



COMUNE di SOMMACAMPAGNA

Provincia di Verona

AREA III - Servizio Edilizia Privata

SPORTELLO UNICO PER L'EDILIZIA PRIVATA – art.5 D.P.R. n.380/01

| VERBALE di ISTRUTTORIA TECNICA Accertamento di Conformità Urbanistica | |
|--|---|
| PRATICA: | 2018/NON-003 |
| Protocollo Data | n. 2563 01/02/2018 |
| OGGETTO: | Accertamento di Conformità Urbanistica del Master Plan Aeroportuale. Art. 2 del D.P.R. 383/94. |
| DITTA: | Ministero Infrastrutture – Enac – Aeroporto Valerio Catullo. |
| DATI CATASTALI: | vari – non precisati – sedime demaniale |

ESITO DEGLI ACCERTAMENTI ISTRUTTORI:

Con nota del 24.01.2018, pervenuta in pari data al prot. 1872, ENAC ha comunicato a questo Comune l'approvazione in linea tecnica del Master Plan Aeroportuale, già oggetto di verifica di sostenibilità ambientale (procedura di VIA) all'interno della quale il Consiglio Comunale, giuste delibere n. 21 del 15.03.2016 e n. 81 del 27.10.2017, ha espresso le proprie Osservazioni e richieste di integrazione progettuale, relativamente agli impatti ambientali sul territorio ed alle relative necessarie opere di MITIGAZIONE.

Con la medesima nota ENAC ha trasmesso gli atti progettuali al Ministero delle infrastrutture al fine di attivare le procedure di verifica della Conformità Urbanistica del progetto, facendo pervenire (per tramite della Soc. di gestione aeroportuale del Valerio Catullo) in data 01.02.2018 i relativi elaborati tecnici.

La Regione Veneto, titolare delle competenze amministrative sull'accertamento della citata conformità urbanistica, ai sensi dell'art. 2 del D.P.R. 383 del 1994, all'interno di una specifica intesa Stato - Regione, da esplicitarsi in specifico provvedimento regionale, ha richiesto (giusta nota prot. 2245 del 29.01.2018) a questo Comune per far pervenire le attestazione di conformità o meno del progetto depositato alla vigente strumentazione urbanistica, entro 30 gg. dal ricevimento dello stesso (01.02.2018) e quindi entro sabato 03.03.2018.

Considerato che il 03.03.18 è sabato, questo Ufficio deve trasmettere il parere richiesto entro il 02.02.2018.

Al fine di comprendere compiutamente la portata e la valenza territoriale delle valutazioni tecniche connesse, il Ministero con nota del 06.02.18 (via Pec) protocollata in data 07.02.18 al n. 2920, ha precisato che:

- l'Aeroporto Valerio Catullo è stato inserito, con DPR 201 del 2015, tra gli scali di interesse nazionale;
- con convenzione n. 9 del 30.04.2008 lo stesso è stato affidato in GESTIONE TOTALE alla Soc. Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca S.p.A., della durata di anni 40 con scadenza, che decorre dal 02.05.08, il 02.05. 2048;
- la realizzazione del progetto è divisa in 3 fasi operative relative agli anni 2015 – 2020 e quindi di immediata operatività, 2020 – 2025 e 2026 – 2030;
- l'accertamento di compatibilità è di competenza regionale (come da normativa citata), ma tutti gli enti e le società indicati nella citata nota regionale (tra cui il Comune) sono invitate ad esaminare il progetto al fine di rilasciare i loro pareri in merito e/o le loro eventuali autorizzazioni;
- qualora l'esito dell'accertamento di compatibilità sia negativo, cioè il progetto non sia urbanisticamente conforme alla Pianificazione Urbanistica vigente, la Regione dovrà attivare la Conferenza dei Servizi prevista dall'art. 2 comma 14 delle legge 537/1993, che di fatto rinvia all'art. 14-ter della L. 241/90 ed alle relative e connesse conseguenze (art. 14-quater e quinquies nel caso di Amministrazioni dissenzienti).

Si fa presente che, nel caso di convocazione della Conferenza dei Servizi, l'Ente è tenuto a nominare un proprio Rappresentante Unico (art. 14-ter comma 3) chiamato ad esprimere DEFINITIVAMENTE ed IN MODO UNIVOCO la posizione dell'Amministrazione di appartenenza su tutte le decisioni demandate alla conferenza stessa.

La presente Istruttoria è quindi finalizzata a verificare la compatibilità URBANISTICA del progetto sopra richiamato.



COMUNE di SOMMACAMPAGNA

Provincia di Verona

AREA III - Servizio Edilizia Privata

SPORTELLLO UNICO PER L'EDILIZIA PRIVATA – art.5 D.P.R. n.380/01

Riferimenti urbanistici:

- ✓ Piano degli interventi così come derivante dall'applicazione dell'art., 48 comma 5-bis della L.R. 11/04 (ex P.R.G. che ha assunto tale veste per effetto di legge);
- ✓ Piano di Assetto del Territorio come ratificato dalla Giunta Regionale Veneta con delibera n. 556 del 03.05.2013.

Analisi del progetto rispetto al vigente Piano degli Interventi.

Il vigente Piano degli Interventi è diviso sostanzialmente in due grandi Macro – Aree operative, riferite alla Zonizzazione Urbanistica (che regola la Pianificazione) e la cosiddetta “Variante Ambientale” che tutela gli aspetti più significativi e caratteristici del territorio.

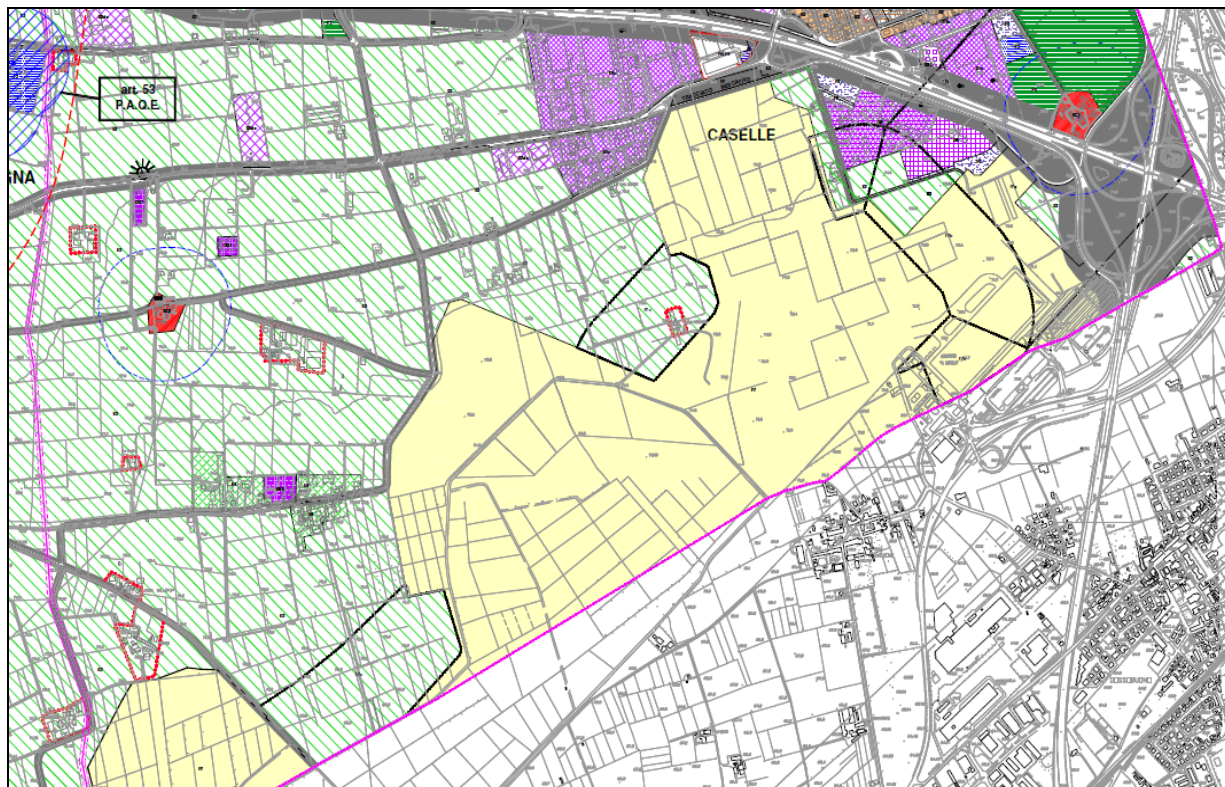
L'analisi di conformità è quindi svolta in due fasi indipendenti relative ai tematismi trattati, ancorché strettamente correlati.

Pianificazione Urbanistica – Tav. 13.3.1

L'infrastruttura Aeroportuale, come esistente alla data di approvazione della Variante Generale del P.R.G. (ex L.R. 61/85 – anno 1992) risultava e risulta sostanzialmente inserita in una specifica Z.T.O. denominata F7 – Zone Militari ed Aeroportuali, la cui perimetrazione è oggi riportata con velatura gialla nell'ultimo strumento avente carattere pianificatorio generale cioè la Variante n. 21 al P.R.G. di adeguamento al Piano di Area del Quadrante Europa, approvata con DGR n. 406 del 26.02.2008. L'edificabilità della zona è inserita nell'art. 14 – Zone “F” delle Norme di Attuazione (pag. 93), nelle quali si dà atto che:

- è consentita esclusivamente la realizzazione di installazioni relative ai servizi aeroportuali;
- sono previste distanze della strada pari a ml 20 e dai confini pari a ml 10,00;
- per quanto riguarda i vincoli altimetrici si rinvia a quelli indicati nelle tavole progettuali che riportano le limitazioni in altezza previste dalla legge 58/1963 relative alle servitù militari.

La seguente figura 1 rappresenta il perimetro delle aree aeroportuali approvate in tale occasione.



Tale perimetrazione ha successivamente subito una variazione, per effetto dell'approvazione, in Conferenza dei Servizi e proprio ai sensi del D.P.R. 383/94, di un progetto denominato “Trasformazione del terminal in area partenze e interventi di sistemazione di aree aeroportuali”, giusto verbale della relativa Conferenza dei Servizi di approvazione data 06.02.2008 e del successivo Decreto del Magistrato alle Acque di Venezia n. 3284 del 25.03.2008, con il quale è stato accertato il raggiungimento dell'intesa Stato Regione ai sensi delle citate disposizioni di legge.



COMUNE di SOMMACAMPAGNA

Provincia di Verona

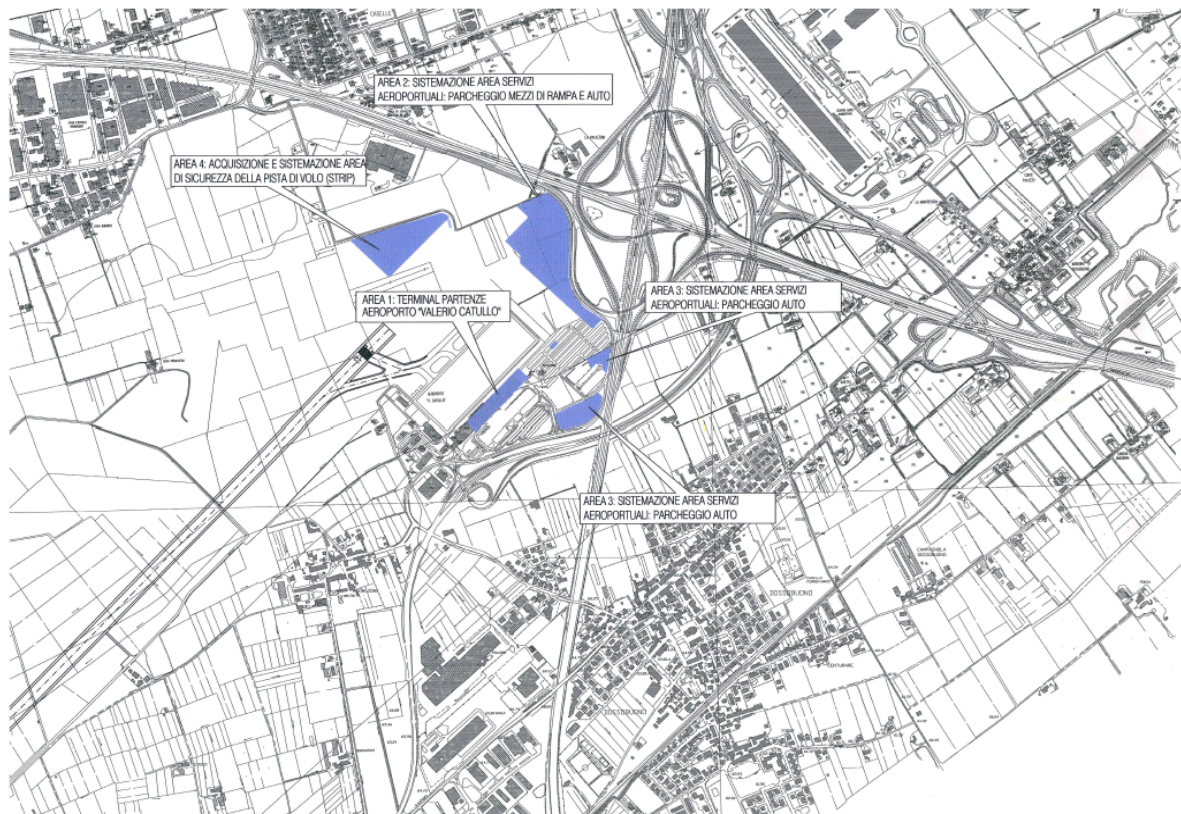
AREA III - Servizio Edilizia Privata

SPORTELLLO UNICO PER L'EDILIZIA PRIVATA – art.5 D.P.R. n.380/01

Tale variazione, che è stata approvata dal Consiglio Comunale di Sommacampagna con delibera n. 37 del 11.07.2007, riguardava in particolare l'accorpamento ai sedimi aeroportuali di alcune aree, così individuate espressamente nel progetto:

- a Area n. 4 : acquisizione e sistemazione area di sicurezza della pista di volo (Strip);
- b Area n. 2 : sistemazione area servizi aeroportuali : parcheggio mezzi rampa e auto.

La figura 2 di seguito riportata individua esattamente tale aree essendo uno stralcio della Corografia di progetto.



Il progetto depositato, in riferimento al Master Plan Aeroportuale, Tavola n. 2 – Inquadramento Urbanistico, riporta in allegato uno stralcio del P.I. (ex P.R.G.), erroneamente denominato Piano di assetto territoriale del Comune di Sommacampagna, dove con bordo rosso è individuato il perimetro dell'infrastruttura aeroportuale, individuata anche con uno specifico Cartiglio. Tale perimetrazione è poi costantemente riportata in tutte le altre tavole di progetto come segue:

- Tavola 3 : ove è indicata la proprietà delle aree suddivise tra demanio Civile, demanio Militare e proprietà della Soc. di gestione, nella quale ricadono i sedimi di Figura 2;
- Tavola 4 : Inquadramento generale Stato di fatto, precisandosi che l'inserimento dei sedimi nello Stato di Fatto non ne certifica la destinazione urbanistica e quindi la conformità alla relativa strumentazione;
- Tavola 5 : Inquadramento Generale – Master Plan 2013;
- Tavola 6 : Schema di accessibilità e Viabilità di progetto;
- Tavola 7 : Aree da Acquisire - Stato di fatto, ove si evince che parte delle aree in esame verranno acquisite nel 2025;
- Tavola 8 : Inquadramento Generale – Fase 1 anno 2020, ove si indicata che su tali aree è prevista la realizzazione della Strada Perimetrale Nord (Intervento n. 6);
- Tavola 9 : Inquadramento Generale – Fase 2, anno 2025;
- Tavola 10 : Inquadramento Generale – Fase 3 anno 2030.

Tale perimetrazione è ribadita in tutte le altre Tavole progettuali depositate.

Dal semplice confronto grafico dei perimetri urbanistici previsti dal Piano degli Interventi, ancorché implementati dalle variazioni approvate ed introdotte nel 2008, emerge come il sedime aeroportuale ivi indicato risulti comprendere anche aree non appartenenti alla Zona F7, come evidenziato in Figura 3 di seguito riportata.

In particolare si evidenzia che:



COMUNE di SOMMACAMPAGNA

Provincia di Verona

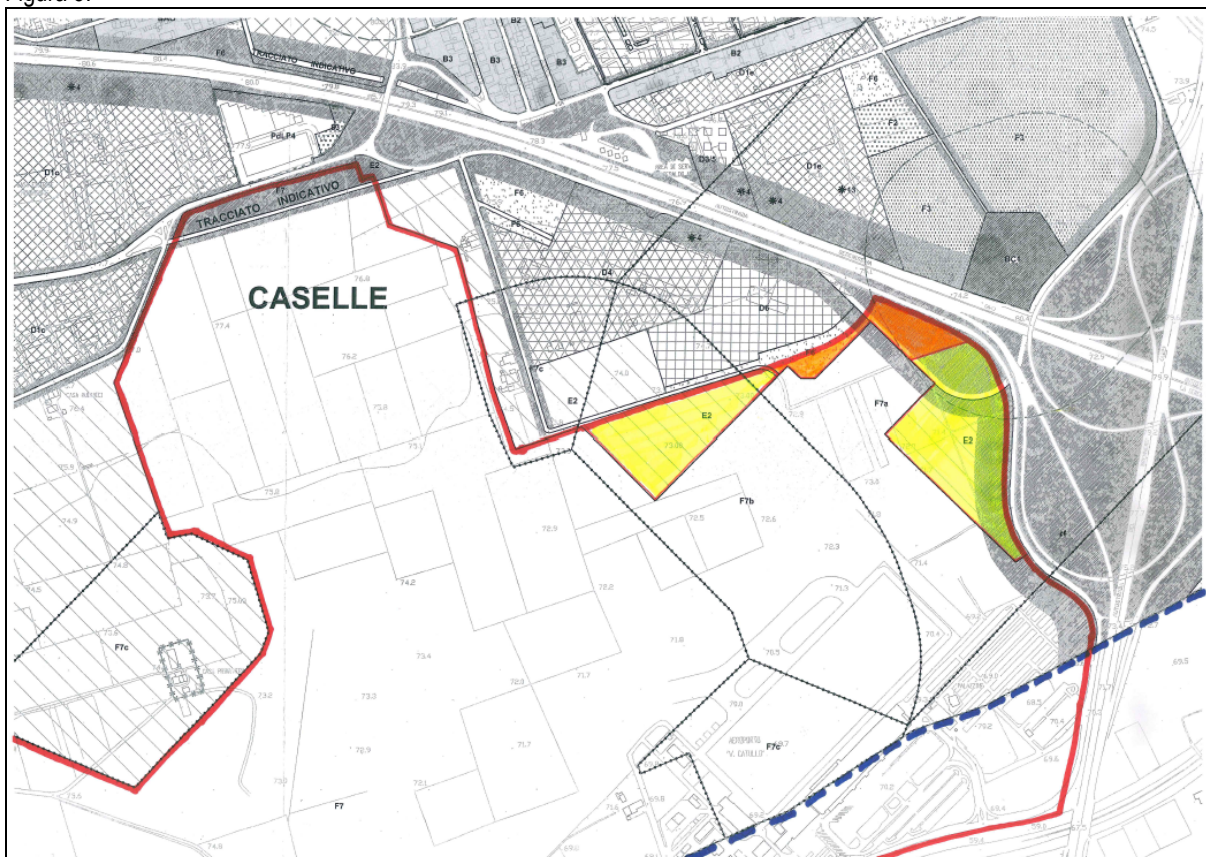
AREA III - Servizio Edilizia Privata

SPORTELLLO UNICO PER L'EDILIZIA PRIVATA – art.5 D.P.R. n.380/01

- 1) le aree ivi riportate con velatura gialla sono quelle inserite nel sedime aeroportuale per effetto della Conferenza dei Servizi del 2007 e quindi sono comprese, ancorché non retinate in tal modo, nella Zona F7 (elaborato non aggiornato);
- 2) le aree, invece riportate con velatura arancio sono in parte destinate a Zona F6 di Verde Privato Vincolato, in parte inserite in Zona F4 di Rispetto stradale ed autostradale e sono urbanisticamente riconducibili alle aree agricole (Zona E) ed in parte sono destinate a sedime stradale di progetto.

Va precisato che la destinazione delle aree in Zona F6, sopra richiamata, deriva direttamente dalla Variante puntuale al P.R.G. approvata con D.G.R. 3760 del 21.12.2001, e sono connesse con la trasformazione urbanistica della limitrofa Zona D6 destinata alla sosta attrezzata, **dovendosi ivi prevedere una zona di filtro e protezione ambientale tra il nuovo insediamento produttivo e i sedimi aeroportuali.**

Figura 3.



Per altro l'intero ambito con velatura arancio, è stato successivamente inserito, con il P.A.T. approvato, nella Rete Ecologica Comunale a formare parte integrante e sostanziale degli interventi strategici volti alla mitigazione e protezione dell'abitato di Caselle dagli impatti aeroportuali. (Tavola 4 e Art. 8y delle N.T. più avanti esplicitamente trattate), così come la parte più a nord della "margherita" di servizio, che risulta però destinata nel progetto ad usi militari.

In Figura 3 è altresì segnalato (con linea tratteggiata blu) il percorso – sedime del tratto finale delle "Strada Comunale Valesana", tratto che non è mai stato oggetto di "consegna" all'Aviazione civile e/o militare in quanto non rientrante negli accordi che (molti anni fa) furono assunti tra gli enti interessati alla realizzazione dell'Aerostazione Civile.

Per tale sedime, in relazione alla destinazione urbanistica delle aree ed in forza di quanto autorizzato dal Consiglio Comunale con delibera n. 46 del 27.06.1994, è stato avviato il procedimento di sdemanializzazione per la successiva alienazione alla Soc. Aeroportuale, procedimento mai conclusosi in ragione della necessità di un analogo provvedimento da parte del Comune di Villafranca, in quanto trattasi di strada di confine.

Nel 2001 a seguito del passaggio delle competenze ai sensi del D.Lgs 112/98 dalla Regione al Comune, la pratica è stata restituita (prot. 14775 del 15.05.2001) ed è ad oggi in attesa di definizione. La Giunta Comunale di Sommacampagna, con delibera n. 337 del 07.04.1994, ha autorizzato l'utilizzo dei relativi sedimi per la realizzazione di un parcheggio autovetture a servizio dell'aerostazione.



COMUNE di SOMMACAMPAGNA

Provincia di Verona

AREA III - Servizio Edilizia Privata

SPORTELLO UNICO PER L'EDILIZIA PRIVATA – art.5 D.P.R. n.380/01

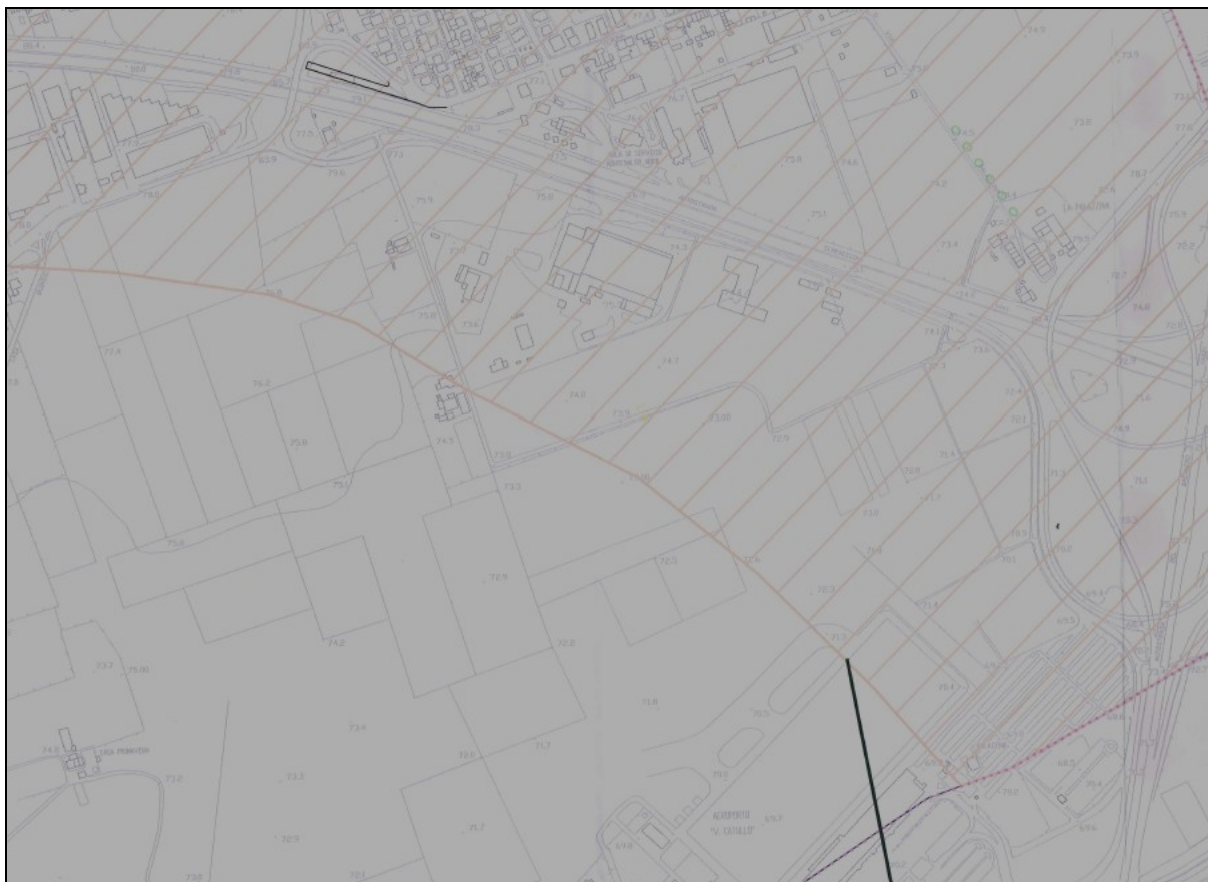
Le altre parti del perimetro Aeroportuale indicato nel progetto corrispondono invece sostanzialmente a quanto previsto nella pianificazione vigente, come più sopra richiamata; quindi considerato che la Zona F7 prevista nel P.I. vigente non prevede limiti di volume e/o superficie coperta o di calpestio, la verifica di conformità urbanistica è riferibile unicamente alle aree inserite in Zona F7 in rapporto a quelle indicate nel progetto, fatte salve tutte le altre norme edilizie previste da leggi statali e regionali, nonché a regolamenti specifici attinenti anche a norme igienico sanitarie, applicabili ai singoli interventi che dovranno essere realizzati (distanze tra fabbricati – altezze – destinazioni d'uso – rapporti aero illuminanti ecc.).

Variante Ambientale - Tav. 13.3.1 VA.

Il sedime aeroportuale **non** è interessato dalle previste seguenti AZIONI:

- ❖ Salvaguardia dei brani elementi significativi del territorio;
- ❖ Tutela delle visuali significative;
- ❖ Ricomposizione degli elementi lineari del territorio;
- ❖ Tutele a valorizzazione degli elementi sparsi.

E' invece interessato, in adeguamento al P.A.Q.E., dal "Corridoio di difesa dall'inquinamento acustico" posto in corrispondenza dell'asse autostradale. La Relativa Norma Tecnica (sempre contenuta nella citata Variante n. 21 - art. 59 del Reg. Edilizio), prevede che i nuovi tracciati viari debbano prevedere soluzioni tecniche ed accorgimenti costruttivi per la minimizzazione dell'impatto acustico sull'ambiente circostante. Considerato che l'intervento in progetto non attiene all'asse viario autostradale, bensì all'infrastruttura aeroportuale, la Norma non pare applicabile, tuttavia **è da ritenersi**, come si vedrà in relazione alle indicazioni strategiche del P.A.T., **che un intervento di tutela in tal senso possa e debba essere previsto, all'interno della zona indicata nella citata tavola 13.3.1.VA con rigatura marrone (Figura 4).**



Negli elaborati in esame nulla previsto in merito.

Alla luce di quanto sopra si ritiene che il progetto in esame **non risulti conforme alle previsioni del vigente Piano degli Interventi.**



COMUNE di SOMMACAMPAGNA

Provincia di Verona

AREA III - Servizio Edilizia Privata

SPORTELLLO UNICO PER L'EDILIZIA PRIVATA – art.5 D.P.R. n.380/01

Analisi del progetto rispetto al vigente Piano di assetto del Territorio.

Considerato che il citato vigente Piano degli Interventi è costituito dall'ex P.R.G. previgente, per le sole parti compatibili con il Piano di Assetto del Territorio – P.A.T., ai sensi e per gli affetti dell'art. 48 comma 5 bis della L.R. 11/04, la conformità urbanistica va anche verificata al fine di accertare la "compatibilità" del progetto presentato con P.A.T. stesso.

L'analisi delle 4 Tavole e delle Norme Tecniche che compongono Piano di Assetto del Territorio, per le aree interessate, ha dato il seguente esito:

Tavola 1 – Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale (Figura 5).

Viene previsto, per quanto attiene al sedime aeroportuale:

- i perimetri delle Zone di Rispetto Acustico;
- i vincoli altimetrici aeroportuali di cui alla legge 58/1963 (di natura aeronautica militare);
- il perimetro del Piano di Area del Quadrante Europa, la cui verifica di conformità appartiene alla Regione Veneto essendo un piano di concezione ed emanazione regionale;
- l'inserimento dell'intera area in Zona Sismica – Classe III.

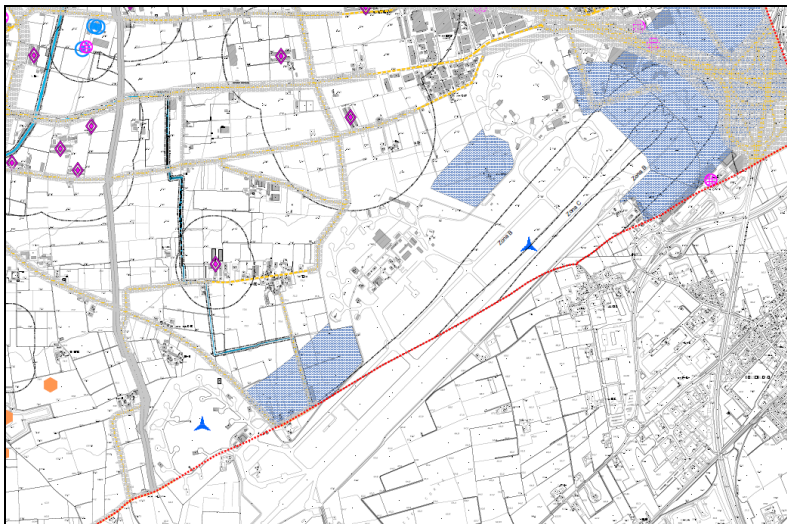


Tavola 2 – Carta delle Invarianti. (Figura 6)

Non è prevista alcuna particolare indicazione.

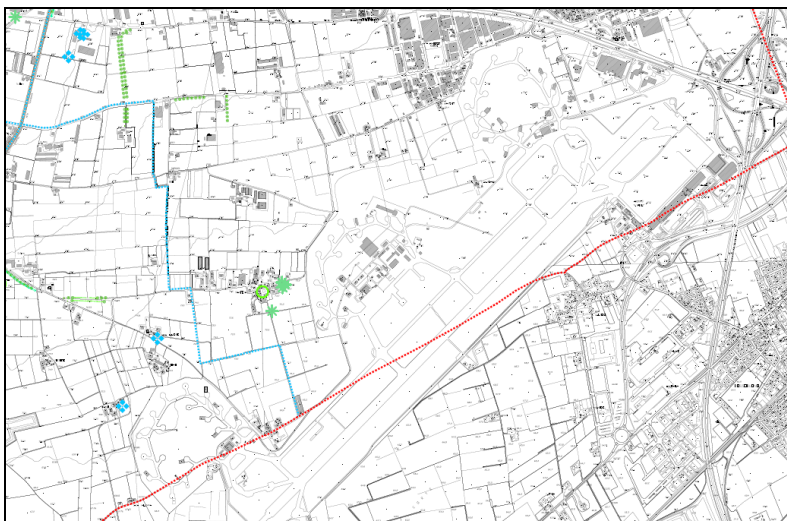


Tavola 3 – Carta delle Fragilità. (Figura 7)

Viene previsto, per quanto attiene al sedime aeroportuale:

- relativamente alla Compatibilità geologica l'inserimento nelle "Aree idonee a condizione – Tipologia 5";



COMUNE di SOMMACAMPAGNA

Provincia di Verona

AREA III - Servizio Edilizia Privata

SPORTELLLO UNICO PER L'EDILIZIA PRIVATA – art.5 D.P.R. n.380/01

- b. nessuna problematica afferente al dissesto idrogeologico;
- c. la previsione di ambiti ed aree soggetta a limitazioni (vincoli aeronautici di natura militare) ai sensi della L. 58/1963;
- d. l'inserimento sulla cartografia delle zone soggette al Rischio Aeroportuale di cui all'art. 707 del Codice della Navigazione, per la cui applicazione è già stato adottato il relativo Piano (delibera Giunta Comunale n. 32 del 18.02.2013), già valutato tecnicamente da ENAC in modo positivo (anche se con prescrizioni), giusta nota dal 04.07.2017 - n. 0072006/PROT, che verrà inserito per l'approvazione nel nuovo Piano degli Interventi in fase di redazione;
- e. corridoio di difesa dall'inquinamento acustico.

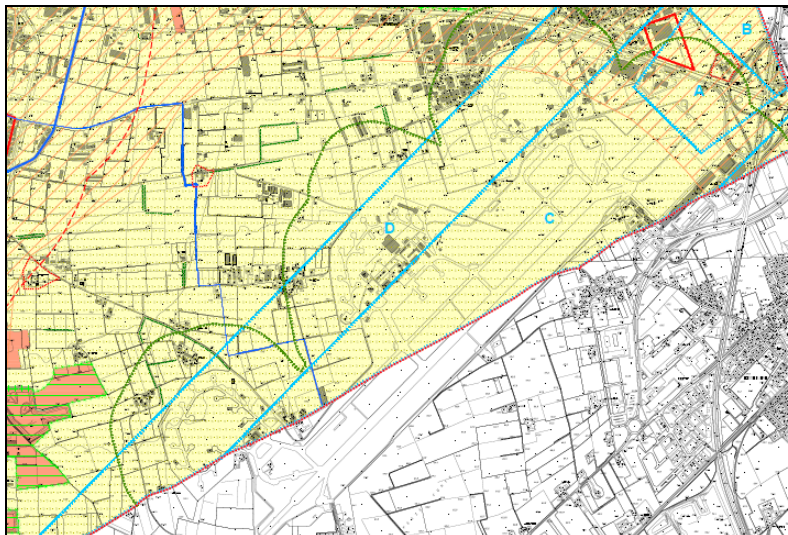
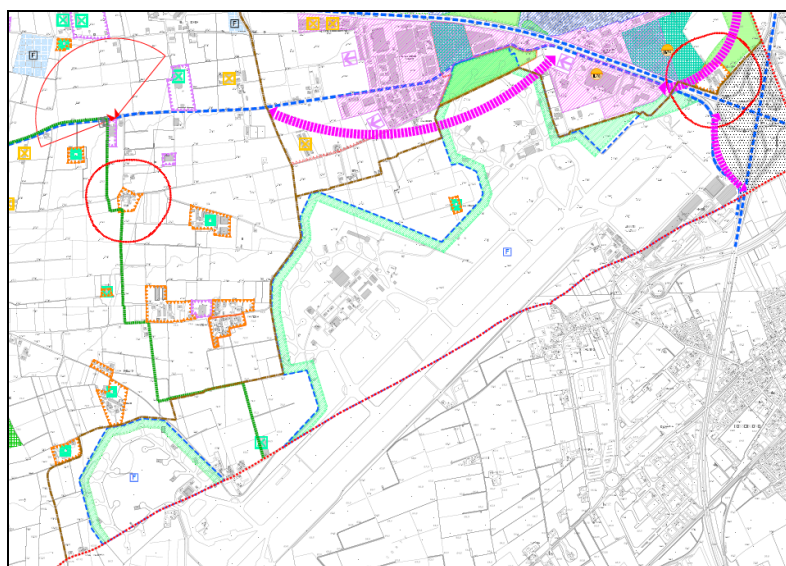


Tavola 4 – Carta della Trasformabilità. (Figura 8)

Viene previsto, per quanto attiene al sedime aeroportuale:

- a. Azione Strategica relativa a:
 - 1) ambiti interessati da “Servizi comuni di maggior rilevanza” (art. 8.n delle Norme Tecniche);
 - 2) miglioramento della percorribilità e protezione della viabilità esistente - Strada Provinciale 26a della Battaglia - “Infrastrutture ed attrezzature di maggior rilevanza di progetto” (art. 8.p delle Norme Tecniche);
- b. Valori e Tutele :
 - 1) individuazione di un “Ambito di riequilibrio dell'ecosistema di Caselle” (art. 8.x delle Norme Tecniche);
 - 2) interventi di mitigazione degli impatti aeroportuali (art. 8.y delle Norme Tecniche).



In particolare vanno esaminate le indicazioni della Tavola n. 4 che delinea le strategie operative che devono essere poi recepite nel Piano degli Interventi al fin di dare attuazione al disegno pianificatorio approvato.



COMUNE di SOMMACAMPAGNA

Provincia di Verona

AREA III - Servizio Edilizia Privata

SPORTELLO UNICO PER L'EDILIZIA PRIVATA – art.5 D.P.R. n.380/01

Per quanto riguarda, invece la realizzazione di nuovi volumi nelle aree già oggi inserite nel sedime aeroportuale di cui agli interventi progettuali Anno 2020 n. 1 – 2 – 5a, Anno 2025 n. 2 3 Anno 2030 n. 1 e 2, si evidenzia che il sedime aeroportuale è ubicato nell'A.T.O. n. 8 – “Infrastrutture aeroportuali” regolata sotto il profilo delle futura possibilità di trasformazione ed insediamento urbanistico, dall'art.19 della Norme Tecniche, laddove sono indicati i parametri edificatori previsti nell'arco temporale di validità del P.A.T. (Figura 9).

(Figura 9)

| | |
|---|--------------|
| Art. 16 - AMBITO TERRITORIALE OMOGENEO n°8 | |
| Aeroporto | |
| Valori specifici | |
| <ul style="list-style-type: none">- 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 | |
| <ul style="list-style-type: none">- 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.L. (D) | |
| <ul style="list-style-type: none">- Potenziamento accessibilità viabilistica aeroporto da sistema autostradale e da tangenziale- 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 | |
| <ul style="list-style-type: none">• Superficie territoriale | mq 3.741.164 |
| <ul style="list-style-type: none">• Volume edificato | mc 172.241 |
| <ul style="list-style-type: none">• 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 | mq 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 |
| TOTALE (mq 0) | mq/ab 0,0 |

Il carico aggiuntivo previsto è pari a zero in ragione di quanto previsto dall'art. 8.y delle Norme Tecniche (pag. 53 – Figura 10) dove si legge espressamente che nessun intervento potrà essere realizzato se non dopo la l'avvenuta esecuzione degli interventi di mitigazione previsti lungo il perimetro aeroportuale.

| | |
|---|---|
| y. | Interventi di mitigazione degli impatti aeroportuali |
| <p>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.</p> <p>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.</p> | |

Si evidenzia che il progetto depositato prevede la realizzazione di circa 160.000 mc (urbanistici) fuori terra, senza contare i volumi interrati ad uso parcheggio ed i volumi tecnici, cubature che per effetto delle predette previsioni non sono coerenti e quindi conformi alla indicazioni del P.A.T., in assenza della contestuale realizzazione (dopo l'approvazione e finanziamento dei relativi progetti) delle opere di mitigazione / compensazione previste nel P.A.T., come anche declinate nelle delibere consiliari con le quali sono state approvate le Osservazioni sul progetto, in sede di Valutazione di Impatto Ambientale.



COMUNE di SOMMACAMPAGNA

Provincia di Verona

AREA III - Servizio Edilizia Privata

SPORTELLO UNICO PER L'EDILIZIA PRIVATA – art.5 D.P.R. n.380/01

Si ricorda che il P.A.T. è stato redatto in copianificazione con la Regione e la Provincia di Verona e che, dopo la Conferenza dei Servizi di approvazione in linea tecnica, come previsto dalla Legge Urbanistica Regionale n. 11 del 2004, la Giunta Regionale Veneto ne ha ratificato contenuti e strategie giusta D.G. R. 556 del 03.05.2013.

Inoltre va evidenziato che il P.A.T., medesimo (ad oggi vigente ed efficace) è stato sottoposto a valutazione ambientale strategica (V.A.S.), al fine di attestarne la "SOSTENIBILITA AMBIENTALE", sostenibilità che è stata accertata anche in funzione ed a condizione che siano, parallelamente agli interventi di trasformazione urbanistica, attuati quelli afferenti alle MITIGAZIONI – COMPENSAZIONI di natura ambientale (vedi il progetto della Rete Ecologica Comunale), ivi previsti.

La mancanza di tali adempimenti, in sede operativa, determina la possibile MANCANZA di SOSTENIBILITA' dell'intera Pianificazione Strategica Comunale, con ogni possibile conseguenza, anche di natura inibitoria, sulle altre AZIONI URBANISTICHE STRATEGICHE ivi previste.

Tali aspetti sono stati ben presentati ed illustrati anche all'interno della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, cui è stato associato il Master Plan Aeroportuale.

Si richiamano, in questa sede le Osservazioni approvate dal Consiglio Comunale di Sommacampagna con le delibere n. 21 del 15.03.2016 e n. 81 del 27.10.2016, che vengono integralmente allegate alla presente istruttoria.

In particolare, per quanto attiene agli aspetti connessi con le strategie urbanistiche, delineate nella predetta Tavola n. 4, si richiamano le seguenti:

Osservazione 4 – DCC 21/16 – relativa agli Interventi di Mitigazione degli impatti aeroportuali;
Osservazione 5 – DCC 21/16 – relativa agli Interventi di Mitigazione degli impatti aeroportuali;
Osservazione 6 – DCC 21/16 – relativa al miglioramento della viabilità esistente;
Osservazione 2 – DCC 81/16 – relativa alla quantificazione degli interventi di mitigazione ambientale;
Osservazione 3 – DCC 81/16 – relativa alla quantificazione degli interventi di mitigazione ambientale;
Osservazione 4 – DCC 81/16 – relativa alla quantificazione degli interventi di mitigazione ambientale;
Osservazione 5 – DCC 81/16 – relativa alla quantificazione degli interventi di mitigazione ambientale;
Osservazione 6 – DCC 81/16 – relativa al miglioramento della viabilità esistente;

Per quanto riguarda poi agli aspetti "PROPRIETARI" si prende atto che nella Tavola n. 07 del progetto sono evidenziate le aree in fase di acquisizione al Demanio Civile (velatura gialla) e quelle già in disponibilità dell'Aviazione Civile (velatura azzurra), nonché quelle appartenenti al Demanio Militare (velatura blu).

Si ribadiscono innanzi tutto le già citate considerazioni relative al sedime della Strada Comunale Valesana, che non è considerata né rappresentata in tale elaborato, il cui stato giuridico (come sopra illustrato) risulta ad oggi ancora pendente ed irrisolto e che andrà quindi opportunamente affrontato.

Si rileva poi che, in ogni caso, il progetto depositato DEVE tener conto ed attuare la Azioni previste dal P.A.T., sopra specificate, pena la NON CONFORMITA' al P.A.T. stesso, per quanto riguarda tutti gli aspetti progettuali che hanno attinenza con le predette indicazioni strategiche, sia con le citate Osservazioni formulate in sede di V.I.A., derivanti proprio dalle analisi formulate a suo tempo in base alla strumentazione urbanistica vigente.

Si ribadisce che, invece, il progetto depositato ignora totalmente tali aspetti anziché tenerne opportunamente conto sotto l'aspetto tecnico normativo ed ambientale, ma anche e soprattutto in relazione agli stanziamenti che l'obbligo di realizzare tali opere prevede. Il progetto dovrebbe quindi contenere specifiche SCHEDE, allegate o collegate con quelle prodotte per illustrare gli interventi previsti, nelle quali dovranno essere indicate le opere di mitigazione connesse, concordando con il territorio sia l'entità che la loro localizzazione, in conformità al P.A.T..

Tali interventi, inoltre, dovranno essere inseriti nel CRONO PROGRAMMA dei lavori, al fine di calibrare la realizzazione delle mitigazioni e compensazioni con il progredire degli interventi di potenziamento ed ampliamento dell'infrastruttura aeroportuale.

Per quanto riguarda le aree appartenenti al Demanio Militare, si evidenzia che è già in corso con la relativa amministrazione un procedimento finalizzato all'acquisizione al patrimonio comunale di parte della area della cosiddetta Margherita Nord, finalizzato alla risoluzione delle problematiche viabilistiche afferenti all'accesso da sud all'abitato di Caselle (Osservazione 6 – DCC 21/16 ; Osservazione 6 – DCC 81/16).

Alla luce di quanto sopra si ritiene che il progetto in esame non risulti conforme alla previsioni del vigente Piano di assetto del territorio come ratificato dalla Regione Veneto con DGR 556/2013.

Sommacampagna, li 01.03.2018

Il Responsabile del Servizio

Arch. Paolo Sartori

(firmato digitalmente ai sensi di legge)



COMUNE di SOMMACAMPAGNA

Provincia di Verona

AREA III - Servizio Edilizia Privata

SPORTELLO UNICO PER L'EDILIZIA PRIVATA – art.5 D.P.R. n.380/01

OSSERVAZIONI prodotte in sede di V.I.A..

D.C.C. n. 21 del 15.03.2016.

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 analogo 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 comprendere 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 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

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;



COMUNE di SOMMACAMPAGNA

Provincia di Verona

AREA III - Servizio Edilizia Privata

SPORTELLO UNICO PER L'EDILIZIA PRIVATA – art.5 D.P.R. n.380/01

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.

OSSERVAZIONE 9

In riferimento ai parametri di inquinamento atmosferico, soprattutto per quanto riguarda il biossido di azoto NO₂, SI CHIEDE un'integrazione dello studio anche nella zona sud-ovest dell'aeroporto, per avere un più completo e uniforme dato sull'impatto all'ambiente circostante.

OSSERVAZIONE 10

In riferimento ai parametri di inquinamento acustico, considerato che il progetto va ad evidenziare solo un minimo di interventi di mitigazione e che dal rilievo eseguito sui luoghi del contorno aeroportuale (via Palazzina e loc. Accademia) le zone impattate risultano essere molto più vaste di quanto previsto dal progetto a livello teorico, SI CHIEDE un'integrazione dello studio per rivedere sia le zone che le quantificazioni delle mitigazioni.

OSSERVAZIONE 11

Considerato che lo studio affronta in maniera separata e distinta le varie problematiche di impatto, si CHIEDE di far integrare lo studio con una valutazione di impatto cumulativa.

D.C.C. n. 81 del 27.10.2016.

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, considerato che la Tabella di pag. 323 del Rapporto Ambientale allegato al SIA quantifica in

circa 224,7 tonnellate annue complessive le emissioni atmosferiche attuali dell'infrastruttura aeroportuale (di cui 83,5 tonnellate annue di solo CO) che divengono 323,2 tonnellate annue (di cui 113,1 di CO) nel 2030 si RIBADISCE e 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 alle indicazioni della Relazione di Progetto del Master Plan Aeroportuale. Relativamente alla contro deduzione del proponente si rileva che il fatto che i progetti dell'infrastruttura attuale siano stati approvati dagli enti competenti non elimina gli impatti ambientali provocati sul territorio, impatti che, ai sensi di legge, DEVONO ESSERE MITIGATI.

OSSERVAZIONE 2

SI CHIEDE che siano opportunamente implementate le somme inserite nel Piano degli Investimenti destinate alle mitigazioni, per un importo pari almeno al 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, in quanto tali interventi, pur essendo stati approvati dagli enti competenti non hanno previsto né attuato alcuna forma di MITIGAZIONE AMBIENTALE degli impatti provocati dall'infrastruttura aeroportuale sul territorio.

OSSERVAZIONE 3

SI CHIEDE che la V.I.A. determini e quantifichi quali sono gli interventi di MITIGAZIONE AMBIENTALE necessari ad abbattere mitigare gli impatti provocati sul territorio dall'infrastruttura aeroportuale, sia allo stato attuale (anno 2014) che a lavori eseguiti (anno 2030), prescrivendo che il MASTER PLAN contenga e preveda tutte le somme necessarie alla realizzazione degli stessi, stabilendo quali opere debbano essere obbligatoriamente effettuate entro il 2017 (breve periodo) relativamente agli impatti attuali e quali invece entro il 2030 (lungo periodo), all'interno di un crono programma che le leghi allo sviluppo // realizzazione dei nuovi insediamenti aeroportuali.

OSSERVAZIONE 4

Si ribadisce la RICHIESTA di previsione e realizzazione di opportuni interventi di mitigazione degli impatti atmosferici, conseguenti agli evidenti incrementi percentuali degli inquinanti immessi sul territorio dall'esercizio delle attività aeroportuali, quantificando a tal fine l'entità numerica e la qualità delle essenze arboree da mettere a dimora sulla base degli studi scientifici svolti dall'Istituto di Biometeorologia per il regolamento del verde del Comune di Bologna.

Si ritiene che quanto proposto nelle contro deduzioni del proponente non sia adeguato né sufficiente ad eliminare od abbattere significativamente gli impatti connessi con le emissioni ATMOSFERICHE dell'infrastruttura, come indicate nella Tabella di pag. 323 del Rapporto Ambientale allegato al SIA.

A tal fine si CHIEDE quindi che, in considerazione delle emissioni ACCERTATE // DICHIARATE, gli interventi di MITIGAZIONE degli impatti da inserire nel MASTER PLAN siano almeno i seguenti:

- entro il 2017 l'individuazione, in collaborazione con il Comune di Sommacampagna di aree idonee all'impianto di almeno 1.000 Aceri campestri o 520 Aceri Riccio oppure 680 tra Tigli – Bagolari e Frassini, al fine di abbattere gli impatti con i derivanti dalle attuali emissioni di CO, quantificate in circa 83,5 tonnellate annue, sostenendo sia la spesa per l'impianto di tali specie che quella per l'esproprio delle relative aree e/o il loro asservimento a tali fini;
- prima dell'incremento dei voli previsti al 2030 l'individuazione, in collaborazione con il Comune di Sommacampagna di aree idonee all'impianto di almeno ulteriori 360 Aceri campestri o 180 Aceri Riccio oppure 240 tra Tigli – Bagolari e Frassini, al fine di abbattere gli impatti con i derivanti dal totale delle emissioni di CO previsto, quantificato in circa 113,1 tonnellate annue, sostenendo sia la spesa per l'impianto di tali specie che quella per l'esproprio delle relative aree e/o il loro asservimento a tali fini.

SI CHIEDE che siano adottate le forme di mitigazione indicate nella 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, 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 24.06.2015. Si ribadisce che la realizzazione degli interventi previsti dal Piano di Assetto del territorio vigente 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 sul SUOLO) e,



COMUNE di SOMMACAMPAGNA

Provincia di Verona

AREA III - Servizio Edilizia Privata

SPORTELLO UNICO PER L'EDILIZIA PRIVATA – art.5 D.P.R. n.380/01

parzialmente, quello sugli ecosistemi di flora – fauna ritenuti immotivatamente di scarsa incidenza nel documento di approfondimento (integrazione volontaria) presentato.
In alternativa si CHIEDE che venga quantificato e concordato economicamente l'importo di TUTTE LE CITATE MITIGAZIONI e che tali somme siano messe a disposizione nel breve periodo (2017) per quanto riguarda gli impatti attuali ed entro il 2020 per gli impatti previsti al 2030, attraverso un opportuno Accordo tra Comune e Società di Gestione Aeroportuale, avente ad oggetto la Decarbonizzazione dell'Abitato di Caselle, per la realizzazione di progetti di MITIGAZIONE che l'Amministrazione Comunale approverà, sentita la predetta Società di Gestione Aeroportuale.

OSSERVAZIONE 5

“Si ritiene che il tenore ed il contenuto delle controdeduzioni volontarie depositate dal proponente in relazione all'originaria OSSERVAZIONE n. 5 sia fuorviante ed inaccettabile in quanto:

- A. l'osservazione era finalizzata, nel richiamare i contenuti del Piano di Assetto del Territorio, ad evidenziare che lo stesso prevede specifiche opere ed interventi di mitigazione ambientale finalizzate (come dichiarato espressamente negli allegati tecnici citati) a minimizzare gli impatti dell'attività aeroportuale sul territorio, previsioni già assoggettate a Valutazione Ambientale Strategica dell'ambito delle procedure di approvazione del Piano medesimo, come risulta dal parere della competente Commissione Regionale n. 39 del 17.05.2012 (vedasi allegati alla D.G.R. di ratifica n. 556 del 03.05.2013) pag. 11, ove si legge: “Nel Rapporto Ambientale è contenuta la valutazione degli effetti delegazioni di piano e sono individuate le misure di mitigazione per ciascuna componente di piano analizzata e sono stati valutati gli effetti cumulativi derivanti dalle azioni della pianificazione sovra ordinata”.
- E più avanti: “Di seguito si riporta una sintesi delle mitigazioni individuate ... per ... limitare gli effetti dell'inquinamento dell'aria dovuta all'aeroporto mediante la riduzione della pressione sugli insediamenti (rilevati intera con vegetazione arborea, arbustiva ed erbacea, di ampiezza ed altezza variabile in funzione dell'area individuata e dell'ampiezza di spazio; realizzazione di fasce boscate e l'inserimento di muri vegetali;”.
- B. è facile ricordare e verificare che le aree in questione, poste nella “margherita” più prossima all'abitato di Caselle, sono già oggetto di uno specifico accordo tra i Ministeri interessati, per il loro transito dal demanio militare a quello civile, tanto che (in recenti passate “versioni” del Master Plan”) le stesse risultavano non solo inserite nel progetto, ma ben densificate di volumi e funzioni connesse all'aerostazione civile, ed ancor più recentemente da funzioni “commerciali” connesse con la valorizzazione economica dell'infrastruttura.
- C. non è pertanto assolutamente vero che trattasi di questione di natura urbanistica, ma è invece proprio vero che trattasi di salvaguardare l'equilibrio ambientale dell'abitato della Fazione di Caselle.
- D. la Soc. di Gestione, che ha osservato sul Piano di assetto del territorio durante le fasi di approvazione (vedi n. 29 del II° Periodo pag. 81 / 82/ 83 della D.G.R. citata) lamentando proprio che il progetto di Piano avrebbe violato l'Accordo allegato al P.A.T. in riferimento alla bozza di Master Plan all'epoca elaborato, poi sostituito dall'attuale progetto.

Ne discende quindi che lo stato attuale dell'infrastruttura è già stato oggetto di Valutazione Ambientale, per altro non contestata e quindi le MITIGAZIONI in esso previste sono divenute per questo Comune parte integrante sostanziale delle strategie di mitigazione ambientale del territorio, con possibili effetti negativi sull'attuabilità delle previsioni urbanistiche del Piano stesso per la frazione di Caselle e quindi con potenziale gravissimo danno per la comunità locale.

Si ribadisce pertanto che le previsioni del Master Plan non risultano conformi alle disposizioni AMBIENTALI e non URBANISTICHE del Piano di Assetto del Territorio approvato (P.A.T.), nonché del vigente Piano degli Interventi (ex P.R.G.) non ancora allo stesso adeguato, sia in relazione all'attuale zonizzazione che al perimetro dell'infrastruttura aeroportuale 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 ed 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 comprendere 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 che nel citato P.A.T. è strategicamente destinata ad “Interventi di mitigazione degli impatti aeroportuali”.

Si CHIEDE pertanto 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 e delle altre aree aventi simile destinazione strategica, 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 prende atto che le contro deduzioni del proponente non risolvono le criticità rilevate connesse con 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. Tale incremento, 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, impatta fortemente sulla struttura viaria esistente nonché sul territorio agricolo e sul paesaggio.

Al fine di mitigare gli effetti negativi, ed in particolare l'incidentalità e la pericolosità nei punti critici:

- intersezione tra la S.P. n. 26a e via Pantina – Molinara Vecchia (punto n. 1);
 - 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 per un costo complessivo stimato di € 500.000;
 - ridisegno dell'ingresso all'abitato di Caselle dal cavalcavia autostradale per un costo complessivo stimato di € 1.200.000;

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.



COMUNE di SOMMACAMPAGNA

Provincia di Verona

AREA III - Servizio Edilizia Privata

SPORTELLO UNICO PER L'EDILIZIA PRIVATA – art.5 D.P.R. n.380/01

OSSERVAZIONE 9

Preso atto che le integrazioni volontarie non hanno tenuto in considerazione le preoccupazioni (basate su analisi e le rilevazioni puntuali) di questo Comune relativamente agli impatti nell'NO₂ sulla parte sud – ovest dell'aeroporto, in quanto quelli contenuti nel SIA sono stati determinati attraverso l'utilizzo di modelli matematici di calcolo riferiti ad ambiti territoriali molto estesi, SI CHIEDE che siano previsti specifici interventi di abbattimento degli inquinanti ed in particolare del predetto NO₂, indipendentemente dal livello di concentrazione, in quanto è indubitabile che l'incremento degli stessi, in relazione alla particolare ubicazione nel territorio, comporta un nuovo o maggior "impatto ambientale" derivante dal traffico aereo attuale e dall'incremento di traffico previsto nel Master Plan.

OSSERVAZIONE 10

In ragione del principio di "precauzione ambientale" previsto dall'art. 191 del Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea, basato sull'identificazione dei potenziali effetti negativi sull'ambiente e sulla salute, SI CHIEDE che per tutti gli ambiti territoriali interessati da POTENZIALI SFORAMENTI DEI LIMITI di RUMORE rispetto alle zonizzazioni comunali siano, fin dall'approvazione del Master Plan, previste e finanziate le

MISURE di MITIGAZIONE OBBLIGATORIA dallo stesso identificate, da attuarsi all'interno di un specifico crono programma di interventi che le coordini in relazione all'incremento del traffico aereo.

OSSERVAZIONE 11

Considerato che lo studio affronta in maniera separata e distinta le varie problematiche di impatto, si CHIEDE di far integrare lo studio stesso con una valutazione di impatto cumulativa complessiva che tenga conto delle possibili amplificazioni degli effetti negativi derivanti dalle singole sorgenti di emissione o che le escluda. Si CHIEDE quindi che l'eventuale accertata interazione tra le singole sorgenti di emissione determini un pari incremento delle mitigazioni ambientali sul territorio.