



COMUNE DI SOMMACA

PROVINCIA DI VERONA

SERVIZIO ECOLOGIA

Comune di Sommacampagna-VR



15/3/2016
Nr. 0005314

Titolario

2 1

SI. SE AG.

GIVITA

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

Relazione integrativa

ambientale di verifica relativa all'inquinamento atmosferico, all'impatto acustico, all'inquinamento luminoso ed alle radiazioni ionizzanti della Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.) relativa al progetto "Master Plan Aeroporto Valerio Catullo".

Premesso che il progetto presentato relativamente alle emissioni atmosferiche provenienti dall'infrastruttura riporta quanto segue :

- i valori 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 le fonti prevalenti di emissione degli inquinanti relazionandole al carico inquinante derivante dal traffico veicolare indotto delle 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% - NOx = 6,0% - PM₁₀ = 2,5% - PM_{2,5} = 2,8% - SO₂ = 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 ₂	38	2,5	35,5	3,5	39	40 µg/m ³
SO ₂	3	0,3	2,7	0,5	3,2	20 µg/m ³
CO (8 ore)	0,3	0,5	-	0,75	0,55	10 mg/m ³
PM10	38	0,2	37,8	0,3	38,1	40 µg/m ³
PM2,5	27	0,2	26,8	0,3	27,1	25 µg/m ³
Benzene	1,1	2 (NMHC)	-	3 (NMHC)	2,1	5 µg/m ³

IL PROGETTO CONCLUDE CON LA SEGUENTE FRASE:

- 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);

Tutti i dati relativi al contributo dell'aeroporto all'inquinamento atmosferico sono basati su previsioni teoriche attraverso un programma (EDMS);

A) SI ANALIZZANO I DATI DELLE IMMISSIONI DI INQUINANTI IN ATMOSFERA SPECIFICANDO QUANTO SEGUE:

Il Comune di Sommacampagna dal 01.02.2015 è dotato di n° 4 centraline mobili per il monitoraggio:

- 1) dell'inquinamento atmosferico (monossido di carbonio, ozono, biossido di azoto, benzene e metano);
- 2) delle polveri sottili (PM10 e PM2,5)
- 3) dell'inquinamento acustico (laeq., rumore ambientale);
- 4) dell'inquinamento elettromagnetico (alta e bassa frequenza);

Le centraline sono state posizionate soprattutto nella frazione di Caselle per un controllo specifico degli inquinanti presenti viste le notevoli presenze di infrastrutture (autostrade, aeroporto ferrovia tangenziali)

Le campagne di monitoraggio sono state eseguite nelle seguenti vie (come evidenziato nella planimetria allegata):

- 1) Via divisione Acqui;
- 2) Via oscar Romero;
- 3) Via Palazzina;
- 4) Loc. Accademia;
- 5) Via Aeroporto;

PER QUANTO RIGUARDA L'INQUINAMENTO ATMOSFERICO HANNO DATO I SEGUENTI DATI:

Via mons. Romero, fraz. Caselle

Campagna dal **01/02/15 al 28/02/15 – 01/03/15 al 31/03/15 - 01/04/15 al 30/04/15**

Punto di monitoraggio 2

CO	O3	NO2		C6H6	CH4
Monossido di Carbonio	Ozono	Biossido di Azoto		Benzene	Metano
mg/m3 (10)	µg/m3 (120)	µg/m3 (200)	µg/m3 misura sul periodo (40)	µg/m3 (misura sul periodo) (5)	mg/m3
2,0	117,0	111,4	47,6	0,6	0,8
1,4	127,0	120,4	49,6	0,5	0,1
1,7	128,0	141,1	47,3	0,4	0,0

Via Palazzina, fraz. CaselleCampagna dal **01/05/15 al 31/05/15 – 01/06/15 al 31/06/15 – 01/07/15 al 31/07/15 - 01/08/15 al 31/08/15 - 01/09/15 al 30/09/15****Punto di monitoraggio 3**

CO	O3	NO2		C6H6	CH4
Monossido di Carbonio	Ozono	Biossido di Azoto		Benzene	Metano
mg/m3 (10)	µg/m3 (120)	µg/m3 (200)	µg/m3 misura sul periodo (40)	µg/m3 (misura sul periodo) (5)	mg/m3
1,9	118,0	133,4	44,5	0,3	0,0
2,1	124,8	135,6	42,8	0,2	0,0
3,5	127,6	181,0	45,9	0,3	0,6
3,1	127,9	148,9	47,4	0,3	0,0
3,9	105,3	142,8	48,1	0,3	0,0

Loc. Accademia, fraz. CaselleCampagna dal **12/02/16 al 01/03/16****Punto di monitoraggio 4**

CO	O3	NO2		C6H6	CH4
Monossido di Carbonio	Ozono	Biossido di Azoto		Benzene	Metano
mg/m3 (10)	µg/m3 (120)	µg/m3 (200)	µg/m3 misura sul periodo (40)	µg/m3 (misura sul periodo) (5)	mg/m3
0,1	55,9	57,0	13,0	0,0	4,3

In particolare nel monitoraggio nella LOCALITA' ACCADEMIA (al confine dell'aeroporto) (punto di monitoraggio n° 4):

- il parametro (biossido di azoto viene rilevato solo ed esclusivamente nelle ore diurne e in corrispondenza al maggior afflusso di partenze e arrivi dell'aeroporto; per esempio si illustrano i dati orari di sabato 13.02.2016;
- Il parametro benzene (C6H6) che è un idrocarburo aromatico tipico costituente delle benzine. A temperatura ambiente volatilizza facilmente, è uno dei composti organici più utilizzati. È un costituente della benzina che, assieme ad altri idrocarburi aromatici (toluene, etilbenzene, xileni, ecc.), ne incrementa il potere antidetonante. Gli autoveicoli rappresentano la principale fonte di emissione: in particolare, circa l'85% viene immesso nell'aria con i gas di scarico e il 15% rimanente per evaporazione del combustibile e durante le operazioni di rifornimento. Nel monitoraggio di Via Accademia la quantità dispersa è pari a zero indice di un'assenza quasi totale di traffico automobilistico.

Si illustrano i dati orari di 13 FEBBRAIO 2016**sabato**

ore	CO mg/m3	O3 ug/m3	NO2 ug/m3	CH4 mg/m3	C6H6 ug/m3	PM10 ug/m3
1	0,1	28,0	0,0	0,0	0,0	11,4
2	0,1	24,9	0,0	0,0	0,0	27,4
3	0,1	23,9	0,0	0,0	0,0	35,5
4	0,1	23,5	0,0	0,0	0,0	40,2
5	0,1	21,5	0,0	0,0	0,0	49,1
6	0,1	18,8	0,0	0,0	0,0	52,2
7	0,1	16,6	1,3	0,0	0,0	49,9
8	0,1	15,2	<u>1,2</u>	0,0	0,0	48,7
9	0,1	16,1	<u>2,6</u>	0,0	0,0	47,3
10	0,1	18,6	<u>5,8</u>	0,0	0,0	41,1
11	0,1	22,1	<u>9,7</u>	0,0	0,0	33,0
12	0,1	25,8	<u>12,4</u>	0,0	0,0	24,2
13	0,1	26,9	<u>12,4</u>	0,0	0,0	23,8
14	0,1	27,9	<u>8,3</u>	0,0	0,0	20,7
15	0,1	24,7	<u>6,5</u>	0,0	0,0	43,1
16	0,1	19,5	<u>15,1</u>	4,3	0,0	70,0
17	0,1	16,3	<u>46,9</u>	0,4	0,0	67,8
18	0,1	16,9	<u>26,6</u>	0,0	0,0	48,4
19	0,1	12,5	<u>17,8</u>	0,0	0,0	47,6
20	0,1	9,7	<u>13,7</u>	0,0	0,0	48,9
21	0,1	11,8	<u>11,5</u>	0,0	0,0	49,2
22	0,1	13,3	<u>11,4</u>	0,0	0,0	48,5

23	0,1	11,1	10,9	0,0	0,0	48,1
24	0,1	1,5	9,6	0,0	0,0	52,7
media	0,1	18,6	9,3	0,2	0,0	42,9

Via Aeroporto, fraz. Caselle

Campagna dal **03.03.2016 al 13/03/16**

Punto di monitoraggio 5

CO	O3	NO2		C6H6	CH4
Monossido di Carbonio	Ozono	Biossido di Azoto		Benzene	Metano
mg/m3 (10)	µg/m3 (120)	µg/m3 (200)	µg/m3 misura sul periodo (40)	µg/m3 (misura sul periodo) (5)	mg/m3
0,1	62,5	66,0	35,6	0,0	0,0

Anche nel monitoraggio di Via Aeroporto (al confine dell'aeroporto) (punto di monitoraggio n° 5):

- il parametro (biossido di azoto viene rilevato solo ed esclusivamente nelle ore diurne e in corrispondenza al maggior afflusso di partenze e arrivi dell'aeroporto; per esempio si illustrano i dati orari di domenica 06.03.2016;
- Il parametro benzene (C6H6) che è un idrocarburo aromatico tipico costituente delle benzine. A temperatura ambiente volatilizza facilmente, è uno dei composti organici più utilizzati. È un costituente della benzina che, assieme ad altri idrocarburi aromatici (toluene, etilbenzene, xileni, ecc.), ne incrementa il potere antidetonante. Gli autoveicoli rappresentano la principale fonte di emissione: in particolare, circa l'85% viene immesso nell'aria con i gas di scarico e il 15% rimanente per evaporazione del combustibile e durante le operazioni di rifornimento. Nel monitoraggio di Via Aeroporto la quantità dispersa è pari a zero indice di un'assenza quasi totale di traffico automobilistico.

Si illustrano i dati orari di domenica 06 MARZO 2016

ore	CO mg/m3	O3 ug/m3	NO2 ug/m3	CH4 mg/m3	C6H6 ug/m3	PM10 ug/m3
1	0,1	21,8	4	0,0	0,0	0,0
2	0,1	18,7	2	0,0	0,0	0,0
3	0,1	20,4	2	0,0	0,0	0,1
4	0,1	19,5	2	0,0	0,0	0,0
5	0,1	17,1	3	0,0	0,0	0,0
6	0,1	19,5	4	0,0	0,0	0,2
7	0,1	23,9	3	0,0	0,0	1,1
8	0,1	22,4	7	0,0	0,0	2,0
9	0,1	12,9	31	0,0	0,0	43,5
10	0,1	6,8	41	0,0	0,0	6,3
11	0,1	15,3	30	0,0	0,0	3,4
12	0,1	22,6	31	0,0	0,0	12,9
13	0,1	33,6	24	0,0	0,0	9,4
14	0,1	40,1	25	0,0	0,0	4,3
15	0,1	47,8	19	0,0	0,0	0,8
16	0,1	53,5	11	0,0	0,0	0,3
17	0,1	54,0	12	0,0	0,0	3,6
18	0,1	50,5	11	0,0	0,0	7,0
19	0,1	42,9	18	0,0	0,0	10,4
20	0,1	42,7	8	0,0	0,0	14,2
21	0,1	39,5	8	0,0	0,0	22,4
22	0,1	38,4	10	0,0	0,0	25,1
23	0,1	35,6	10	0,0	0,0	25,5
24	0,1	30,3	8	0,0	0,0	21,9
media	0,1	30,4	13	0,0	0,0	8,9

Il Monitoraggio delle polveri sottili PM10

PM10 via Mons. Romero, fraz. Caselle Punto di monitoraggio 2

Campagna dal **01/02/15 al 28/02/15 – 01/03/15 al 31/03/15 – 01/04/15 al 30/04/15**

massima media giornaliera		Media su anno civile (sul periodo)
µg/m3 (50 non più di 35 volte)		µg/m3 (40)
conc.	data	conc.
128,0	20/02/15	42,0
conc.	data	conc.
83,0	11/03/15	36,3

conc.	data	conc.
48,6	12/04/15	33,1

PM10 via Palazzina, fraz. Caselle Punto di monitoraggio 3

Campagna dal 01/05/15 al 31/05/15 - 01/06/15 al 31/06/15 - 01/07/15 al 31/07/15 - 01/08/15 al 31/08/15 - 01/09/15 al 31/09/15

massima media giornaliera		Media su anno civile (sul periodo)
µg/m3 (50 non più di 35 volte)		µg/m3 (40)
conc.	data	conc.
37,1	05/05/15	14,0
conc.	data	conc.
27,8	11/06/15	13,5
con.	data	conc.
25,8	08/07/15	12,9
conc.	data	conc.
19,4	11/08/15	12,6
conc.	data	conc.
33,1	02/09/15	12,0

PM10 Loc. Accademia, fraz. Caselle Punto di monitoraggio 4

Campagna dal 12/02/16 al 01/03/16

massima media giornaliera		Media su anno civile (sul periodo)
µg/m3 (50 non più di 35 volte)		µg/m3 (40)
conc.	data	conc.
79,6	23/02/16	22,1

PM10 Via Aeroporto, fraz. Caselle Punto di monitoraggio 5

Campagna dal 03/03/16 al 13/03/16

massima media giornaliera		Media su anno civile (sul periodo)
µg/m3 (50 non più di 35 volte)		µg/m3 (40)
conc.	data	conc.
13,5	07/03/16	7,2

B) SI ANALIZZANO I DATI DELLE EMISSIONI ED IMMISSIONI RUMOROSE SPECIFICANDO QUANTO SEGUE:

Premesso che il progetto presentato dopo aver analizzato i livelli di rumore attraverso un programma previsionale (INM) relativamente alle mitigazioni sulle emissioni ed immissioni rumorose provenienti dall'infrastruttura riporta quanto segue:

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;

La centralina per la misura dell'inquinamento acustico in dotazione del Comune dal 01.02.2015 (nelle posizioni come sopra evidenziate) ha dato i seguenti risultati:

Via Divisione Acqui, fraz. Caselle Punto di monitoraggio 1 Campagna dal 04/02/15 al 28/02/15

Dal 04 al 28 febbraio 2015

Leq Diurno (06:00 – 22:00) 56,3

Leq Notturno (22:00 – 06:00) 46,4

Dal 01 al 31 marzo 2015

Leq Diurno (06:00 – 22:00) 56,7

Leq Notturno (22:00 – 06:00) 49,5

Via Palazzina, fraz. Caselle. Punto di monitoraggio 3 Campagna dal 01/06/15 al 30/09/15

Dal 01 al 30 giugno 2015

Livello sonoro equivalente Leq misurato

Leq Diurno (06:00 – 22:00) 58,2

Leq Notturno (22:00 – 06:00) 51,6

Dal 01 al 31 luglio 2015

Livello sonoro equivalente Leq misurato

Leq Diurno (06:00 – 22:00) 58,5

Leq Notturno (22:00 – 06:00) 51,8

Dal 01 al 31 agosto 2015

Livello sonoro equivalente Leq misurato

Leq Diurno (06:00 – 22:00) 58,8

Leq Notturno (22:00 – 06:00) 52,7

Dal 01 al 30 settembre 2015

Livello sonoro equivalente Leq misurato

Leq Diurno (06:00 – 22:00) 59,8

Leq Notturno (22:00 – 06:00) 52,3

Via Accademia - Sommacampagna Punto di monitoraggio 4 Campagna dal 12/02/16 al 01/03/16

Dal 12 febbraio al 01 marzo 2016

Livello sonoro equivalente Leq misurato DELL'INTERO PERIODO

Leq Diurno (06:00 – 22:00) 62,4

Leq Notturno (22:00 – 06:00) 52,5

Via Accademia - Sommacampagna - Leq diurno e notturno giornaliero dal 12/02/2016 al 01/03/2016

Data	12. 02. 2016	leq diurno 06-22 60.5 dba;	leq notturno 22-06 45.9 dba;
Data	13. 02. 2016	leq diurno 06-22 63.6 dba;	leq notturno 22-06 55.0 dba;
Data	14. 02. 2016	leq diurno 06-22 59.8 dba;	leq notturno 22-06 48.2 dba;
Data	15. 02. 2016	leq diurno 06-22 62.3 dba;	leq notturno 22-06 48.3 dba;
Data	16. 02. 2016	leq diurno 06-22 61.1 dba;	leq notturno 22-06 56.7 dba;
Data	17. 02. 2016	leq diurno 06-22 60.0 dba;	leq notturno 22-06 42.8 dba;
Data	18. 02. 2016	leq diurno 06-22 64.9 dba;	leq notturno 22-06 45.4 dba;
Data	19. 02. 2016	leq diurno 06-22 59.7 dba;	leq notturno 22-06 44.9 dba;
Data	20. 02. 2016	leq diurno 06-22 62.5 dba;	leq notturno 22-06 47.8 dba;
Data	21. 02. 2016	leq diurno 06-22 59.5 dba;	leq notturno 22-06 44.2 dba;
Data	22. 02. 2016	leq diurno 06-22 60.1 dba;	leq notturno 22-06 46.2 dba;
Data	23. 02. 2016	leq diurno 06-22 63.8 dba;	leq notturno 22-06 55.1 dba;
Data	24. 02. 2016	leq diurno 06-22 63.9 dba;	leq notturno 22-06 50.4 dba;
Data	25. 02. 2016	leq diurno 06-22 62.2 dba;	leq notturno 22-06 42.0 dba;
Data	26. 02. 2016	leq diurno 06-22 65.4 dba;	leq notturno 22-06 43.8 dba;

Data	27.02.2016	leq diurno 06-22 63.5 dba; leq notturno 22-06 55.4 dba;
Data	28.02.2016	leq diurno 06-22 61.9 dba; leq notturno 22-06 59.8 dba;
Data	29.02.2016	leq diurno 06-22 62.3 dba; leq notturno 22-06 53.2 dba;
Data	01.03.2016	leq diurno 06-22 61.6 dba; leq notturno 22-06 54.5 dba;

Via Aeroporto - Sommacampagna Punto di monitoraggio 5
Campagna dal 02/03/16 al 13/03/16

Dal 02 marzo al 13 marzo 2016

Livello sonoro equivalente Leq misurato DELL'INTERO PERIODO

Leq Diurno (06:00 – 22:00) 65,5

Leq Notturmo (22:00 – 06:00) 55,2

Via Aeroporto - Sommacampagna - Leq diurno e notturno giornaliero dal 02/03/2016 al 13/03/2016

Data	02.03.2016	leq diurno 06-22 60.5 dba; leq notturno 22-06 59.4 dba;
Data	03.03.2016	leq diurno 06-22 68,2 dba; leq notturno 22-06 48.4 dba;
Data	04.03.2016	leq diurno 06-22 66,6 dba; leq notturno 22-06 51.7 dba;
Data	05.03.2016	leq diurno 06-22 67,7 dba; leq notturno 22-06 57.9 dba;
Data	06.03.2016	leq diurno 06-22 61.6 dba; leq notturno 22-06 50.1 dba;
Data	07.03.2016	leq diurno 06-22 66,2 dba; leq notturno 22-06 54.4 dba;
Data	08.03.2016	leq diurno 06-22 62,9 dba; leq notturno 22-06 60.6 dba;
Data	09.03.2016	leq diurno 06-22 65,9 dba; leq notturno 22-06 57.0 dba;
Data	10.03.2016	leq diurno 06-22 62.8 dba; leq notturno 22-06 51.2 dba;
Data	11.03.2016	leq diurno 06-22 67,0 dba; leq notturno 22-06 53.5 dba;
Data	12.03.2016	leq diurno 06-22 65.0 dba; leq notturno 22-06 52.4 dba;
Data	13.03.2016	leq diurno 06-22 61,2 dba; leq notturno 22-06 52.7 dba;

A fronte dei risultati delle analisi sopra evidenziate si esplicitano le seguenti problematiche:

- 1) per quanto riguarda i paramenti di inquinamento atmosferico è doveroso evidenziare che lo studio presentato è parziale, in quanto va ad evidenziare solo gli inquinanti in una parte del sedime aeroportuale tralasciando completamente la zona sud-ovest; in particolare si rileva che la maggior parte dei decolli avviene in direzione Villafranca e che sulla base delle misurazioni svolte risulta che il carico di inquinanti non è in linea e notevolmente superiore a quello indicato nello studio di impatto ambientale, si chiede quindi che venga opportunamente integrato lo studio in tale senso;
- 2) per quanto riguarda i paramenti di inquinamento acustico si evidenzia che lo studio presentato è del tutto insufficiente a garantire un minimo di previsione reale di quanto impattato sul territorio, in quanto va ad evidenziare solo un minimo di interventi di mitigazione e su alcune piccole zone su cui verificare il rispetto dei limiti, dal rilievo eseguito sui luoghi del contorno aeroportuale (via palazzina e loc. Accademia) le zone impattate sono molto più vaste di quanto previsto dal progetto a livello teorico e quindi è indispensabile rivedere sia le zone che le quantificazioni delle mitigazioni.

Pertanto si presentano le seguenti osservazioni ambientali alla "Valutazione di Impatto Ambientale del progetto denominato: "Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca – Master Plan":

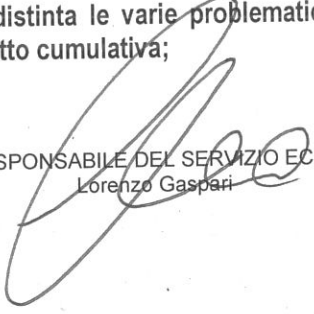
- A) soprattutto per quanto riguarda (il Biossido di azoto NO₂) è indispensabile un'integrazione dello studio anche nella zona sud-ovest dell'aeroporto per avere un più completo e uniforme dato sull'impatto all'ambiente circostante relativamente ai paramenti di inquinamento atmosferico;
- B) considerato che il progetto va ad evidenziare solo un minimo di interventi di mitigazione e su alcune piccole zone su cui verificare il rispetto dei limiti ed invece dal rilievo eseguito sui luoghi del contorno aeroportuale (via palazzina e loc. Accademia) le zone impattate sono molto più vaste di quanto previsto

dal progetto a livello teorico è indispensabile un'integrazione dello studio per rivedere sia le zone che le quantificazioni delle mitigazioni rispetto ai parametri di inquinamento acustico;

- C) Considerato che lo studio affronta in maniera separata e distinta le varie problematiche di impatto si propone di far integrare lo studio con una valutazione di impatto cumulativa;

Sommacampagna, li 15.03.2016

IL RESPONSABILE DEL SERVIZIO ECOLOGIA
Lorenzo Gaspari



Allegati:

- 1) Planimetria territorio con ubicazione punti di monitoraggio
- 2) Copia profilo operativo aeroporto