna** quindi a valutare, a valle della conferenza dei servizi di approvazione del progetto ivi depositato, come sopra individuato, la possibilità di destinare nel futuro P.A.T. e/o del successivo Piano degli Interventi, le predette aree a zona per servizi aeroportuali, nonché a predisporre norme e/o strumenti tecnici che consentano alla Soc. Aeroporto di poter realizzare, gli interventi necessari allo sviluppo Aeroportuale;

**3. il Comune di Sommacampagna propone** quindi di individuare in prossimità dell'Aeroporto Valerio Catullo e dell'abitato di Caselle, due ambiti territoriali, identificati nell'allegato elaborato illustrativo con le sigle B e B1, da destinare (nel P.A.T. e/o nel P.I.) rispettivamente ad insediamenti urbanistici per *"servizi aeroportuali"* e *"insediamenti di scala sovra-comunale"*, quest'ultimi aventi carattere di tipo commerciale, direzionale e fieristico-espositivo e la relativa viabilità di servizio, che potranno costituire nella futura programmazione, ai sensi del presente accordo, *"Ambiti Territoriali Omogenei"* in di interesse sovra-comunale;



4. la **Soc. Aeroporto Valerio Catullo**, per quanto di competenza ed a fronte degli impegni assunti dal Comune di Sommacampagna:

- **collabora** con il predetto Comune affinché in sede di ridisegno della viabilità generale concernente l'ambito territoriale interessato dagli interventi da approvare in conferenza dei servizi, sia recepita e realizzata una soluzione viabilistica concordata anche con il Comune di Sommacampagna, autorizzando lo stesso, per quanto di competenza, ad inserire tale soluzione nel proprio P.A.T. o P.I., in accordo con gli altri enti territoriali interessati;
- **intervenire** in tutte le sedi competenti affinché la viabilità di cui al precedente punto sia effettivamente realizzata, nell'ambito delle opere previste o prevedibili per la progettazione e costruzione di un nuovo casello autostradale dedicato;
- **dà il proprio benestare**, per quanto di competenza, al Comune di Sommacampagna a prevedere l'utilizzo nel P.A.T. e/o nel P.I., di parte dell'area della "margherita" dell'aeroporto militare posta in prossimità del cavalcavia autostradale di accesso all'abitato di Caselle, successivamente alla sua concessione da parte del Ministero dei Trasporti, quale area verde di filtro tra Aeroporto e zona edificata adiacente, con possibile realizzazione di attrezzature sportive e ricreative, con la sola dotazione di volumi funzionali, sistemazioni viabilistiche e stradali, per la rettifica e la correzione dell'attuale tracciato della strada provinciale;
- **concorda fin d'ora** con il Comune di Sommacampagna sulla possibile futura utilizzazione (con il P.A.T. ed il P.I.) delle aree inserite nel comparto B, dell'elaborato grafico allegato, per "**servizi aeroportuali**", fermo restando la realizzazione di "**alberghi**", "**aree di parcheggio**" (che non siano esclusivamente funzionali ad attività produttive ivi esistenti) e/o "**centri direzionali e commerciali**", in quanto attività di precipuo interesse dell'aeroporto, sarà subordinata alla stipula di una **convenzione** tra **privati proponenti, Comune di Sommacampagna e Soc. Aeroporto Valerio Catullo**, che regoli ne rapporti economici e funzionali;
- **concorda** con il Comune di Sommacampagna sulla possibile futura utilizzazione (con il P.A.T. e/o il P.I.) delle aree inserite nel comparto B1, nell'elaborato grafico allegato, per "**insediamenti di scala sovra-comunale**", di tipo commerciale, direzionale e fieristico-espositivo ecc., fermo restando che l'insediamento di attività che interferiscano con l'operatività tecnica dell'aeroporto, cioè alberghi e/o aree di parcheggio, dovranno essere preventivamente concordati con la Società Aeroporto Valerio Catullo;
- **si impegna** a sottoscrivere, entro 180 giorni dalla firma del presente accordo, una specifica convenzione, con la quale verrà stabilita la compartecipazione del Comune di Sommacampagna agli introiti derivanti dalla gestione dei nuovi parcheggi che saranno realizzati a seguito dell'approvazione del progetto da parte della conferenza dei servizi più sopra richiamata.

5. Le parti firmatarie concordano inoltre quanto segue:



- la Soc. Aeroporto Valerio Catullo si impegna a calcolare la compartecipazione da versare al Comune di Sommacampagna a far data dalla messa in esercizio dei nuovi parcheggi in progetto, comunicandone espressamente al Comune la data;
- il Comune di Sommacampagna si impegna a tenere costantemente informata la Soc. Aeroporto sull'evoluzione del progetto del P.A.T., concordandone con la medesima ogni eventuale necessaria o possibile variazione, relativa alle aree oggetto del presente accordo.

Sommacampagna, .....

**Sottoscrivono il presente accordo:**

Comune di Sommacampagna

Il Sindaco

Soc. Aeroporto Valerio Catullo

Il Presidente





PROVINCIA DI VERONA

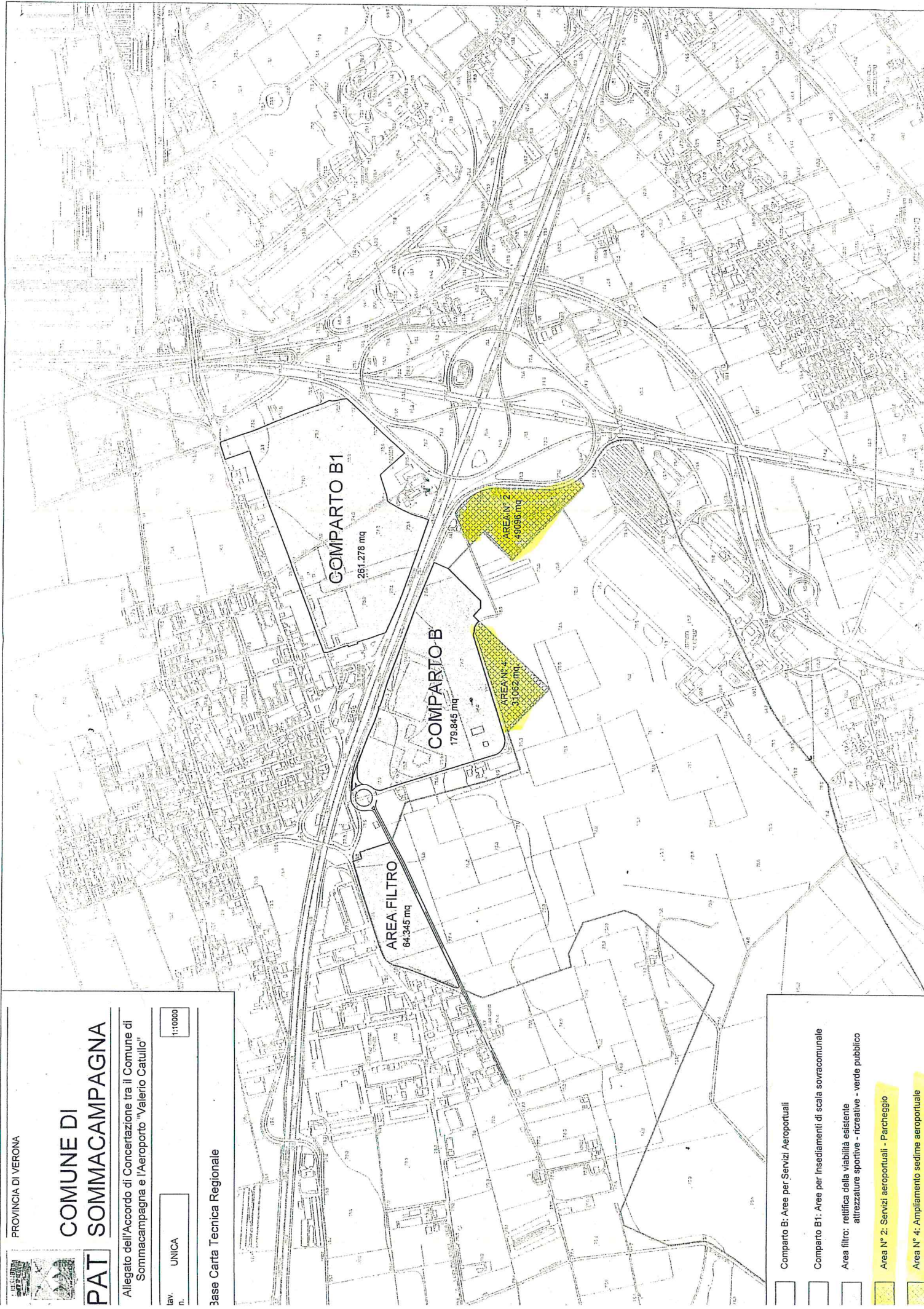
# COMUNE DI PAT SOMMACAMPAGNA

Allegato dell'Accordo di Concertazione tra il Comune di Sommacampagna e l'Aeroporto "Valerio Catullo"

lav. n. UNICA

1:10000

Base Carta Tecnica Regionale



- ☐ Comparto B: Area per Servizi Aeroportuali
- ☐ Comparto B1: Aree per Insediamenti di scala sovacomunale
- ☐ Area filtro: rettificata della viabilità esistente  
attrezzature sportive - ricreative - verde pubblico
- ☒ Area N° 2: Servizi aeroportuali - Parcheggio
- ☒ Area N° 4: Ampliamento sedime aeroportuale



Letto e sottoscritto.

IL PRESIDENTE  
F.to Graziella Manzato

IL SEGRETARIO GENERALE  
F.to Francesco Corsaro

---

Il sottoscritto Segretario Generale

**ATTESTA**

che la presente deliberazione è conforme all'originale e sarà affissa a questo Albo Pretorio per 15 giorni consecutivi a partire dal \_\_\_\_\_ come prescritto dall'art. 124, comma 1°, del D.Lgs. 18.8.2000 n.267.



IL SEGRETARIO GENERALE

---

---

**CERTIFICATO DI ESECUTIVITA'**

Si attesta inoltre che la presente deliberazione è divenuta esecutiva il \_\_\_\_\_ decorsi 10 giorni dalla data di inizio della pubblicazione all'Albo del Comune (ai sensi dell'art. 134, comma 3, del Decreto Legislativo 18.08.2000 n° 267).

IL SEGRETARIO GENERALE

---

Sommacampagna, li \_\_\_\_\_





COPIA CONFORME

ISTRUTTORE TECNICO  
( Arch. Mario DALBA )



Ministero delle Infrastrutture  
MAGISTRATO ALLE ACQUE  
PROVVEDITORATO INTERREGIONALE ALLE OO.PP.  
Veneto — Trentino-Alto Adige — Friuli-Venezia Giulia  
Rialto, 19 — San Polo 30125 Venezia-VE  
tel. 041.794.341 fax. 041.794.483  
e-mail: presidenza@magisacque.it  
C.F. 80010060277

### CONFERENZA DI SERVIZI

Oggetto: Art. 3 del DPR 18 aprile 1994 n° 383 - DPR 616/1977

Titolo dell'opera : **AEROPORTO VALERIO CATULLO**

Progetto di trasformazione del Terminal in area partenze e interventi di sistemazione di aree aeroportuali.

### V I S T O

- il DPR 24 luglio 1977 n° 616 (Titolo V: *Assetto ed utilizzazione del territorio*) e sue s.m.i.;
- l'art.14 della Legge 241/1990 e sue s.m.i., recante disposizioni sulla procedura di semplificazione dei procedimenti amministrativi;
- l'art.4 del DPR 24 luglio 1977 n° 617;
- gli artt.7, 14 e 16 della Legge 109/1994 sulla normativa quadro in materia di Lavori Pubblici, convertiti dal D.lgs. 163/2006;
- il DPR 18 aprile 1994 n°383 che, in attuazione del DPR 616/77, nel disciplinare i procedimenti localizzativi delle opere di interesse statale ha previsto, nell'ipotesi in cui l'accertamento di conformità urbanistico - edilizia dei progetti riguardanti tali opere dia esito negativo, il ricorso all'istituto della *Conferenza dei Servizi*;
- la legge 2 giugno 1995 n° 216 di conversione del D.L. 3 aprile 1995 n°101 recante "norme urgenti in materia di Lavori Pubblici";
- la circolare 4 giugno 1996 n°4294/25 del Ministero dei Lavori Pubblici, con la quale la potestà di compiere tutti gli atti diretti al raggiungimento dell'"Intesa" ex art.81 DPR 616/1977, ivi compresa la conferenza di servizi indetta ai sensi del DPR 383/1994, deve intendersi compresa nelle attribuzioni del Provveditore alle OO.PP., così come l'accertamento della conformità urbanistica conseguente alla medesima intesa;
- la legge 340/00.



## P R E M E S S O

- che con nota n° 10087 del 06/09/2006 questo Istituto aveva formulato alla competente Regione Veneto la richiesta di *Intesa*, ai sensi dell'art. 2 D.P.R. 18/04/1994 n° 383 (ex art. 81 del D.P.R. 616/1977), relativa all'oggetto;
- che il Dirigente Regionale Direzione Urbanistica incaricato della Valutazione Tecnica Regionale ha espresso parere favorevole alla realizzazione del progetto, nei limiti precisati nel parere del *Comitato Tecnico Regionale* (argomento n° 31 in data 24/01/2007);
- che il Presidente della Giunta Regionale del Veneto — con nota del 01.03.2007, prot. n° 120108/57.09 — ha dichiarato la non conformità del progetto rispetto agli strumenti urbanistici vigenti nei Comuni interessati, ritenendo comunque lo stesso parzialmente compatibile con i medesimi oltre che con gli strumenti di pianificazione territoriale regionale;
- che in data 02 aprile 2007 presso questo Provveditorato Interregionale, sede di Venezia, è stata convocata una *Conferenza di servizi* in cui sono intervenuti i rappresentanti della Regione Veneto, del Comune di Sommacampagna (VR) e della Società Aeroporto "Valerio Catullo" (il Comune di Villafranca, pur invitato, non è intervenuto, motivando la propria assenza con nota n° 9917 del 02/04/2007). È stata dichiarata non raggiunta l'Intesa tra Stato e Regione - art. 3 del DPR 18 aprile 1994 n° 383 — sulla base di quanto asserito dagli intervenuti, con l'accordo di convocare una II Conferenza dopo che la Società Aeroporto avesse ottemperato ad alcune integrazioni progettuali richieste dagli Enti intervenuti;

In data 06 febbraio 2008, presso il Provveditorato Interregionale, sede di Venezia, sono convenuti alla *Conferenza di servizi*, presieduta dal Dirigente Tecnico Dott. Ing. Ivano SANTIN, i rappresentanti delle Amministrazioni ed Enti interessati, e che, dalla verifica delle deleghe che si allegano al presente verbale, sono risultati presenti:

- per la Regione del Veneto, l'arch. Roberto SCARPA
- per il Comune di Sommacampagna (VR), l'assessore all'Urbanistica ed Edilizia Privata Paolo TURATO;
- per la Società Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca S.p.A., l'ing. Antonio ZERMAN;

Per le incombenze amministrative è presente l'Istruttore Tecnico arch. Mario D'Alba del Provveditorato Interregionale, sede di Venezia.

Sono stati invitati, ma non sono presenti:



- il Comune di Villafranca;

Introduce i lavori il Presidente della Conferenza ing. Santin, che si esprime dichiarando il dilungamento dei lavori, ricordando le richieste del Comune di Sommacampagna sulle aree parcheggio, formulate nella I seduta del 2 aprile 2007. Chiede parere alle parti, auspicando l'accordo reciproco. Il presidente ritiene comunque che la problematica non sia tale da coinvolgere organi superiori.

Ing. Zerman: ci siamo lasciati alla Conferenza del 2 aprile 2007 con la richiesta di documenti poi prodotti ai vari Enti, connessi alle problematiche dell'accordo sui parcheggi. Come Società abbiamo avuto un'estate 2007 molto critica dal punto di vista infrastrutturale dovuta all'incremento passeggeri, con problematiche di ordine pubblico segnalate anche dal Prefetto di Verona. Tenuto conto degli incontri intercorsi ritengo si possa raggiungere l'accordo, anche per quanto riguarda gli ultimi incontri intercorsi con il Comune di Sommacampagna, qui presente, di cui attendo la sottoscrizione da parte del Sindaco.

Ass. Turato: abbiamo lavorato per chiudere il procedimento, ritenendo l'aeroporto connesso con lo sviluppo del territorio comunale. Poniamo all'attenzione se queste opere siano da assoggettare a VIA. Abbiamo parere positivo da parte della Comm. Edilizia del 27/09/07 e siamo qui per dare il nostro assenso. A proposito della sottoscrizione ricordata dell'ing. Zeman ritengo l'accordo redatto ieri tra Sindaco e Comune sottoscrivibile anche da parte del Comune, previo il chiarimento al punto 3: "azioni di salvaguardia delle aree di sviluppo dell'aeroporto"

Il Presidente ing. Santin: oggi siamo qui per un argomento specifico, ed è importante chiarire innanzitutto se vi sia accordo sulle opere oggetto della richiesta di cui alla presente Conferenza: non possiamo vincolare parere a questioni future di sviluppo o di pianificazione

Arch. Scarpa: le opere vanno inserite in programmi di sviluppo; segnalo inoltre l'utilità di alcune indicazioni, per l'integrazione del progetto nella fase esecutiva al fine di una migliore qualificazione delle opere, vista la rilevante affluenza di utenti e quindi la visibilità delle stesse, precisando che le indicazioni relative ai parcheggi valgono per quelli previsti nel comune di Villafranca:

- inserimento di alberature, preferibilmente plurispecifiche, nella parte perimetrale dei parcheggi, da associare alla siepe anch'essa perimetrale prevista, oltre che in corrispondenza di tutte le superfici a stallo;
- le siepi vengano realizzate con più specie, anche con finalità decorative ed estese ai tratti mancanti;
- vengano inserite specie arbustive pure nelle superfici a prato e di risulta;
- le superfici a stallo risultino permeabili utilizzando per il relativo consolidamento strutture alveolari prive di sottostante getto o platea in calcestruzzo; eventualmente accompagnate da opportune pavimentazioni per il transito dei pedoni;
- la migliore qualificazione del luogo suggerisce di evitare l'utilizzo di torri faro;



- i percorsi pedonali vengano evidenziati;
- in capitolato venga prevista una parte per gli impianti e per la relativa manutenzione triennale;
- vengano curati la finitura e i caratteri cromatici del nuovo edificio "box per addetti", oltre che la sistemazione delle relative pertinenze scoperte.

Ing. Zerman: Il Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA) è stato oggetto di incontri con i Comuni interessati (Villafranca e Sommacampagna), e per il PSA è prevista la VIA, mentre per le opere oggetto di questo procedimento non è prevista la procedura V.I.A.. È stata avviata l'istruttoria del PSA, presieduta da ENAC, nella primavera 2007.

Assessore Turato: Ribadisco il Parere positivo sulle opere proposte a condizione che entro fine mese (29 febbraio 2008) venga sottoscritto l'Accordo precedentemente menzionato dall'ing. Zerman. L'Accordo vincola solamente le opere relative all'area di parcheggio in "testata pista".

Sentiti tutti gli intervenuti alla Conferenza di Servizi, Il Presidente, ritiene chiusa la seduta.

La Conferenza prende atto di quanto precede e, non essendovi altro da aggiungere,

#### DICHIARA

raggiunta l'Intesa tra Stato e Regione, ai fini di cui all'art. 3 del D.P.R. 18 aprile 1994 n° 383, per il: "Progetto di trasformazione del Terminal in area partenze e interventi di sistemazione di aree aeroportuali" presentato dall' AEROPORTO VALERIO CATULLO di Verona.

Il Comune di Sommacampagna (VR), tramite l'Assessore Turato, per quanto riguarda il progetto relativo al parcheggio in "testata pista", si dichiara favorevole (così come previsto dal parere della Commissione Edilizia del 27/09/07) alla condizione che venga sottoscritto l'Accordo tra la Società Aeroporto e il Comune di Sommacampagna, entro la fine di febbraio 2008.

per la Regione del Veneto



per il Comune di Sommacampagna (VR)





per la *Società Aeroporto Valerio Catullo*

Antonio Cavan

Venezia, 06 febbraio 2008

IL PRESIDENTE DELLA CONFERENZA

(Dott. Ing. Ivano SANTIN)

Ivano Santin



Data 12 AGO. 2008

Protocollo N° 421579/15.08/E.M.O.01.1 | Allegati N° 1

Oggetto Trasmissione parere VAS.

Comune di Sommacampagna	
Verona	
18/8/2008	
Nr. 0012849	Titolario
6	9



Egr. Sig

SINDACO del Comune di  
Sommacampagna  
Piazza Carlo Alberto, 1  
37066 Sommacampagna (VR)

e, p.c. Alla Direzione Urbanistica  
SEDE

Si trasmette il parere n. 81 del 22 luglio 2008 con cui la Commissione VAS ha espresso giudizio positivo di compatibilità ambientale al Piano di Assetto Territoriale del Comune di Sommacampagna.

Distinti saluti.

Il Dirigente Regionale  
Avv. Paola Noemi Furlanis

Dott.ssa Evelina Passarelli  
P.O. Affari Generali  
tel. 0412794678

Segreteria Regionale alle Infrastrutture e Mobilità  
Direzione Valutazione Progetti e Investimenti  
Via Cesco Baseggio, 5 - 30174 Mestre (VE) - Tel. 041/2794447-4449  
e-mail: valutazione@regione.veneto.it





**COMMISSIONE REGIONALE VAS  
AUTORITÀ AMBIENTALE PER LA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA**

**PARERE**

**n. 81 del 22 luglio 2008  
(o.d.g. 8 del 22 luglio 2008)**

**OGGETTO:** Comune di Sommacampagna (VR).

**Relazione Ambientale al Documento Preliminare del Piano di Assetto del Territorio.**

**PREMESSO CHE**

- ai sensi dell'art. 4 della legge regionale 23 aprile 2004, n. 11, in attuazione della direttiva comunitaria 2001/42/CE, i Comuni, le Province e la Regione, nell'ambito dei procedimenti di formazione degli strumenti di pianificazione territoriale, devono provvedere alla valutazione ambientale strategica (VAS) dei loro effetti sull'ambiente al fine di "promuovere uno sviluppo sostenibile e durevole ed assicurare un elevato livello di protezione dell'ambiente";
- con nota n. 374132/45.06 del 17.07.08 del Dirigente della Direzione Valutazione Progetti ed Investimenti è stata convocata per il giorno 22 luglio 2008 la Commissione Regionale VAS, istituita con DGR n. 3262 del 24.10.2006;
- Il Comune di Sommacampagna (VR) con nota del 30.11.07, acquisita al protocollo regionale al n. 675660 del 30.11.07, ha fatto pervenire la documentazione necessaria per ottenere il parere della Commissione VAS;
- Il territorio del Comune di Sommacampagna misura una superficie di 40,91 Km<sup>2</sup>, con una popolazione di oltre 14.000 abitanti; è posizionato in quella delicata e vasta area geografica che comprende da un lato la parte iniziale dell'anfiteatro morenico del Garda, costituito da un'ampia area collinare di particolare pregio ambientale (zona occidentale), dall'altro una parte della pianura antistante la città di Verona, che con le sue propaggini (aree urbanizzate e specificamente il "Quadrante Europa") è ormai giunta nelle vicinanze degli abitati "storici" del Comune (Caselle-zona orientale). Indicativamente la zona pianeggiante del Comune di Sommacampagna è di circa il 60%, mentre il restante 40% è zona collinare.

Il Comune di Sommacampagna, confina a nord con il Comune di Sona, a est con il Comune di Verona, a ovest con il Comune di Valeggio sul Mincio e a sud con il Comune di Villafranca.

Il territorio si può quindi suddividere in due zone distinte per processo di formazione che ne influenza l'aspetto morfologico: l'area collinare e quella pianeggiante.

Nella parte pianeggiante il sottosuolo è costituito interamente da materiali sciolti, di prevalente natura ghiaiosa in matrice sabbiosa, sabbiosa limosa o limo-argillosa, depositi dalle divagazioni dei fiumi Mincio, Adige e Tione e dagli apporti degli scaricatori glaciali della piana proglaciale prospiciente l'apparato gardesano e delle piane intramoreniche.

La complessità del sistema idrogeologico collinare deriva dalla disposizione delle cerchie moreniche tra loro separate da valli e vallette formatesi lungo le direttrici di deflusso degli scaricatori glaciali che si sono fatti breccia tra di esse. Le depressioni sono state così sovralluvionate anche con depositi fini e si sono formati acquiferi di limitate dimensioni e di scarsa potenza. Le falde sono alimentate dall'apporto meteorico efficace. Le falde presenti nelle vallette dell'apparato morenico hanno soggiacenze variabili, da zona a zona da circa 16 a 2 metri dal piano campagna. In tutta la cerchia morenica si rinvenivano altre falde acquifere più profonde: località Gorgo pozzi profondi 70 metri; lungo l'alveo del Tione è presente una seconda a falda a circa 30-35 metri di profondità; altri pozzi per irrigazione raggiungono profondità di oltre 100 metri.

L'area pianeggiante del Comune di Sommacampagna fa parte del grande acquifero indifferenziato che





**COMMISSIONE REGIONALE VAS  
AUTORITÀ AMBIENTALE PER LA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA**

inizia dalla zona in cui l'Adige incide le alluvioni fluvio-glaciali ghiaiose e giunge alla fascia delle risorgive dopo aver lambito le cerchie moreniche più esterne. Essa è caratterizzata da un'unica potente falda, a carattere freatico. Quest'area corrisponde alla fascia di ricarica degli acquiferi di pianura che viene mantenuta dagli apporti di dispersione della falda di subalveo dell'Adige, dall'apporto meteorico efficace e dalle irrigazioni, effettuate nel periodo da aprile a settembre, nonché, secondariamente, dagli apporti del sistema morenico.

Le direttrici prevalenti del deflusso idrico sono rivolte da nord ovest a sud est, mentre la cadente piezometrica è calcolata nell'ordine di 1.5-3.5‰.

La falda freatica presenta soggiacenze nella parte di pianura variabili da circa 15 a 35 metri (è stata effettuata una freatimetria in località La Fredda misurando una soggiacenza di 20.5 metri).

Il territorio è interessato dal corso del Fiume Tione nella sua parte occidentale. Esso si origina nelle ampie depressioni intramoreniche a sud-ovest di Pastrengo e dopo vari meandri incassati fra terrazzi morenici sbocca nella piana alluvionale di Villafranca. In caso di eventi eccezionali di piena, alcune zone lungo il Fiume Tione possono essere esondate nella zona di Marogna Lunga, Casa Mulino Vecchio e Casa Vittoria in quanto a quote di solo 1-2 metri superiori al livello del fiume. Tale fascia si estende mediamente per una distanza di circa 100 metri dall'asta fluviale. L'idrografia minore è rappresentata dal Rio Ferriadon che nasce nell'area a nord-ovest del territorio comunale per poi scendere verso l'abitato di Sommacampagna e da altre piccole rogge e fossi. Mentre tra i canali artificiali merita menzione il Canale Alto Agro Veronese che scende da nord di Sommacampagna per poi continuare verso sud lungo il margine orientale della cerchia morenica verso la pianura e il territorio di Villafranca.

**INQUADRAMENTO SOCIO-ECONOMICO**

Il settore primario si distingue per la produzione quasi interamente dedicata alla viticoltura e alla coltivazione di pesche e kiwi. Anche per questo territorio, la qualità del prodotto è ormai da qualche tempo l'obiettivo principale per il miglioramento delle posizioni acquisite sul mercato in merito alla qualità.

In Sommacampagna risultavano insediate 1.045 Imprese in complessive 1.150 Unità Locali, per complessivi 5.121 addetti, quindi con una media di 4,4 addetti per Unità Locale.

Le ditte artigiane sul territorio comunale (424 unità) costituiscono il 40% del totale delle imprese, e sommano 1.206 addetti, corrispondenti a 2,5 addetti per impresa artigiana.

Si pensa ad un rilancio delle attività ricreativo-turistiche del territorio comunale partendo dai presupposti paesaggistico-ambientali del luogo e dalle economie locali che si sono già sviluppate, valorizzando in tal senso tutti quegli elementi che singolarmente sono in grado solo di sopravvivere, mentre relazionati in un programma coordinato possono produrre grandi momenti di richiamo.

Sommacampagna, pertanto, posta a metà strada tra la città di Verona ed il lago di Garda, si candida, sia ad assorbire alcuni segmenti del turismo lacustre ormai troppo congestionato dalle brevi permanenze, sia a diventare nuovamente la "campagna della città" per il fine settimana, non come propaggine a quest'ultima subordinata, ma con un ruolo proprio ed autonomo. Enti territoriali quali la Fiera di Verona (il cui programma risulta inserito nel PAQE - Piano d'Area Quadrante Europa) ritengono condizione imprescindibile, per il rilancio a livello internazionale delle proprie iniziative, uno stretto legame sia con Verona città d'arte che con il suo territorio, inteso come luogo ampio di esposizione delle proprie potenzialità e come sede di attività promozionali e ricreative diffuse.

**STATO DELL'AMBIENTE**

Aria

Nel documento "L'inquinamento da polveri sottili in provincia di Verona", redatto dal Dipartimento Arpav di Verona, il Comune di Sommacampagna ricade in zona A. Nella zona di pianura a Sud di Verona e nei comuni della cintura le concentrazioni di PM10 superano i limiti previsti dal DM 60/02. Anche le zone di fondovalle, (si veda ad. es. la Val d'Alpone) sono a rischio di superamento per il PM<sub>10</sub>. Le maggiori criticità legate alla componente aria sono dovute:

- all'elevato grado antropizzazione del territorio, specie nel capoluogo e nella frazione di Caselle che si traduce in inquinamento da traffico locale e riscaldamento domestico ed emissioni da aziende insalubri;





COMMISSIONE REGIONALE VAS  
AUTORITÀ AMBIENTALE PER LA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

- la presenza di attrattori di traffico come l'aeroporto, il casello autostradale, i centri commerciali e quelli industriali, il Quadrante Europa, ecc.
- l'esposizione una consistente fascia di popolazione all'inquinamento dell'aria derivante da traffico veicolare dell'Autostrada A4 (30.000.000 circa di veicoli l'anno), che attraversa da est ad ovest il territorio, e dall'Autobrennero (A22), (17.000.000 di veicoli circa l'anno);
- l'esposizione di una consistente fascia di popolazione all'inquinamento dell'aria derivante da traffico veicolare leggero nei centri abitati e pesante lungo le principali vie di comunicazione (S.P. Morenica, S.P. Della Battaglia, ecc.)
- alla commistione di insediamenti residenziali con insediamenti produttivi di notevole vitalità
- alla presenza di un flusso sempre crescente di voli dall'Aeroporto Catullo con rilascio di sostanze inquinanti nell'aria.

Le conoscenze scientifiche attualmente disponibili sugli effetti sanitari dell'inquinamento atmosferico ed i rilievi che sono stati effettuati a Verona stanno ad indicare che lo stesso è un problema rilevante di sanità pubblica non solo per la pianura ma anche per la collina e su cui è doveroso intervenire con interventi di breve, medio e lungo periodo.

#### Acqua

Il capoluogo e il territorio comunale a est sono definibili a vulnerabilità intrinseca alta. Si tratta cioè di zone caratterizzate dalla presenza di alluvioni fluviali e fluvio-glaciali a granulometria prevalentemente ghiaiosa e sabbiosa, ad elevata permeabilità primaria con strati di alterazione superficiale di scarsa potenza. La morfologia è pianeggiante, con cigli e scarpate di terrazzi alluvionali, alvei e paleoalvei. La falda di tipo freatico si trova a profondità di 10-20 metri dal piano campagna.

Le aree lungo il Tione sono quella a massima vulnerabilità (elevata) assieme alle aree di cava (elevatissima o elevata).

Le aree collinari sono invece a vulnerabilità bassa, presentando caratteristiche simili alle precedenti ad eccezione della soggiacenza maggiore. Le aree infracollinari del territorio comunale a prevalenza litologica limosa superficiale presentano una vulnerabilità alta o media per via della soggiacenza spesso inferiore ai dieci metri per la presenza di falde locali.

Le aree allagabili dovute ad esondazione del Tione dei Monti hanno un'estensione complessiva di 99 ha, di cui il 75% con pericolosità media P2. Sono localizzate in corrispondenza dell'ansa a monte di Custoza e a monte del centro di Villafranca in destra idrografica, tali zone sono evidenziate nella "Carta della pericolosità idraulica".

L'incrocio con le classi di vulnerabilità ha determinato la carta del rischio idraulico. E' da sottolineare che le aree allagabili individuate, oltre che essere per gran parte (90 ha) caratterizzate da un moderato rischio idraulico R1, sono situate in una zona di alveo incassato; quindi, anche se si verificasse un evento di piena maggiore di quelli simulati, la loro estensione non varierebbe in modo apprezzabile. Inoltre, per quanto riguarda le aree allagabili localizzate in corrispondenza dell'ansa a monte di Custoza, pur essendo caratterizzate anche da una elevata pericolosità, esse sono destinate, secondo gli strumenti di pianificazione vigenti, a "Fascia di rispetto fluviale", "Ambito di interesse paesistico" e "Zona boschiva".

Mediante l'acqua emunta dai pozzi ad uso idropotabile possiede già una buona qualità. Al più viene praticata solo una disinfezione, che spesso si concretizza in una clorazione o un trattamento con raggi ultravioletti.

Sul territorio c'è anche un piccolo impianto di potabilizzazione, a Sommacampagna, il quale oltre alla clorazione prevede, in caso del tutto occasionale, un ulteriore trattamento terziario, l'adsorbimento su carboni.

L'acqua potabile viene costantemente controllata. Dai parametri chimici rilevati, si può desumere che l'acqua erogata risulta essere di tipo oligominerale, di durezza media e a basso contenuto di sodio. Nella situazione attuale si evidenzia la disponibilità di acqua buona ed in grandi quantità, si afferma che la tutela della risorsa idrica intende rientrare fra i principi ispiratori della pianificazione territoriale.

Infatti si eseguono periodicamente diversi tipi di analisi su tutto il territorio, sia ai pozzi-sorgente che nella rete di distribuzione, analisi di tipo batteriologico ed analisi chimiche, sia per la verifica dei limiti



**COMMISSIONE REGIONALE VAS  
AUTORITÀ AMBIENTALE PER LA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA**

All'interno della Tavola 03 "Paesaggio-Verso la rete ecologica", inserita nel Documento Preliminare del elaborando nuovo PTRC, appare evidente come ora l'intera zona valliva del fiume Tione e la parte collinare del territorio del Comune di Sommacampagna siano interessate dal passaggio di corridoi ecologici orientati in direzione NW-SE: tale direzione è giustificata, nell'ottica della rete comunitaria, dalla necessità di interconnettere le aree SIC e le aree protette localizzate nel più vicino intorno del territorio di Sommacampagna.

Dall'analisi territoriale risulta che in realtà tali corridoi, salvo il caso del fiume Tione, sono costituiti dalle fasce boscate presenti tra le colline moreniche, che seppur frammentarie in più punti, garantiscono, grazie anche alla presenza di diverse distese a prato, una continuità morfologica funzionale alla capacità di interconnessione dell'ecosistema.

Nella stessa tavola, sono indicate anche alcune aree finalizzate alla rinaturalizzazione e riforestazione, al fine di garantire o ripristinare, quando fosse venuta meno negli anni, l'attuale capacità di interscambio della matrice naturale.

Lungo la SP 26 "Morenica", al confine con il Comune di Villafranca, è indicata come area da rinaturalizzare l'attuale sedime della ex-cava denominata "Ceriani". L'individuazione di quest'area appare più che mai giustificata alla luce dello stato attuale dei luoghi, in quanto la stessa conformazione morfologica del sito a seguito della cessazione dell'attività estrattiva, ha permesso, nel corso degli anni, l'insediarsi di specie vegetali autoctone e il crearsi di un micro-ecosistema quasi interamente non contaminato dalla presenza antropica.

Una specifica azione di tutela e potenziamento delle caratteristiche naturalistiche di quest'area creerebbe le basi per lo sviluppo futuro di un'oasi ecologica nelle sue piene funzionalità (area ad elevata naturalità, "stepping stone").

All'interno del territorio del Comune di Sommacampagna è presente infine un'area che il Piano Faunistico Venatorio Regionale definisce "Zona di ripopolamento e cattura": in tale area, dove la caccia è vietata, vengono realizzati degli interventi di miglioramento ambientale al fine di migliorare l'habitat delle specie di interesse venatorio, con lo scopo di aumentarne la densità e quindi il numero di capi da catturare per il ripopolamento degli ambiti territoriali di caccia (A.T.C.). In questo modo questa porzione di territorio può assurgere alla funzione di area di sosta ("stepping stone") per le specie migratorie.

**CRITICITÀ NEL TERRITORIO COMUNALE DI SOMMACAMPAGNA RELATIVE ALLO STATO ATTUALE E ALLE PREVISIONI**

Come già evidenziato, dall'analisi dello stato dell'ambiente sono emerse le seguenti criticità:

- Necessità di un adeguamento dell'offerta residenziale rispetto all'incremento previsto della popolazione;
- Presenza di edifici obsoleti abbandonati in ambito rurale e di attività fuori zona
- Si ravvisa come elemento generale un sottoutilizzo del patrimonio edilizio esistente: abitazioni realizzate ma non abitate (sfitte)
- La presenza di centri abitati suscettibili di fenomeni di inquinamento ambientale (atmosferico ed acustico)
- La presenza di una fitta rete veicolare sia urbana, che extraurbana che dà luogo a fenomeni di impatto acustico, di inquinamento dell'aria ed incidentalità stradale
- La presenza di attrattori di traffico veicolare che dà luogo a incidentalità, inquinamento sulle colture e danni alla salute
- Presenza di allevamenti intensivi che gravano sulle zone residenziali
- La presenza di elevata mobilità lavorativa considerando che il 10% dei lavoratori esce fuori dal Comune di Sommacampagna;
- Mancanza di una mobilità sostenibile: rete ciclopedonabile, metropolitana leggera, ecc.
- Inadeguatezza del sistema di collegamento tra Verona e Sommacampagna con transito attraverso l'abitato di Caselle
- Aumento dell'accesso veicolare all'aeroporto
- Consumi elevati di gas ed elettricità dovuti alla predominanza sul territorio di edifici non adeguati dal punto di vista energetico per l'elevato valore del coefficiente di dispersione degli elementi isolanti



**COMMISSIONE REGIONALE VAS  
AUTORITÀ AMBIENTALE PER LA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA**

potenziamento/ allargamento di strade esistenti;  
inserimento di possibili rotatorie.

- casello autostradale: ristrutturazione e/o spostamento come indicato dal PTP, ribaltamento di 180° a nord del corpo autostradale.
- Variante alla SS 11 e collegamento S.S. 11 – Aeroporto andamento parallelo e aderente alla linea ferroviaria Milano-Venezia, considerando svincoli di connessione alla SP 26 e al futuro collegamento diretto con l'Aeroporto.
- Asta perpendicolare in fregio alla cava Ceolara su tracciato viario già esistente e raccordabile alla variante alla S.S.11
- Strada Morenica con imbocco del sovrappasso all'autostrada e il tratto terminale di via Ceolara che si attesta sulla circonvallazione
- SP 26 A Sommacampagna - Caselle ristrutturazione/allargamento del tratto di provinciale che sottende attualmente il bivio del cavalcavia dell'autostrada, e la cui configurazione progettuale risulta vincolata dalla possibilità di acquisire aree del demanio militare.
- Realizzazione attestamento diretto sulla SP 26 A della via Cà Nove con sottopasso dell'Autostrada SFMR indicato dal PAQE che sfrutterebbe la capacità delle linee esistente potenziandole con la realizzazione della AV-AC tra Verona e Peschiera.

– **COMPONENTI AMBIENTALI CRITICHE DA APPROFONDIRE MEDIANTE INDAGINI SPECIFICHE**

Il territorio di Sommacampagna presenta notevoli fonti di pressione, che sono di seguito riportate:

- l'autostrada Serenissima e gli importantissimi Caselli di Sommacampagna e Verona Sud (posto a poche migliaia di metri dai confini amministrativi territoriali del Comune);
  - l'autostrada del Brennero ed il vicinissimo Casello di Verona Nord;
  - la strada SP26 "Morenica", che taglia da nord a sud il territorio, vero e proprio asse di collegamento interno tra i comuni della cintura metropolitana (Bussolengo e Villafranca) interessati da importanti insediamenti di aree a destinazione produttiva;
  - la ferrovia Milano-Venezia e lo scalo ferroviario di passeggeri e merci di Verona Porta Nuova;
  - il vicinissimo "Quadrante Europa" (centro intermodale di interesse europeo);
  - l'Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca che, per buona parte della sua superficie, è ubicato nel territorio del Comune di Sommacampagna.
- la Direzione Valutazione Progetti e Investimenti, esaminati i documenti trasmessi dal Comune di Sommacampagna (VR) ha elaborato la propria istruttoria;

**VISTE**

- la Direttiva 2001/42/CE ;
- la LR 11/2004;
- la DGR n. 2988 del 01.10.2004;
- la DGR n. 3262 del 24.10.2006;
- il D.Lgs. n.152/2006;
- la DGR n. 2649 del 7.08.07;

**RITENUTO**

che dalle analisi e valutazioni effettuate, nel suo complesso, la relazione ambientale allegata al documento preliminare per la redazione del Piano di Assetto Territoriale del Comune di Sommacampagna (VR) ha come obiettivo prioritario non solo la tutela delle Risorse Naturalistiche e Ambientali e la salvaguardia del Paesaggio Naturale, quali componenti fondamentali della "Risorse Territorio", ma anche la salvaguardia delle altre componenti ambientali, anche se la valutazione della loro "sostenibilità ambientale" relativamente





**COMMISSIONE REGIONALE VAS  
AUTORITÀ AMBIENTALE PER LA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA**

alle trasformazioni del territorio ipotizzate, dovrà essere svolta in modo più approfondito nella fase di stesura del Rapporto Ambientale

**TUTTO CIÒ CONSIDERATO LA COMMISSIONE REGIONALE VAS  
ESPRIME PARERE POSITIVO DI COMPATIBILITÀ AMBIENTALE**

sulla relazione ambientale allegata al documento preliminare per la redazione del Piano di Assetto Territoriale del Comune di Sommacampagna (VR), a condizione che nel Rapporto Ambientale siano ottemperate le seguenti

**PRESCRIZIONI**

1. far emergere con chiarezza il ruolo che la VAS deve svolgere durante la fase di elaborazione del PAT in ordine all'individuazione degli eventuali scostamenti delle dinamiche in atto rispetto alle previsioni del Documento Preliminare stesso, fornendo indicazioni circa le alternative possibili quali esiti del pubblico confronto e degli approfondimenti conoscitivi;
2. adeguatamente sviluppare i capitoli relativi alle varie componenti ambientali per le quali sono state evidenziate le criticità descritte (sistema delle acque, ambiti estrattivi e delle discariche, ecc.) e quelle derivanti dalle scelte di Piano, indagandole ulteriormente;
3. individuare gli obiettivi di sostenibilità economica e sociale del PAT;
4. attentamente considerare gli ambiti interessati da attività estrattive e discariche in atto e/o dismesse, valutandone il loro grado ambientale;
5. puntualmente individuare le azioni concrete finalizzate al raggiungimento degli obiettivi indicati, anche in relazione ad intese con gli Enti sovra-ordinati e/o con gli Enti/Aziende gestori di servizi pubblici;
6. contenere il calcolo dell'impronta ecologica derivante dal progetto di Piano ovvero una metodologia alternativa volta a verificare la sostenibilità del Piano ed i consumi di risorse naturalistiche che dallo stesso derivano;
7. individuare, descrivere e valutare le alternative ragionevoli al fine di garantire che gli effetti dell'attuazione del PAT siano presi in considerazione durante la loro preparazione e prima della loro adozione;
8. verificare l'attuale zonizzazione acustica ai sensi della Legge 447/1995 e smi in relazione al progetto di Piano, nonché lo stato dell'inquinamento luminoso con riferimento alla LR 22/1997;
9. redigere, ai sensi della DGR 3173 del 10.10.2006, la Valutazione d'Incidenza Ambientale di SIC/ZPS che, ancorché esterni al territorio di Sommacampagna, possano essere interessati dalle azioni di Piano;
10. riportare gli elaborati cartografici del Piano con le reali destinazioni d'uso del territorio;
11. essere accompagnato da un elaborato grafico, in scala adeguata, con evidenziato l'uso attuale del territorio relativamente alle tematiche trattate, suddiviso con le relative destinazioni (abitative, produttive, infrastrutture e servizi), quello derivante dalla scelta di Piano nonché l'uso attuale del territorio dei Comuni limitrofi limitatamente alla fascia interessata;
12. sviluppare le linee preferenziali di sviluppo insediativo escludendo le zone sottoposte a rischio erosione ed esondazione;
13. inserire per le aree soggette a fenomeni di dissesto geologico, nelle NTA del Piano la seguente norma:  
*"Sulle aree interessate da rischio e/o pericolosità per frane, smottamenti, cadute massi, ecc., possono essere consentite le attività di movimentazione e/o trasporti di materiali, comprese le attività di cava, finalizzate alla messa in sicurezza dei siti medesimi previo apposito progetto."*;
14. far sì che le norme di indirizzo del PAT per l'attuazione del Piano degli Interventi garantiscano la contestualità degli interventi in ambito urbano di carattere compensativo in ambito rurale, qualora previsti dal PAT medesimo;



SM  
Studio di Geologia Ambientale

# PAT - PIANO DI ASSETTO DEL TERRITORIO DEL COMUNE DI SOMMACAMPAGNA



## VAS RAPPORTO AMBIENTALE

**ALLEGATO C: Prontuario per le mitigazioni ambientali di  
infrastrutture viarie ed aeroportuali nel comune di  
Sommacampagna. Focus sull'aeroporto "Valerio Catullo"**

Il coordinatore della VAS  
**Dott. Cristiano Mastella**



*San Pietro in Cariano, 2 dicembre 2008*



Negli Stati Uniti 210.000 persone sono esposte a pressioni sonore s all'aeroporto di Chicago e 460.000 nelle vicinanze di quello di New densità di popolazione è molto alta, sono stati stanziati fondi per l'insonorizzazione degli edifici, misura questa molto diffusa anche in Europa: a Copenaghen sono stati isolati acusticamente 3.000 edifici, 3.300 a Parigi, 6.000 a Londra e 4.300 ad Amsterdam.

L'aeroporto di **Francoforte** ha recentemente elaborato un programma in 10 punti per la riduzione del rumore aeroportuale a seguito del progetto (relativo all'anno 2000), di espansione dell'infrastruttura che ha previsto la riduzione dei voli durante le ore notturne, l'implementazione di sistemi di finanziamento per l'isolamento acustico delle abitazioni adiacenti, l'imposizione di tasse diversificate per i voli notturni e per i vettori più rumorosi, l'implementazione di sistemi avanzati di monitoraggio del rumore aeroportuale.

Per quanto riguarda possibili misure di schermatura, a causa delle peculiari caratteristiche del rumore provocato da aeromobili, generalmente si preferisce agire su fasce di rispetto. Quando vi è disponibilità di spazi, è possibile utilizzare barriere costituite da vegetazione, come ad esempio in prossimità dell'aeroporto di **Amburgo** in cui sono presenti numerose fasce di vegetazione a creazione di barriere di separazione, anche visive, tra l'aeroporto e le abitazioni. In questo caso le aree vegetate presentano spessori minimi di circa 25-30 m, che possono raggiungere anche i 50 m nei casi in cui vi sia maggiore disponibilità di spazio. In molti casi, anche le aree destinate ai parcheggi degli automezzi presentano una copertura vegetata e sono inframmezzate da un elevato numero di alberi e di aree arbustive, in modo tale da creare una rete più articolata di strutture vegetali all'interno e all'esterno dell'aeroporto.

L' aeroporto di **Fiumicino**, come misure di mitigazione a terra dell'inquinamento acustico, ha provveduto alla realizzazione dei seguenti interventi:

- costruzione di terrapieni artificiali, denominati "dune" di 4-6m di altezza, a lato della pista 1, a protezione dell'abitato di Focene, allo scopo di limitare il rumore nella fase di rullaggio;
- una barriera vegetale, costituita da macchia mediterranea, arbusti e alberi, lungo l'autostrada Roma-Fiumicino per contenere il rumore all'interno del sedime aeroportuale.



## 8. PROPOSTA DI OPERE DI MITIGAZIONE

In seguito all'analisi compiuta sui molteplici aspetti relativi all'impatto da rumore provocato dall'infrastruttura aeroportuale, si è cercato di stabilire degli obiettivi minimi di riduzione che possano essere conseguiti anche compatibilmente con le previsioni degli strumenti di pianificazione.

Nel caso specifico dell'aeroporto "Valerio Catullo", l'obiettivo perseguibile dovrebbe essere quello di ridurre il rumore nella zona A, ovvero la fascia individuata dalle curve isofoniche tra 65 e 60 dB, tenendo conto che il rumore prodotto dall'infrastruttura aeroportuale andrà ad incrementare quello già presente nell'area a causa dell'autostrada e del traffico locale. Per ridurre il rumore al di sotto dei 60 dB(A), dunque sarebbe opportuna una riduzione **ottimale di 10 dB(A) e minima di 5 dB(A)**.

In sintesi, la proposta di massima presentata, da sviluppare successivamente tramite opportuni approfondimenti tecnico-progettuali, consiste nella realizzazione di rilevati in terra con vegetazione arborea, arbustiva ed erbacea, di ampiezza ed altezza variabile in funzione dell'area individuata e della disponibilità di spazio.

Per le barriere antirumore il profilo della vegetazione dovrà avere un andamento crescente dal margine verso l'interno e, dove possibile, la fascia centrale, costituita di vegetazione sempreverde, deve essere piantata su un terrapieno di 2-3 mt. in modo tale da offrire un maggiore schermo al disturbo causato dal rumore. Di seguito vengono presentate le caratteristiche tecniche della soluzione prospettata, anche alla luce dei risultati del modello matematico utilizzato.

### 8.1 Soluzioni operative proposte: rilevato con vegetazione arboreo-arbustiva e muro vegetato

Nella proposta di mitigazione, si fa riferimento alle tipologie di schermatura esaminate, caratterizzate da una struttura in rilevato con pendenze differenti sui versanti. L'ipotesi di progetto prevede che la parte a maggiore pendenza sia rivolta verso la sorgente del rumore, per aumentare il cono d'ombra acustico.

Alla tipologia fondamentale di barriera costituita da rilevato con vegetazione arbustiva ed arborea si aggiungono due soluzioni accessorie, ovvero la realizzazione di fasce boscate e l'inserimento di muri vegetati. Quest'ultima soluzione è stata inserita in quanto particolarmente conveniente nel caso in cui gli spazi a disposizione siano esigui.

Per quanto riguarda il rilevato con vegetazione, differenti combinazioni di altezza ed ampiezza alla base sono state ipotizzate, al fine di prevedere un ottimale inserimento nei differenti contesti individuati.

L'ipotesi di prosecuzione delle barriere tramite una fascia boscata andrà prevista nelle aree a maggiore disponibilità di spazio ed in prossimità di zone meno sensibili, al fine di dare una continuità spaziale all'intervento e di contribuire alla creazione di connessioni ecologiche.

Le diverse tipologie da utilizzare sono :

- A) terrapieno di altezza 2,5-3 metri con ampiezza di base pari fino a 5-10 metri: soluzione da inserire nelle aree con minore disponibilità di spazio;
- B) rilevato in terra con altezza fino a 5-6 m e ampiezza alla base di 25-30 m: soluzione da preferire nelle aree con maggiore disponibilità di spazio, eventualmente prevedendo un raccordo con aree naturalistiche limitrofe;
- C) fascia boscata, con vegetazione arborea ed arbustiva naturaliforme in ampi spazi;
- D) muro vegetato: soluzione da inserire nell'eventualità di spazi molto esigui, in cui sia richiesta una alta efficacia nell'assorbimento del rumore.

Il rilevato in terra dovrebbe essere realizzato utilizzando materiale di riporto, ricavato in loco durante i lavori di costruzione all'interno del sedime aeroportuale.

La matrice superficiale da riportare sopra il rilevato a costituire lo spessore di terreno vegetale più idoneo, va arricchita (ruolo ammendante e correttivo) da sabbie e ghiaie vulcaniche, caratterizzate da alta capacità di scambio cationico e sufficiente ritenzione idrica, in modo tale da assicurare una elevata capacità di infiltrazione associata a microporosità, tali da massimizzare la quantità di acqua disponibile.

## 8.2 Specie vegetali da utilizzare

Per quanto concerne le caratteristiche fondamentali delle specie vegetali da utilizzare, dovrà essere privilegiata la scelta di specie autoctone, resistenti, a ridotto fabbisogno idrico e nutrizionale, in maniera tale da facilitarne la gestione una volta effettuato l'impianto.

Alla luce di quanto illustrato in precedenza, in merito alla necessità di evitare che le specie vegetali attraggano l'avifauna, potenziale pericolo per la navigazione, si sconsiglia fortemente l'utilizzo di specie che producono fiori e/o frutti capaci di attrarre volatili. Specie maggiormente ornamentali, quindi con fiori/frutti/fogliame più vistosi, potrebbero essere utilizzate nelle tipologie caratterizzate da maggiore ampiezza, nelle zone più marginali sul lato opposto a quello rivolto direttamente verso la sorgente di rumore. Tale soluzione permetterebbe di creare delle zone verdi apprezzate anche dal punto di vista estetico-paesaggistico, collegate eventualmente con il contesto del verde urbano.

Si indica di seguito una lista di specie arboree ed arbustive idonee ad essere utilizzate nelle strutture di mitigazione previste:



### 1. Specie arboree

- *Acer platanoides*; *Acer pseudoplatanus* (acero di monte e sicomoro)
- *Fraxinus excelsior* (frassino comune);
- *Quercus pubescens* (roverella, sempreverde)
- *Salix alba* (salice bianco)
- *Tilia cordata* (tiglio nostrale)

### 2. Specie di II grandezza

- *Acer campestre* (acero comune)
- *Alnus incana* (ontano grigio)
- *Carpinus betulus* (carpino bianco, con fogliame permanente anche da secco durante l'inverno)
- *Cercis siliquastrum* (albero di Giuda)
- *Laburnum anagyroides* (maggiociondolo)
- *Ostrya carpinifolia* (carpino nero)
- *Fraxinus ornus* (orniello)
- *Quercus ilex* (leccio, sempreverde)
- *Salix spp.* (salici)
- *Ulmus campestris* (olmo)

### 3. Arbusti caducifolia e sempreverdi

- *Calycanthus praecox* (calicanto)
- *Corylus avellana* (nocciolo)
- *Caryopteris x clandonensis* (carioptero)
- *Viburnum tinus* (laurotino, sempreverde)
- *Photinia fraseri* (fotinia, sempreverde)
- *Juniperus communis* (ginepro, sempreverde)
- *Phyllirea latifolia* (fillirea, sempreverde)
- *Laurus nobilis* (alloro, sempreverde)
- *Rhamnus alaternus* (alterno, sempreverde),
- *Spartium junceum* (ginestra),
- *Rosmarinus officinalis* (rosmarino, sempreverde)
- *Nerium oleander* (oleandro, sempreverde).

Molti degli arbusti indicati sono caratteristici della macchia mediterranea e vengono ritenuti particolarmente idonei in quanto specie resistenti a condizioni ambientali avverse ed estreme (sicidità, elevate temperature, mancanza di cure colturali, forte vento, terreni poveri ecc). Essi possono essere posizionati nelle zone rivolte a sud, quindi più soleggiate, per garantirne un migliore sviluppo.

Si indica assolutamente di realizzare **tappeti erbosi** per la copertura del terrapieno, su tutta la superficie e in modo particolare sui versanti maggiormente pendenti. Un buon miscuglio da utilizzare, con le associazioni delle più opportune cultivar, è costituito da:

- *Festuca ovina*;
- *Festuca rubra commutata*;
- *Poa pratensis*.

Un esempio indicativo della configurazione della barriera, con posizionamento delle specie, è illustrato nella figura 8.1, prendendo come riferimento la soluzione di maggiore ampiezza. In questo caso, le pendenze dei versanti del rilevato in terra, come evidenziato in precedenza, sono diverse sui due lati, mantenendo una maggiore pendenza sul lato rivolto direttamente verso la sorgente del rumore.



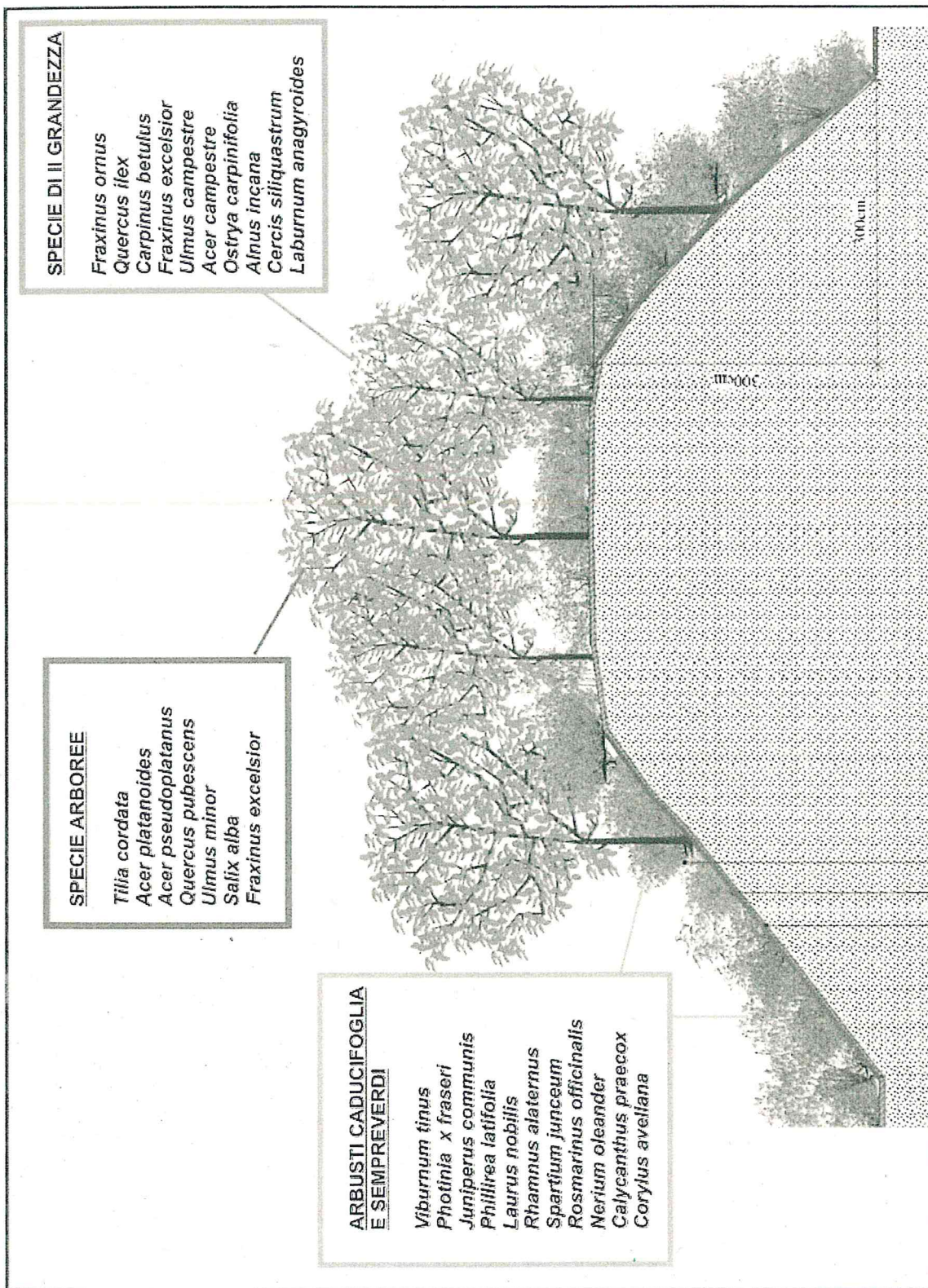


Figura 8.1 Esempio di configurazione del rilevato con specie arboree ed arbustive - soluzione di tipo B



### 8.3 Posizionamento delle barriere

Le ipotesi di posizionamento delle barriere che vengono di seguito illustrate (figura 8.2 e figura 8.3) tengono conto della duplice finalità di limitare la propagazione del rumore verso la zona più sensibile posta a nord-ovest (abitato di Caselle) ed inoltre di creare una barriera il più possibile efficace e continua nell'area di movimentazione degli aeromobili e di possibile espansione dell'infrastruttura aeroportuale.

Per la barriera di tipo **B)** viene ipotizzata un'ampiezza minima alla base di circa 30 metri, mentre per la barriera di tipo **A)** l'ampiezza minima è di circa 6 m, in analogia alle soluzioni testate tramite modello matematico. Anche per quanto riguarda le fasce boscate, da inserire come aree di connessione e di riqualificazione ambientale, l'ampiezza minima è anche in questo caso di 30 metri. Infine, a seconda delle esigenze di abbattimento del rumore e di disponibilità di spazio, può essere previsto l'inserimento di schermi vegetati (soluzione di tipo **D)**, la cui ampiezza alla base presenta valori compresi tra 160 e 220 cm.

Si ricorda che nell'ubicazione delle barriere, dovranno essere prese in considerazione le seguenti limitazioni:

1. Ostacoli all'atterraggio, che avviene nel 100% dei casi sulla pista 04 come da procedura autorizzata;
2. Ostacoli, nelle direzioni diverse da quelle di decollo e atterraggio:
  - fino ad una distanza di 300 metri dal perimetro aeroportuale non possono essere costruiti ostacoli che, rispetto al corrispondente tratto del perimetro dell'aeroporto, **superino l'altezza di un metro ogni sette metri di distanza dal perimetro stesso**
  - dalla distanza di 300 metri fino a 3000 metri possono essere edificate opere e costruzioni la cui altezza massima non superi i 45 metri rispetto al livello medio della pista di volo (che in base alle caratteristiche fisiche della pista rese note dall'ENAV in data 06/02/2007 risulta di 69,8 metri s.l.m. )

### 8.4 Articolazione territoriale della proposta di mitigazione

La soluzione proposta prevede una serie di interventi che si susseguono con vuoti e pieni, rilevati con vegetazione e fasce boscate, variabili in relazione allo spazio disponibile ed alla sensibilità delle aree verso la città.

La configurazione paesaggistica complessiva è quella di una sorta di grande struttura lineare con vegetazione perenne. Tale struttura si pone in relazione sia con gli elementi della rete ecologica presenti sul territorio ed individuati dalle tavole di PAT (corsi d'acqua, siepi, alberate, piantate), sia con le ipotesi progettuali di riqualificazione territoriale all'uopo indicati tra le ipotesi progettuali (Tav. 4 PAT). In questo senso assume particolare rilievo la continuità realizzata, sul lato Est, tra la fascia di mitigazione prevista e l'area a verde privato posta immediatamente a ridosso del tracciato autostradale e, oltre questo, la connessione con la grande fascia degli "ambiti di riequilibrio dell'ecosistema" identificati lungo il perimetro orientale del territorio comunale.



## 9. CONCLUSIONI

Il lavoro svolto ha la finalità di proporre soluzioni e spunti tecnico-progettuali legati alla riduzione dell'impatto derivante dalle attività presenti e future dell'aeroporto "Valerio Catullo" e dalla realizzazione di altre infrastrutture lineari, nel comune di Sommacampagna. I temi dovranno essere ripresi all'interno della Valutazione Ambientale Strategica (VAS) dello strumento urbanistico (il Piano di Assetto del Territorio, PAT) che delinea le scelte di medio periodo per il territorio comunale.

Dopo aver esaminato in dettaglio le caratteristiche degli impatti dovuti alla presenza nel territorio di una infrastruttura aeroportuale ed in particolare quelli connessi ad un eventuale ampliamento e modernizzazione dell'aeroporto "Catullo", sono stati presi in esame gli specifici effetti sulle aree limitrofe alla struttura.

La componente ambientale maggiormente interessata da effetti negativi nel caso della presenza sul territorio di aeroporti è quella del **rumore** ed una efficace pianificazione deve prevedere una adeguata "separazione" tra le sorgenti del rumore e le aree più sensibili del territorio, quali centri abitati, scuole, ospedali, etc. Nel caso in cui non vi siano spazi sufficienti per ottenere un grado ottimale di separazione e/o lontananza tra sorgente e le aree sensibili adiacenti, è necessario ricercare, per la riduzione dell'impatto, soluzioni tecnico-operative.

Tra le diverse modalità di intervento atte alla funzione mitigatrice del rumore, sono state individuate quelle che, a parere degli scriventi, assolvono contemporaneamente alle funzioni di riduzione effettiva della quota di rumore sopra soglia e di corretto inserimento paesaggistico.

Così, dopo avere analizzato anche con l'ausilio di opportuni, raffinati modelli ingegneristico-matematici, le fonti del rumore e le caratteristiche specifiche, sono state elaborate alcune proposte tecnico-progettuali.

Tra queste sono state individuate come maggiormente efficaci, oltre che rispondenti all'altro requisito necessario, ovvero il corretto inserimento paesaggistico, le soluzioni che combinano i rilevati in terra (ruolo di riduzione "fisico" del rumore e più limitato effetto di inserimento paesaggistico) con la vegetazione arboreo-arbustiva (ruolo di inserimento paesaggistico e di, pur limitata, limitazione del rumore).

Tali strutture sono state descritte sia nelle diverse tipologie e dimensioni, sia relativamente al corredo floristico e vegetazionale da utilizzare.

E' stata inoltre proposta una localizzazione delle strutture, in relazione allo spazio a disposizione, agli effetti voluti, alla presenza di aree sensibili (residenziali, produttive o di ambito aperto, non edificato).

E' evidente che il lavoro svolto, avendo avuto le finalità indicate - legate alla VAS e probabilmente alle NTA del PAT-, non assume definizioni precise e definitive, che dovranno necessariamente essere legate a progettazioni specifiche in termini di

- costruzione: altezze, dimensioni e tipologie dei rilevati; corredo floristico e vegetazionale

- collegamenti con le aree limitrofe: a creare connessione ecologiche, oppure con altre misure di mitigazione
- gestione: alcune porzioni potranno essere legate ad una leggera fruizione pubblica; potranno essere presi in considerazione anche utilizzi a fini energetici con l'utilizzo della biomassa prodotta (si possono avere qualche decina di ettari di superficie a bosco).

Particolare attenzione, infine, dovrà essere rivolta alla fase di monitoraggio, richiamandosi anche ad esperienze recentemente sviluppate in merito alle reti di monitoraggio del rumore aeroportuale dai vicini aeroporti di Bergamo Orio al Serio, Milano Malpensa e Linate, in collaborazione con l'Arpa Lombardia e il Laboratorio di Acustica Ambientale dell'Università di Milano Bicocca, Dipartimento di Scienze dell'Ambiente e del Territorio. La predisposizione di una rete di controllo e monitoraggio dovrà essere tradotta in un indicatore specifico all'interno della VAS, al fine di valutare e quantificare l'effettiva riduzione del rumore a seguito dell'adozione delle misure di mitigazione.

Quinto Vicentino, 22 settembre 2008

dr. Roberto de Marchi







# PLANIMETRIA GENERALE DELLE OPERE DI MITIGAZIONE

scala 1:10000

novembre 2008

LANDLAB studio associato  
36050 QUINTO VICINO - Via Ombraio, 12/A  
Tel. 0444 357829 - Fax 0444 357837  
P.IVA 0156050248 - info@landlab.it

## LEGENDA



A/B - rilevato con vegetazione arbustiva ed arborea



C - fascia boscata



ambiti di riqualificazione dell'ecosistema



curve di livello



perimetro aeroporto

## Piano Classificazione Acustica

### ZONA



01 zona con classificazione acustica



02 zona di rispetto stradale o ferroviario



03 zona agricola



04 zona aeroportuale



05 zona a per feste o sagre





accordi di concertazione e/o accordi pubblico/privato finalizzati alla loro acquisizione al patrimonio pubblico.

In sede di P.I. ed all'interno dei predetti accordi, potrà essere valutata ed autorizzata dal Consiglio Comunale, la possibilità di utilizzo in loco delle compensazioni urbanistiche previste per l'acquisizione delle aree al patrimonio comunale, riducendo la superficie destinata a verde/parco, ferma restando la necessità di valutarne opportunamente la sostenibilità ambientale tramite specifica Valutazione Ambientale Strategica in quanto modificativa dell'assetto approvato. Tale possibilità potrà concretizzarsi unicamente se la realizzazione delle compensazioni avverrà in area limitrofa agli ambiti di urbanizzazione consolidata e purché il sedime utilizzato non superi il 10% - 15% della superficie complessiva destinata alla mitigazione ambientale.

y. Interventi di mitigazione degli impatti aeroportuali

In applicazione delle risultanze del Rapporto Ambientale inerente il procedimento di Valutazione Ambientale Strategica (VAS), nelle aree individuate nella Carta della Trasformabilità lungo il perimetro dell'infrastruttura aeroportuale devono essere realizzati gli interventi di mitigazione previsti dall'Allegato C al predetto Rapporto Ambientale. Tali interventi minimi sono necessari per la mitigazione relativamente allo stato attuale dell'esercizio aeroportuale e devono essere implementati ed integrati in base alle risultanze degli Studi di Impatto Ambientale (SIA) da avviare in applicazione della normativa vigente. Nessun intervento può essere approvato né realizzato in assenza delle necessarie mitigazioni.

Gli ambiti individuati nella Carta della Trasformabilità inseriti anche nei contesti territoriali destinati alla realizzazione di programmi complessi, di cui al precedente punto 8.d, possono essere destinati a standard urbanistici del relativo programma complesso, con possibile inserimento di parcheggi pubblici.

z. Corridoi ecologici principali: i corridoi ecologici fungono da habitat e da canale per lo spostamento di animali e spore, e da zona attraverso la quale avviene lo scambio genetico tra le popolazioni. Ciascuna specie utilizza i propri corridoi in base alle proprie esigenze peculiari.

Sono stati individuati i seguenti corridoi ecologici principali:

- Fiume Tione e relativi affluenti
- Fasce boscate
- Filari di piante e siepi

Per tali elementi deve essere garantita la funzionalità biologica e la continuità morfologica, condizioni necessarie per il corretto funzionamento del corridoio: è pertanto vietata in queste fasce ogni fonte di inquinamento, la riduzione della massa vegetale, e ogni intervento umano sugli habitat naturali.



• Commerciale/direzionale	(mq 330.000)	mq/ab	110.000,0
• Produttivo	(mq 0)	mq/ab	0,0
• Turistico	(mq 3.000)	mq/ab	1000,0
<b>TOTALE</b>	<b>(mq 333.090)</b>	<b>mq/ab</b>	<b>111.030,0</b>

## Art. 16 - AMBITO TERRITORIALE OMOGENEO n° 8

### Aeroporto

#### Valori specifici

- Rilevanza economica strategica del flusso di merci e persone
- Infrastruttura di livello nazionale e internazionale
- Interesse strategico e valore posizionale dell'incrocio autostradale

#### Fattori limitanti

- Elevato impatto ambientale specie sull'abitato di Caselle, e su tutto l'intorno
- Limitazioni all'edificazione e alla valorizzazione urbanistica delle aree limitrofe
- Eccessiva vicinanza di zone urbanizzate

#### Obiettivi per il P.I. (D)

- Potenziamento accessibilità viabilistica aeroporto da sistema autostradale e da tangenziali
- Interventi diretti a mitigazione impatti ambientali atmosferici e acustici
- Messa in sicurezza del perimetro aeroportuale
- Accordi di programma sui progetti di sviluppo aeroportuale

#### Carico urbanistico attuale

• Superficie territoriale	mq 3.741.164
• Volume edificato	mc 172.241
• Indice territoriale	mc/mq 0,05

• Volume uso abitativo	mc 9.378
• Residenti 30/11/07	29
• Mc/ab	mc 323,38
• Famiglie residenti	n.d.
• Alloggi esistenti	10
• Aree a standard esistenti	mq. 0
• Standard esistente	mq/ab 0,0
• Volume edificabile su lotti liberi	mc 0
• Abitanti insediabili su lotti liberi (mc/ab 150)	0
• Famiglie insediabili su lotti liberi	0
• Alloggi edificabili e all. non occupati	0 e 0

Carico insediativi aggiuntivo

• Incremento residenziale (ab. 0)	mc 0
• Incremento commerciale/direzionale (s.l.p.)	mq 0
• Incremento produttivo	mq 0
• Incremento turistico	mc 0

Standard urbanistici aggiuntivi

• Residenziale	(mq 0)	mq/ab 0,0
• Commerciale/direzionale	(mq 0)	mq/ab 0,0
• Produttivo	(mq 0)	mq/ab 0,0
• Turistico	(mq 0)	mq/ab 0,0

<b>TOTALE</b>	<b>(mq 0)</b>	<b>mq/ab 0,0</b>
---------------	---------------	------------------



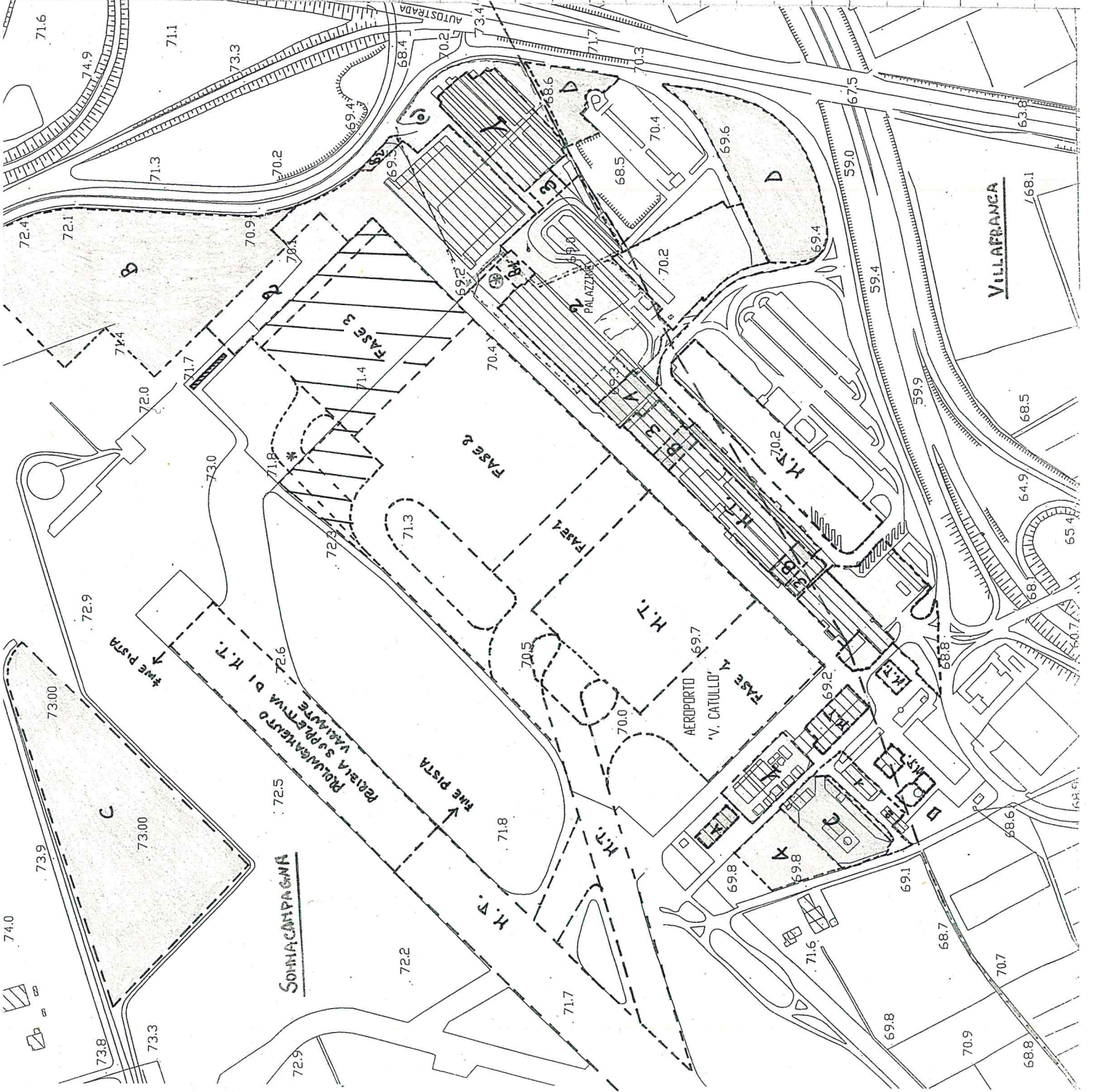
# PLANIMETRIA

## Aree Aeroportuali

### "ALLEGATO A"

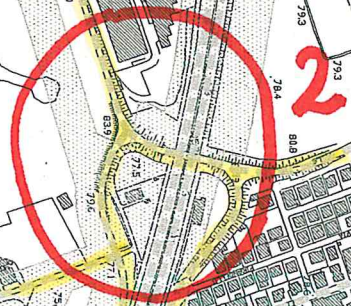
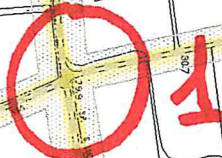
#### LEGENDA

- CONFINI COMUNALE
- [MT] OPERE PROGETTI MINISTERO TRASPORTI 1975/1980
- [A] OPERE PROGETTI - ANNO 1983 - STAGIARIA
- [ ] MAGAZZINO MERCI E VIABILITA' - 1984/1985
- [B] Ampliamento Aerostazione passeggeri - 1987
- [1-2] Caserma GdF e Polizia + ricovero mezzi - 1987/1988
- [1-2-3] Ampliamento Piazzale - 1988 \* richiesta in successivi studi di fatto
- [ ] Realizzazione parcheggi esterni - 1993
- [6] Parcheggio realizzato nel 1994
- [3] Ampliamento Aerostazione passeggeri - 1995/96
- [6] Parcheggio realizzato nel 1996
- [1] Ricovero Mezzi Rampa e Box compagnie aeree - 1998
- [ ] Piazzale esistente al gennaio 2001
- [2] Impianto Trattamento acque meteoriche - 2001
- [ ] Insegna pubblicitaria - 1994
- [ ] HANGAR - 2001
- [C] Deposito Carburanti AVIO - 1982/83
- [1] Parcheggio prefabbricato - 2003
- [2] NUOVO EDIFICIO ARRIVI - 2002 - E VIABILITA'
- [3] EDIFICIO "Rent a Car" - 2006
- [ ] ADEGUAMENTI - AMPLIAMENTI - 2007-2008
- [4] Deposito TANKOIL - 2004





ALLEGATO 5

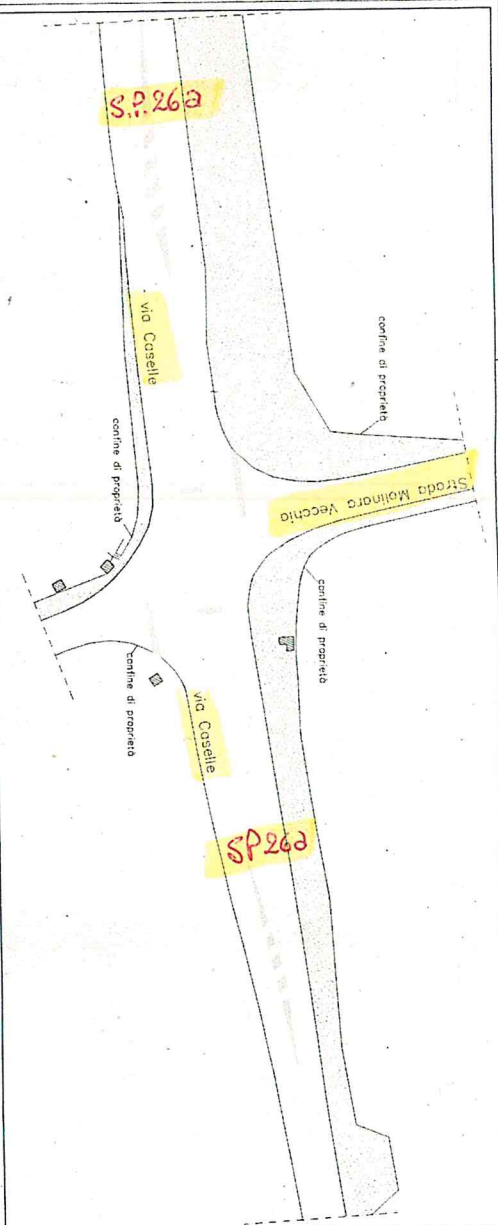


Zona B

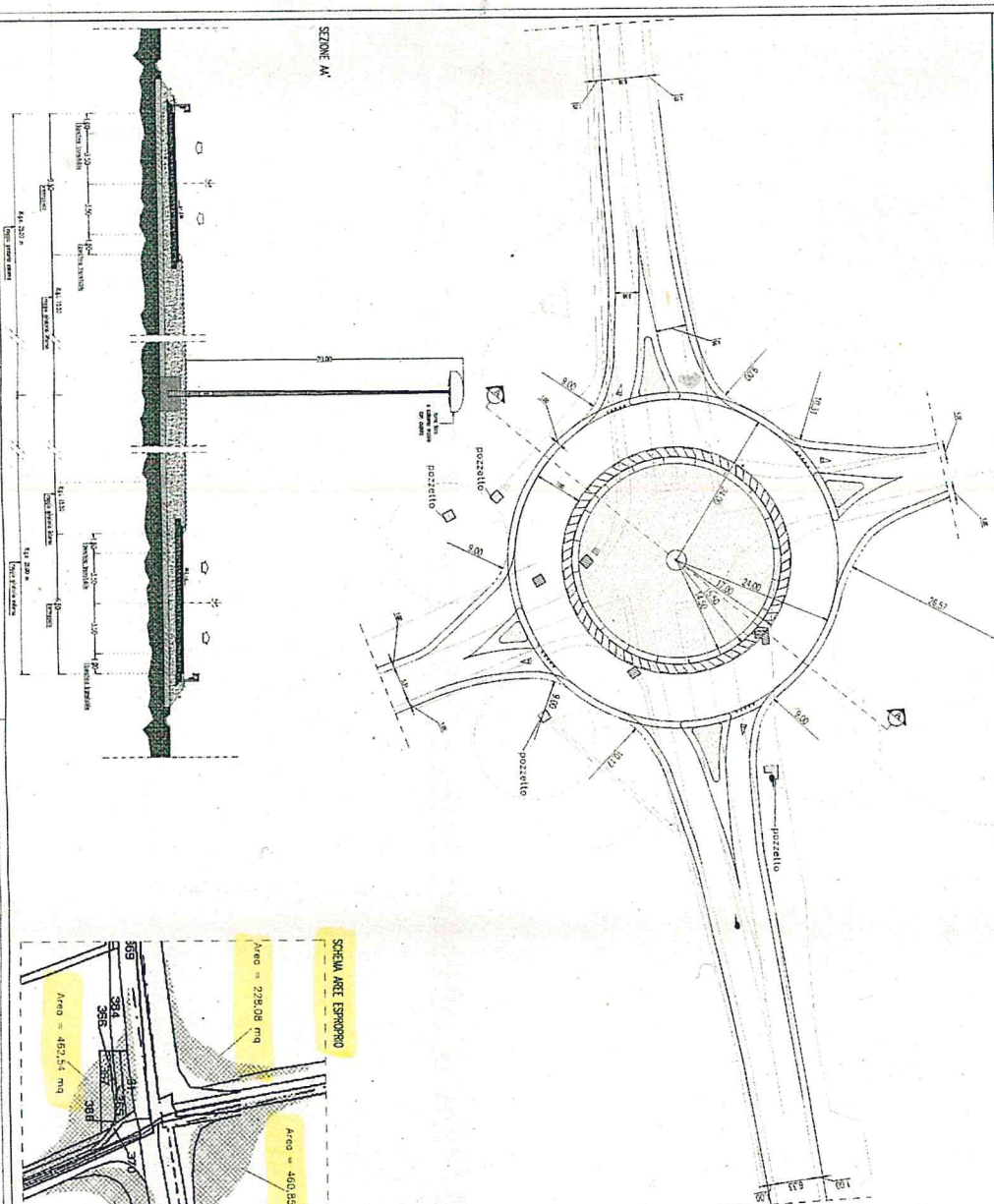
Zona C



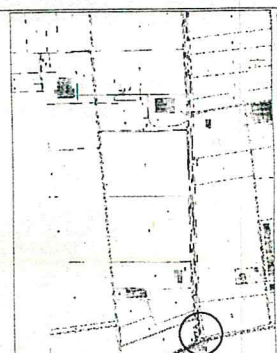
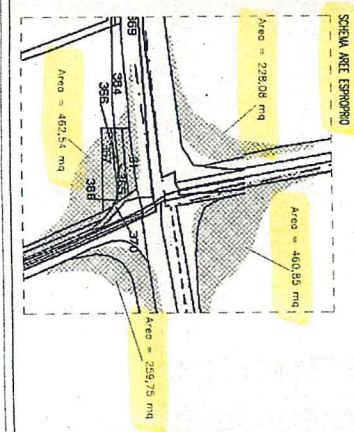
# ALLEGATO 6



STATO ATTUALE



STATO DI PROGETTO





IPOTESI ACQUISIZIONE AREE ROTATORIA VIA DELL'ARTIGIANATO A CASELLE DI SOMMACAMPAGNA (VR)



LEGENDA

<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: yellow; border: 1px solid black;"></span>	AREA DI INTERVENTO
<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: lightgray; border: 1px solid black;"></span>	VERDE

PLANIMETRIA GENERALE PROGETTO ROTATORIA

TAVOLA 01