



Ministero dell' Ambiente,  
e della Tutela del Territorio e del Mare

Commissione Tecnica di Verifica  
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio  
e del Mare - Commissione Tecnica VIA - VAS

U. prot CTVA - 2009 - 0004095 del 04/11/2009



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio  
e del Mare - ex Direzione Salvaguardia Ambientale

E. prot ex DSA - 2009 - 0029647 del 06/11/2009

All'On.le Sig. Ministro  
per il tramite del  
Sig. Capo di Gabinetto  
SEDE

Direzione Generale per la  
Salvaguardia Ambientale  
Divisione III  
c.a. Dott. Mariano Grillo  
SEDE

Pratica N. ....

Ref. Mittente: .....

**OGGETTO: Procedura Preliminare ex art. 21 D.Lgs. 152/06 e s.m.i. -  
Piano di sviluppo dell'Aeroporto Valerio Catullo di Verona.  
Trasmissione parere n. 370 del 30 ottobre 2009.**

Ai sensi dell'art. 11, comma 4, lettera e) del DM n. GAB/DEC/150/2007,  
per le successive azioni di competenza, si trasmette copia conforme del parere  
relativo al procedimento in oggetto, approvato dalla Commissione Tecnica di Verifica  
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS nella seduta plenaria del 30 ottobre 2009.

IL SEGRETARIO DELLA COMMISSIONE  
(Avv. Sandro Campilongo)

All.: c.s.





**MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE**

**COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL' IMPATTO  
AMBIENTALE - VIA E VAS**

**Parere n. 370 del 30.10.2009**

<b>Progetto:</b>	<b>Procedura Preliminare ex art. 21 D.Lgs. 152/06</b>  <b>Piano di sviluppo dell'Aeroporto Valerio Catullo di Verona</b>
<b>Proponente:</b>	<b>ENAC</b>

*[Handwritten signatures and initials are present on the right side and bottom of the page, including names like 'FC', 'Ve', 'D', 'S', 'M', 'R', 'A', 'B', 'C', 'E', 'L', 'G', 'H', 'I', 'K', 'L', 'M', 'N', 'O', 'P', 'Q', 'R', 'S', 'T', 'U', 'V', 'W', 'X', 'Y', 'Z', 'AA', 'BB', 'CC', 'DD', 'EE', 'FF', 'GG', 'HH', 'II', 'JJ', 'KK', 'LL', 'MM', 'NN', 'OO', 'PP', 'QQ', 'RR', 'SS', 'TT', 'UU', 'VV', 'WW', 'XX', 'YY', 'ZZ', 'AAA', 'BBB', 'CCC', 'DDD', 'EEE', 'FFF', 'GGG', 'HHH', 'III', 'JJJ', 'KKK', 'LLL', 'MMM', 'NNN', 'OOO', 'PPP', 'QQQ', 'RRR', 'SSS', 'TTT', 'UUU', 'VVV', 'WWW', 'XXX', 'YYY', 'ZZZ', 'AAA', 'BBB', 'CCC', 'DDD', 'EEE', 'FFF', 'GGG', 'HHH', 'III', 'JJJ', 'KKK', 'LLL', 'MMM', 'NNN', 'OOO', 'PPP', 'QQQ', 'RRR', 'SSS', 'TTT', 'UUU', 'VVV', 'WWW', 'XXX', 'YYY', 'ZZZ']*

# La Commissione Tecnica di Verifica per l'Impatto Ambientale – VIA e VAS



## 1 Premessa Amministrativa

In data 18 giugno 2009, l'Enac ha presentato istanza di attivazione per la procedura ex art. 21 del D.lgs. n. 152/06. La domanda è stata trasmessa dalla DSA-DivIII alla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA-VAS in data 1 luglio 2009 ed acquisita al protocollo CTVIA/2833 del 21 luglio 2009.

In data 24 luglio 2009, con nota prot. n. CTVA/2924, l'istruttoria è stata assegnata al Gruppo Istruttore così composto: Avv. Rocco Panetta ®, Prof. Saverio Altieri, Ing. Rita Caroselli.

In data 17 settembre 2009, si è svolta una riunione presso la sede della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS a cui hanno partecipato i membri del Gruppo Istruttore e i rappresentanti di Enac.

## 2 Documentazione esaminata

La documentazione presentata dal Proponente, acquisita al protocollo n. CTVIA/2833 del 21 luglio 2009, consiste in una relazione dal titolo "Studio Ambientale Preliminare" ed elaborati grafici ad essa allegati.

Nella relazione è descritto il sito di intervento e le alternative di progetto considerate.

Sono, inoltre, descritti in linea di massima i contenuti del futuro Studio di Impatto Ambientale e della Sintesi Non Tecnica.

## 3 Analisi della documentazione

### 3.1 Quadro generale di riferimento

La documentazione presentata dal Proponente ha l'obiettivo di illustrare il piano di lavoro per la redazione dello Studio di Impatto Ambientale al fine di procedere alla fase di "Definizione dei contenuti dello studio di impatto ambientale", prevista dalla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (ai sensi dell'art. 21, D.lgs. n. 152/2006 - Parte Seconda - Titolo III - come modificato dal D.lgs n. 04/2008).

Lo Studio Ambientale Preliminare è articolato nelle fasi seguenti:

- descrizione dello stato attuale dell'Aeroporto di Verona, con identificazione delle caratteristiche tecniche e delle eventuali criticità tecnico-operative ed ambientali dell'attuale configurazione;
- descrizione degli interventi previsti nel Masterplan ed individuazione delle fasi temporali di attuazione;
- illustrazione del piano di lavoro per la redazione del "Quadro di riferimento Programmatico" dello Studio di Impatto ambientale;
- illustrazione del piano di lavoro per la predisposizione del "Quadro di riferimento ambientale" dello Studio di Impatto Ambientale, con indicazione delle metodologie adottate per ogni aspetto ambientale individuato.

**COMMISSIONE REGIONALE  
TECNICA DI VERIFICA  
Piani di Sviluppo  
Territoriale e del Mare  
VIA e VAS  
della Commissione**

### 3.2 Oggetto dell'analisi

In ossequio a quanto contenuto nell'art. 21 del D.lgs. n. 152/2006, una volta che il Proponente abbia deciso, prima dell'avvio del procedimento di valutazione di impatto ambientale, di ricorrere alla c.d. procedura di *scoping*, richiedendo alla autorità competente (nel caso di specie al Ministero dell'Ambiente e alla Commissione) un parere in merito alle informazioni che devono essere contenute nello studio di impatto ambientale, è compito della scrivente Commissione analizzare la documentazione presentata dal Proponente, verificando preliminarmente che la documentazione sia idonea a definire adeguatamente il piano di lavoro per la redazione dello studio di impatto ambientale, le metodologie che intende adottare per l'elaborazione delle informazioni in esso contenute e il relativo livello di approfondimento, sulla base dell'identificazione degli impatti ambientali attesi.

## 4 Contenuti dello Studio di Impatto Ambientale

### 4.1 Quadro di Riferimento Programmatico

Il Proponente si impegna a porre particolare attenzione, nella redazione del Quadro di Riferimento Programmatico, anche al fine di meglio interpretare la compatibilità dell'opera con le prescrizioni in essi contenute, almeno alle seguenti pianificazioni:

- Programma regionale di sviluppo
- Piano Territoriale regionale di Coordinamento
- Piano di Area Quadrante Europa
- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale
- Piano Regolatore Generale del Comune di Villafranca
- Piano di assetto del territorio (P.A.T.) Comunale di Villafranca
- Piano Regolatore Generale del Comune di Sommacampagna
- Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.) Comunale di Sommacampagna
- Piano Regolatore Generale del Comune di Verona
- Piano di assetto del territorio (P.A.T.) Comunale di Verona
- Piano nazionale dei trasporti
- Piano Regionale dei Trasporti
- Piani di classificazione acustica del territorio comunale
- Piano di tutela delle acque approvato con Deliberazione di Giunta regionale n. 4453 del 29.12.2004.
- Istituzione di aree naturali protette (a livello comunitario, nazionale e regionale) (cfr. paragrafo 5.12.1).
- Piano Regionale di Tutela e risanamento dell'Atmosfera approvato con deliberazione del Consiglio Regionale n. 57 del 11/11/2004 e s.m.i.
- 

### 4.2 Quadro di Riferimento Progettuale

#### 4.2.1.1 Gli Interventi e le Motivazioni dell'Opera

L'Aeroporto "Valerio Catullo" di Verona-Villafranca nasce come aeroporto militare durante il secondo conflitto mondiale. Nel 1961 inizia la sua attività di scalo civile con un totale di circa 190 voli annui, mentre nel 1978 viene costituita la società di gestione "Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca S.p.A." che inizia ad operare in un'area limitata alla zona dell'aerostazione, utilizzando le infrastrutture di volo di pertinenza dell'Aeronautica Militare. Negli anni successivi è iniziato un processo di cessione progressiva di aree dell'Aeronautica Militare alla società di gestione ed all'Enac.

DIREZIONE REGIONALE  
 DELL'AMBIENTE  
 E DEL MARE  
 VERONA  
 2 MAR 1991

MINISTERO P  
 DELLA TUTELA DEL  
 COMMISSARIATO  
 dell'Impatto  
 n. 507

Di seguito la configurazione attuale dell'aeroporto.

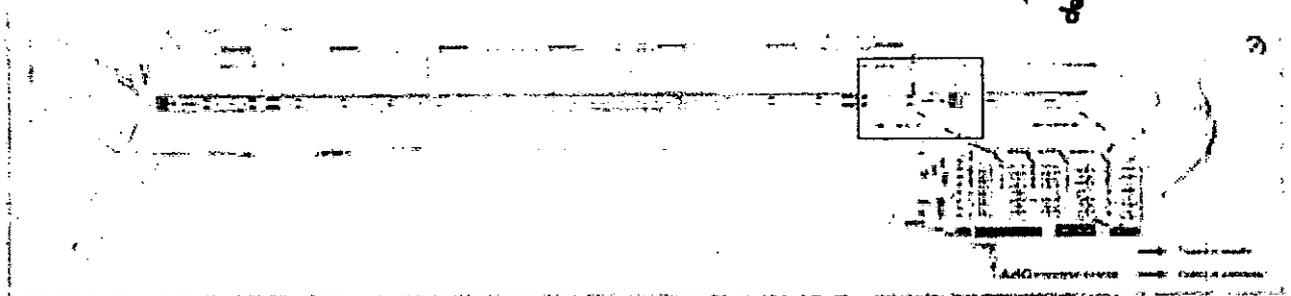


Figura 1 Percorso di rullaggio in decollo ed atterraggio

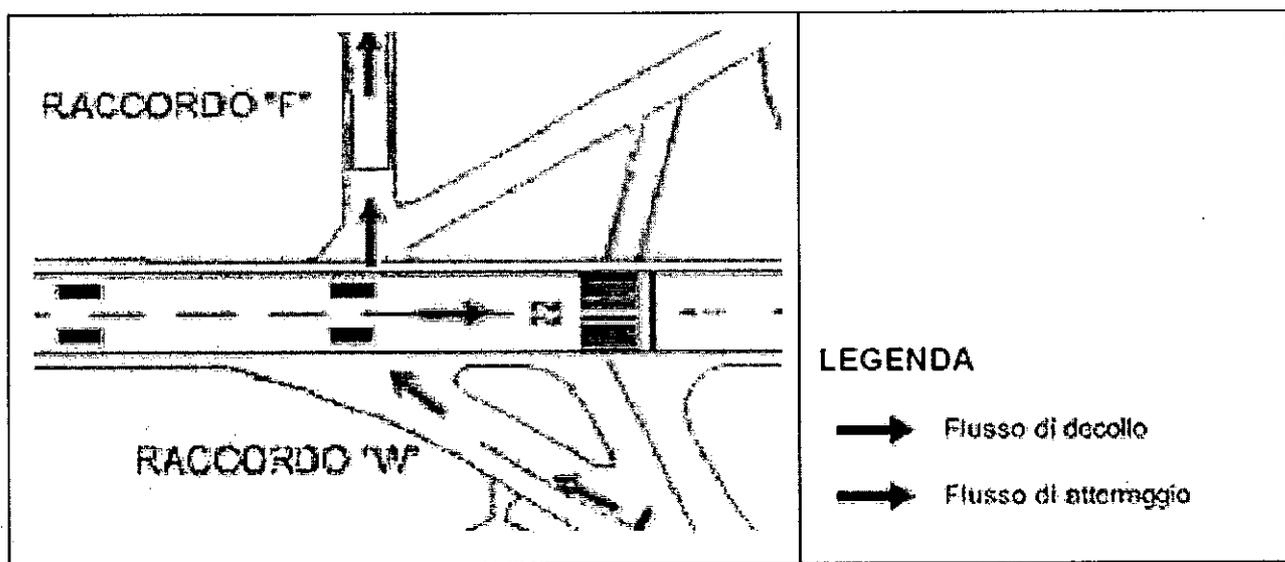


Figura 2 dettaglio attraversamento pista aeromobili in decollo

Attualmente viene prevalentemente impiegata la pista 04 sia per gli atterraggi che per i decolli, con l'utilizzo costante della via di rullaggio "Tango" per raggiungere la testata relativa, ciò comporta che ogni aeromobile in partenza debba attraversare la pista per decollare (cfr. figure 2.1 e 2.2). Tale configurazione determina quindi un eccessivo tempo di utilizzazione della pista per ogni velivolo in arrivo ed in partenza.

Inoltre, "la larghezza della striscia di sicurezza della pista di volo (STRIP) non corrisponde integralmente a quanto richiesto dalla normativa, infatti, nel tratto finale della pista, in corrispondenza della testata 22, la larghezza della STRIP sul lato nord è di 126 metri anziché di 150 metri, in quanto il terreno interessato è esterno al sedime aeroportuale".

Infine, "la via di rullaggio è agibile per aeromobili fino alla classe ICAO "C" (aeromobili con apertura alare fino a 36 metri e larghezza massima del carrello principale di 9 metri); inoltre, benché siano presenti numerosi raccordi di ingresso e uscita, solo i due di testata, "B" e "F" sono agibili per il traffico aeromobili civile, con raggi di curvatura, della relativa segnaletica orizzontale, di 25 e 28 metri rispettivamente".

Da ultimo, si consideri che "gli impianti AVL risultano idonei alla sola operatività in condizioni di CAT P".

Gli interventi previsti nell'ambito del progetto in esame possono essere ricondotti essenzialmente a:

- o saturare l'attuale complesso terminale aeroportuale e le sue potenzialità di sviluppo, "limitando le acquisizioni di aree all'oggi esterne al sedime aeroportuale, al fine di



Tabella 2.3 – Movimenti aeromobili (high case)<sup>11</sup> - previsione 2014/2024

Anno	2014	2019	2024
Movimenti nazionali	24.114	26.304	28.567
Movimenti internazionali	44.713	48.149	51.762
Movimenti cargo	1.598	1.729	1.866
Totali movimenti	70.425	76.182	82.195
Movimenti Busy day <sup>12</sup>	254	285	319
Movimenti ora di punta	26	28	30

Tabella 2.4 – Traffico pax, totale (high case) – previsione 2014/2024

Anno	2014	2019	2024
Totale passeggeri	5.089.835	5.776.716	6.503.556

Tabella 2.5 – Traffico merci, totale – previsione 2014/2024

Anno	2014	2019	2024
Totale merci (Ton.)	23.739	29.559	35.380

<sup>11</sup> High case: scenario corrispondente ad una penetrazione pari al 75% del settore low cost nell'aeroporto.

<sup>12</sup> Busy Day: valori giornalieri ed orari della domanda di traffico relativi al secondo giorno più trafficato della settimana media del mese di punta dell'anno preso a riferimento.

**Tabella 1** previsioni di traffico formulate dalla IATA

Livello di capacità del sistema Airside previsto per il 2024 (terza fase di attuazione del piano):

- numero massimo di movimenti pari a 29-30 ogni ora (17-18 arrivi e 12 partenze);
- nell'ora di punta 5-6 aeromobili saranno in ritardo;
- numero complessivo di 36-37 posizioni di sosta al netto di quelle per l'Aviazione.

#### 4.2.3 Scenari Temporali di Stima degli Impatti

La documentazione progettuale prevede la realizzazione degli interventi di miglioramento infrastrutturale in tre fasi temporali successive, corrispondenti ai seguenti livelli di traffico:

- Fase n. 1 — scenario corrispondente a circa 60.000 movimenti;
- Fase n. 2 — scenario corrispondente a circa 70.000 movimenti;
- Fase n. 3 — scenario corrispondente a circa 82.000 movimenti.

STUDIO  
 11/12/11  
 VERTE  
 FI MARE

- 1. AREA VARIANTE
- 2. SISTEMA AEROPORTUALE
- 3. VARELLA E PARCHEGGI

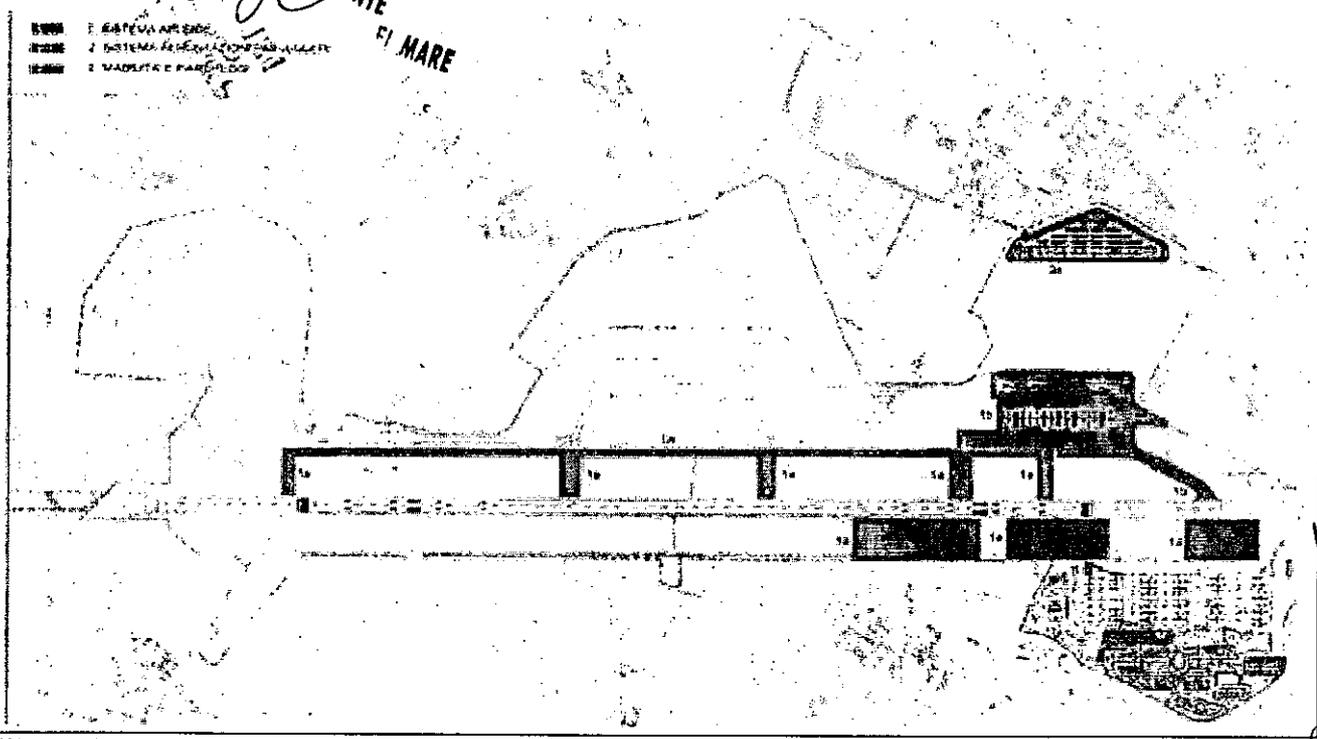


Figura 4 Interventi previsti per la Fase I

- 1. SISTEMA ARI BICE
- 2. SISTEMA AEROPORTUALE PASSEGGIO
- 3. VARELLA E PARCHEGGI
- 4. AREE TECNICHE

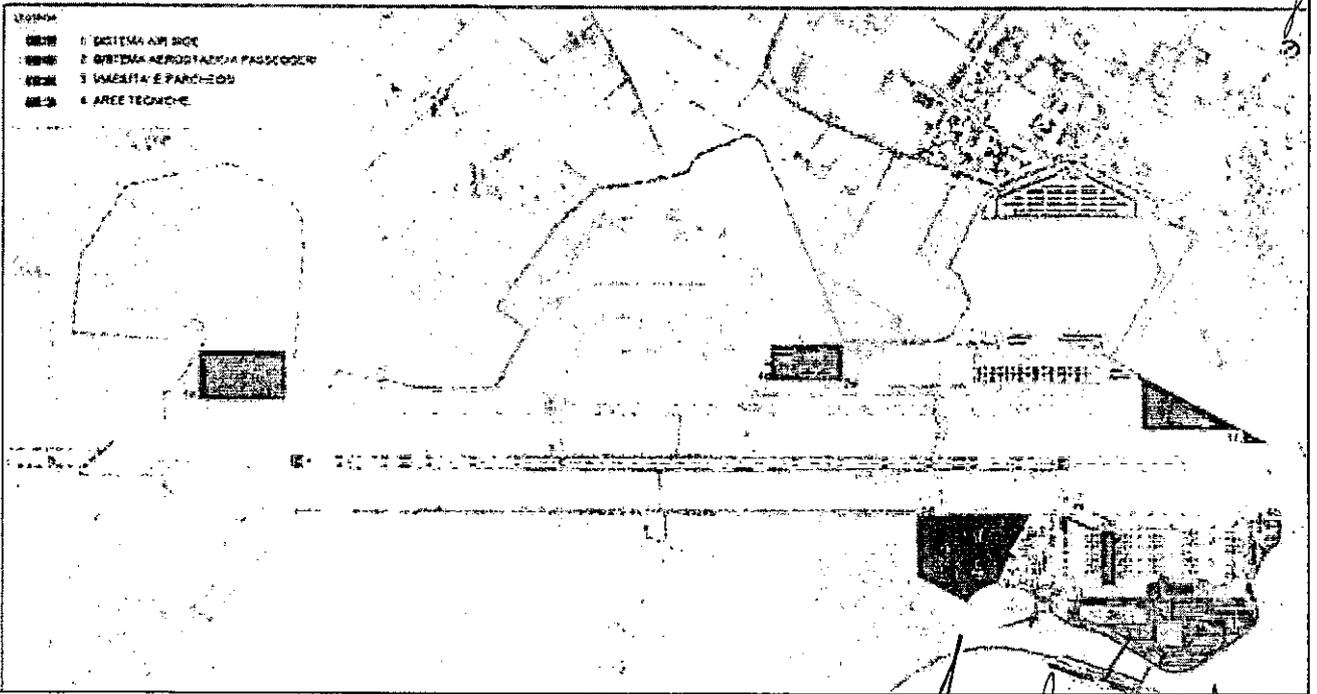


Figura 5 Interventi previsti per la Fase II

A  
 B  
 C  
 D  
 E  
 F  
 G  
 H  
 I  
 J  
 K  
 L  
 M  
 N  
 O  
 P  
 Q  
 R  
 S  
 T  
 U  
 V  
 W  
 X  
 Y  
 Z  
 AA  
 AB  
 AC  
 AD  
 AE  
 AF  
 AG  
 AH  
 AI  
 AJ  
 AK  
 AL  
 AM  
 AN  
 AO  
 AP  
 AQ  
 AR  
 AS  
 AT  
 AU  
 AV  
 AW  
 AX  
 AY  
 AZ  
 BA  
 BB  
 BC  
 BD  
 BE  
 BF  
 BG  
 BH  
 BI  
 BJ  
 BK  
 BL  
 BM  
 BN  
 BO  
 BP  
 BQ  
 BR  
 BS  
 BT  
 BU  
 BV  
 BV  
 BW  
 BX  
 BY  
 BZ  
 CA  
 CB  
 CC  
 CD  
 CE  
 CF  
 CG  
 CH  
 CI  
 CJ  
 CK  
 CL  
 CM  
 CN  
 CO  
 CP  
 CQ  
 CR  
 CS  
 CT  
 CU  
 CV  
 CW  
 CX  
 CY  
 CZ  
 DA  
 DB  
 DC  
 DD  
 DE  
 DF  
 DG  
 DH  
 DI  
 DJ  
 DK  
 DL  
 DM  
 DN  
 DO  
 DP  
 DQ  
 DR  
 DS  
 DT  
 DU  
 DV  
 DW  
 DX  
 DY  
 DZ  
 EA  
 EB  
 EC  
 ED  
 EE  
 EF  
 EG  
 EH  
 EI  
 EJ  
 EK  
 EL  
 EM  
 EN  
 EO  
 EP  
 EQ  
 ER  
 ES  
 ET  
 EU  
 EV  
 EW  
 EX  
 EY  
 EZ  
 FA  
 FB  
 FC  
 FD  
 FE  
 FF  
 FG  
 FH  
 FI  
 FJ  
 FK  
 FL  
 FM  
 FN  
 FO  
 FP  
 FQ  
 FR  
 FS  
 FT  
 FU  
 FV  
 FW  
 FX  
 FY  
 FZ  
 GA  
 GB  
 GC  
 GD  
 GE  
 GF  
 GG  
 GH  
 GI  
 GJ  
 GK  
 GL  
 GM  
 GN  
 GO  
 GP  
 GQ  
 GR  
 GS  
 GT  
 GU  
 GV  
 GW  
 GX  
 GY  
 GZ  
 HA  
 HB  
 HC  
 HD  
 HE  
 HF  
 HG  
 HH  
 HI  
 HJ  
 HK  
 HL  
 HM  
 HN  
 HO  
 HP  
 HQ  
 HR  
 HS  
 HT  
 HU  
 HV  
 HW  
 HX  
 HY  
 HZ  
 IA  
 IB  
 IC  
 ID  
 IE  
 IF  
 IG  
 IH  
 II  
 IJ  
 IK  
 IL  
 IM  
 IN  
 IO  
 IP  
 IQ  
 IR  
 IS  
 IT  
 IU  
 IV  
 IW  
 IX  
 IY  
 IZ  
 JA  
 JB  
 JC  
 JD  
 JE  
 JF  
 JG  
 JH  
 JI  
 JJ  
 JK  
 JL  
 JM  
 JN  
 JO  
 JP  
 JQ  
 JR  
 JS  
 JT  
 JU  
 JV  
 JW  
 JX  
 JY  
 JZ  
 KA  
 KB  
 KC  
 KD  
 KE  
 KF  
 KG  
 KH  
 KI  
 KJ  
 KK  
 KL  
 KM  
 KN  
 KO  
 KP  
 KQ  
 KR  
 KS  
 KT  
 KU  
 KV  
 KW  
 KX  
 KY  
 KZ  
 LA  
 LB  
 LC  
 LD  
 LE  
 LF  
 LG  
 LH  
 LI  
 LJ  
 LK  
 LL  
 LM  
 LN  
 LO  
 LP  
 LQ  
 LR  
 LS  
 LT  
 LU  
 LV  
 LW  
 LX  
 LY  
 LZ  
 MA  
 MB  
 MC  
 MD  
 ME  
 MF  
 MG  
 MH  
 MI  
 MJ  
 MK  
 ML  
 MM  
 MN  
 MO  
 MP  
 MQ  
 MR  
 MS  
 MT  
 MU  
 MV  
 MW  
 MX  
 MY  
 MZ  
 NA  
 NB  
 NC  
 ND  
 NE  
 NF  
 NG  
 NH  
 NI  
 NJ  
 NK  
 NL  
 NM  
 NN  
 NO  
 NP  
 NQ  
 NR  
 NS  
 NT  
 NU  
 NV  
 NW  
 NX  
 NY  
 NZ  
 OA  
 OB  
 OC  
 OD  
 OE  
 OF  
 OG  
 OH  
 OI  
 OJ  
 OK  
 OL  
 OM  
 ON  
 OO  
 OP  
 OQ  
 OR  
 OS  
 OT  
 OU  
 OV  
 OW  
 OX  
 OY  
 OZ  
 PA  
 PB  
 PC  
 PD  
 PE  
 PF  
 PG  
 PH  
 PI  
 PJ  
 PK  
 PL  
 PM  
 PN  
 PO  
 PP  
 PQ  
 PR  
 PS  
 PT  
 PU  
 PV  
 PW  
 PX  
 PY  
 PZ  
 QA  
 QB  
 QC  
 QD  
 QE  
 QF  
 QG  
 QH  
 QI  
 QJ  
 QK  
 QL  
 QM  
 QN  
 QO  
 QP  
 QQ  
 QR  
 QS  
 QT  
 QU  
 QV  
 QW  
 QX  
 QY  
 QZ  
 RA  
 RB  
 RC  
 RD  
 RE  
 RF  
 RG  
 RH  
 RI  
 RJ  
 RK  
 RL  
 RM  
 RN  
 RO  
 RP  
 RQ  
 RR  
 RS  
 RT  
 RU  
 RV  
 RW  
 RX  
 RY  
 RZ  
 SA  
 SB  
 SC  
 SD  
 SE  
 SF  
 SG  
 SH  
 SI  
 SJ  
 SK  
 SL  
 SM  
 SN  
 SO  
 SP  
 SQ  
 SR  
 SS  
 ST  
 SU  
 SV  
 SW  
 SX  
 SY  
 SZ  
 TA  
 TB  
 TC  
 TD  
 TE  
 TF  
 TG  
 TH  
 TI  
 TJ  
 TK  
 TL  
 TM  
 TN  
 TO  
 TP  
 TQ  
 TR  
 TS  
 TU  
 TV  
 TW  
 TX  
 TY  
 TZ  
 UA  
 UB  
 UC  
 UD  
 UE  
 UF  
 UG  
 UH  
 UI  
 UJ  
 UK  
 UL  
 UM  
 UN  
 UO  
 UP  
 UQ  
 UR  
 US  
 UT  
 UU  
 UV  
 UW  
 UX  
 UY  
 UZ  
 VA  
 VB  
 VC  
 VD  
 VE  
 VF  
 VG  
 VH  
 VI  
 VJ  
 VK  
 VL  
 VM  
 VN  
 VO  
 VP  
 VQ  
 VR  
 VS  
 VT  
 VU  
 VV  
 VW  
 VX  
 VY  
 VZ  
 WA  
 WB  
 WC  
 WD  
 WE  
 WF  
 WG  
 WH  
 WI  
 WJ  
 WK  
 WL  
 WM  
 WN  
 WO  
 WP  
 WQ  
 WR  
 WS  
 WT  
 WU  
 WV  
 WW  
 WX  
 WY  
 WZ  
 XA  
 XB  
 XC  
 XD  
 XE  
 XF  
 XG  
 XH  
 XI  
 XJ  
 XK  
 XL  
 XM  
 XN  
 XO  
 XP  
 XQ  
 XR  
 XS  
 XT  
 XU  
 XV  
 XW  
 XX  
 XY  
 XZ  
 YA  
 YB  
 YC  
 YD  
 YE  
 YF  
 YG  
 YH  
 YI  
 YJ  
 YK  
 YL  
 YM  
 YN  
 YO  
 YP  
 YQ  
 YR  
 YS  
 YT  
 YU  
 YV  
 YW  
 YX  
 YZ  
 ZA  
 ZB  
 ZC  
 ZD  
 ZE  
 ZF  
 ZG  
 ZH  
 ZI  
 ZJ  
 ZK  
 ZL  
 ZM  
 ZN  
 ZO  
 ZP  
 ZQ  
 ZR  
 ZS  
 ZT  
 ZU  
 ZV  
 ZW  
 ZX  
 ZY  
 ZZ

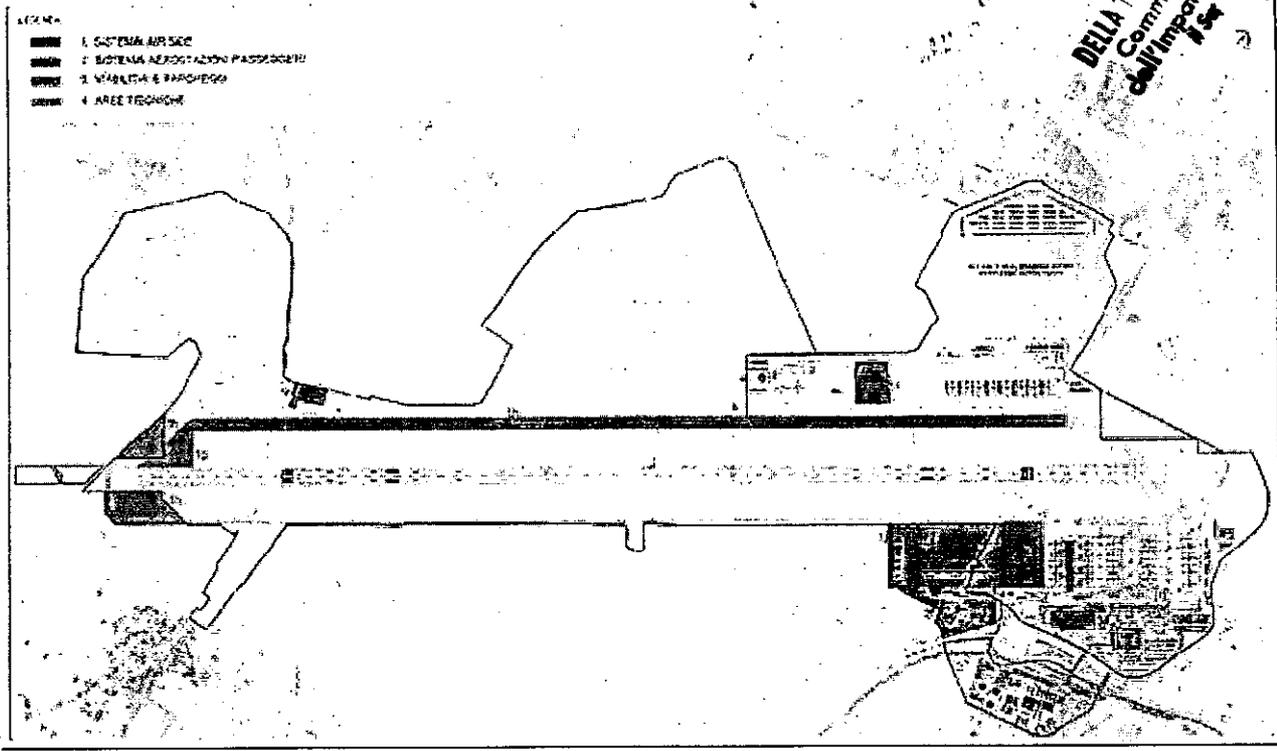


Figura 6 Interventi previsti per la Fase III

### 4.3 Quadro di Riferimento Ambientale

Lo Studio preliminare riporta una "Matrice di identificazione dei probabili impatti" redatta sulla base del metodo Azioni/Componenti Ambientali (Leopold 1971).

DIREZIONE REGIONALE  
 AMBIENTE DEL MARE  
 VERONA  
 VERONA

COMPONENTI AMBIENTALI	AZIONI	CANTIERE							PRESENZA ED ESERCIZIO DELLE OPERE DI AMMODERNAMENTO							ALTRE OPERE	
		Canieri per la realizzazione delle opere previste dal Masterplan	Attività di vob ed accessorie - Pista ed opere AIR SIDE	Piazzola d'attingimento aeromobili	Piazzola prova motori	Spostamento deposito carburanti	Attività di servizio di scalo, civili e accessorio - Opere LAND SIDE	Incidenti possibili: esplosioni, rilasci di sostanze inquinanti	Trasporti - Traffico indotto e modifiche alle infrastrutture viarie								
ATMOSFERA	Emissioni in atmosfera																
AMBIENTE LUMINOSO																	
AMBIENTE ACUSTICO	Rumore																
	Vibrazioni																
RADIAZIONI IONIZZANTI E NON IONIZZANTI																	
ACQUA	Approvvigionamenti e scarichi																
	Acque meteoriche																
	Acque superficiali																
	Qualità acque sotterranee																
SUOLO E SOTTOSUOLO	Morfologia																
	Pedologia e geochimica																
	Geologia, idrogeologia e geotecnica																
	Uso del suolo																
VEGETAZIONE E FLORA																	
FAUNA	Avifauna																
	Altra fauna																
ECOSISTEMI	Ecosistemi agricoli																
	Ecosistemi delle aree umide																
QUALITÀ AMBIENTALE DEL PASSEGGERO																	
PATRIMONIO STORICO-CULTURALE																	
POPOLAZIONE	Salute e benessere della popolazione																
	Assetto infrastrutturale e funzionale																
ASPETTO SOCIO-ECONOMICO	Mercato del lavoro																
	Attività industriali, commerciali, turistiche																
	Attività agricole, forestali, pastorali																

	Impatto atteso (aspetto ambientale da approfondire)
	Nessuna interazione tra Azione/Componente ambientale

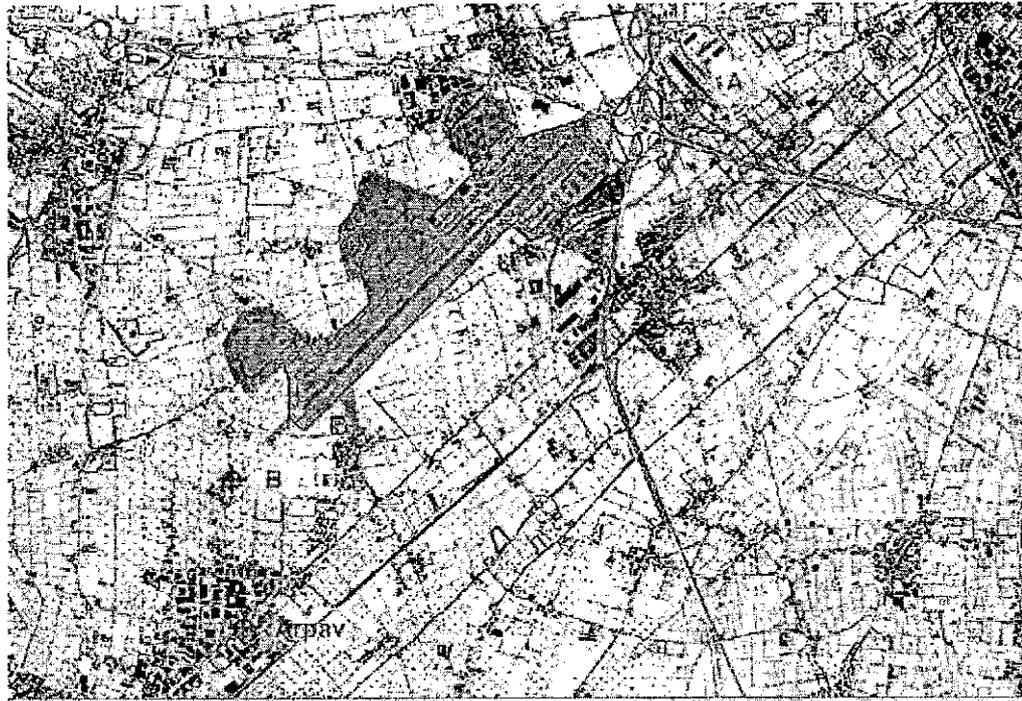
Figura 7 Matrice di identificazione dei probabili impatti.

### 4.3.1 Componente Atmosfera

Il Proponente sostiene che la caratterizzazione della componente atmosfera avverrà "a mezzo dei rilevamenti della rete di monitoraggio della ARPAV", in particolare, in prossimità dell'aeroporto (alla distanza di circa 2 km a Sud del sedime aeroportuale) è presente la stazione di monitoraggio "Villafranca", stazione per il rilevamento degli inquinanti legati al traffico veicolare (SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, CO).

A complemento delle conoscenze attuali sulla qualità dell'aria nell'area interessata dalle attività aeroportuali saranno condotti "alcuni rilievi aggiuntivi mediante l'utilizzo di strumentazione montata su mezzo mobile".

La valutazione dell'impatto atmosferico associato alle attività aeroportuali durante la fase d'esercizio nei vari scenari temporali previsti nel MasterPlan verrà effettuata mediante il modello di calcolo EDMS versione 5.1, della FAA (Federal Aviation Administration), sulla base degli scenari di sviluppo delle infrastrutture previsti dal MasterPlan.



	Punti di campionamento
	Centralina Arpav

### 4.3.2 Componente Rumore

L'area aeroportuale attuale e quella prevista in seguito alla realizzazione degli interventi indicati dal MasterPlan insistono sui comuni di Sommacampagna e Villafranca e confinano con il comune di Verona. Occorrerà quindi analizzare le zonizzazioni acustiche di tutti i comuni citati.

La stima degli effetti delle successive fasi di sviluppo del sistema aeroportuale descritte nel MasterPlan verrà realizzata mediante l'utilizzo del software previsionale INM "Integrated Noise Model" realizzato da FAA "Federal Aviation Administration" (U.S.A.).

Tramite una interrogazione dei dati censuari il Proponente verificherà preliminarmente il numero di residenti ricadenti nella zona B (D.M. 31/10/1997), ovvero sottoposti a livelli di rumore superiori a 65 dB LVA.

In secondo luogo, assumendo che l'intorno aeroportuale<sup>1</sup> possa essere rappresentato in via preliminare dalla curva di isolivello LVA=60dB(A), il livello sonoro LAeq prodotto dalle operazioni aeroportuali in periodo diurno (6:00 — 22:00) ed in periodo notturno (22:00 - 6:00) all'esterno di tale ipotetico intorno aeroportuale sarà confrontato con i limiti, espressi in termini di emissione, definiti dai documenti comunali di zonizzazione acustica dei territori limitrofi al sedime aeroportuale.

<sup>1</sup> La definizione di "intorno aeroportuale" (D.M. 31/10/1997), ossia di quell'area che costituisce la fascia di pertinenza aeroportuale, è la seguente: "territorio circostante l'aeroporto in cui lo stato (acustico) dell'ambiente è influenzato dalle attività aeroportuali, corrispondente all'area in cui LVA14 assume valori superiori a 60 dB(A)".

**4.3.3 Componente Acqua**

Gli interventi previsti dal Masterplan per l'adeguamento ed il miglioramento della gestione delle acque superficiali sono i seguenti:

- realizzazione di piazzola de-icing per gli aeromobili, con sistema di raccolta dei prodotti ricadenti al suolo: ciò consentirebbe una più efficace raccolta e gestione dei prodotti impiegati;
- adeguamento della rete di raccolta delle acque meteoriche dai nuovi piazzali di sosta aeromobili ed adeguamento del sistema di trattamento (disoleatore).

Il Proponente sostiene che sarà valutata la necessità di realizzazione di una rete di raccolta delle acque meteoriche dalla pista di volo e dalle vie di rullaggio, con realizzazione di un impianto di trattamento per l'eliminazione delle sostanze inquinanti prima del recapito finale delle acque.

**4.3.4 Componente Suolo**

L'unico impatto che viene preliminarmente individuato è quello del consumo di suolo a causa dell'acquisizione di nuove aree all'interno dell'infrastruttura. Tuttavia, in considerazione dell'esiguità delle stesse, esso viene stimato trascurabile sebbene si afferma che verrà reso oggetto di studio all'interno del SIA definitivo.

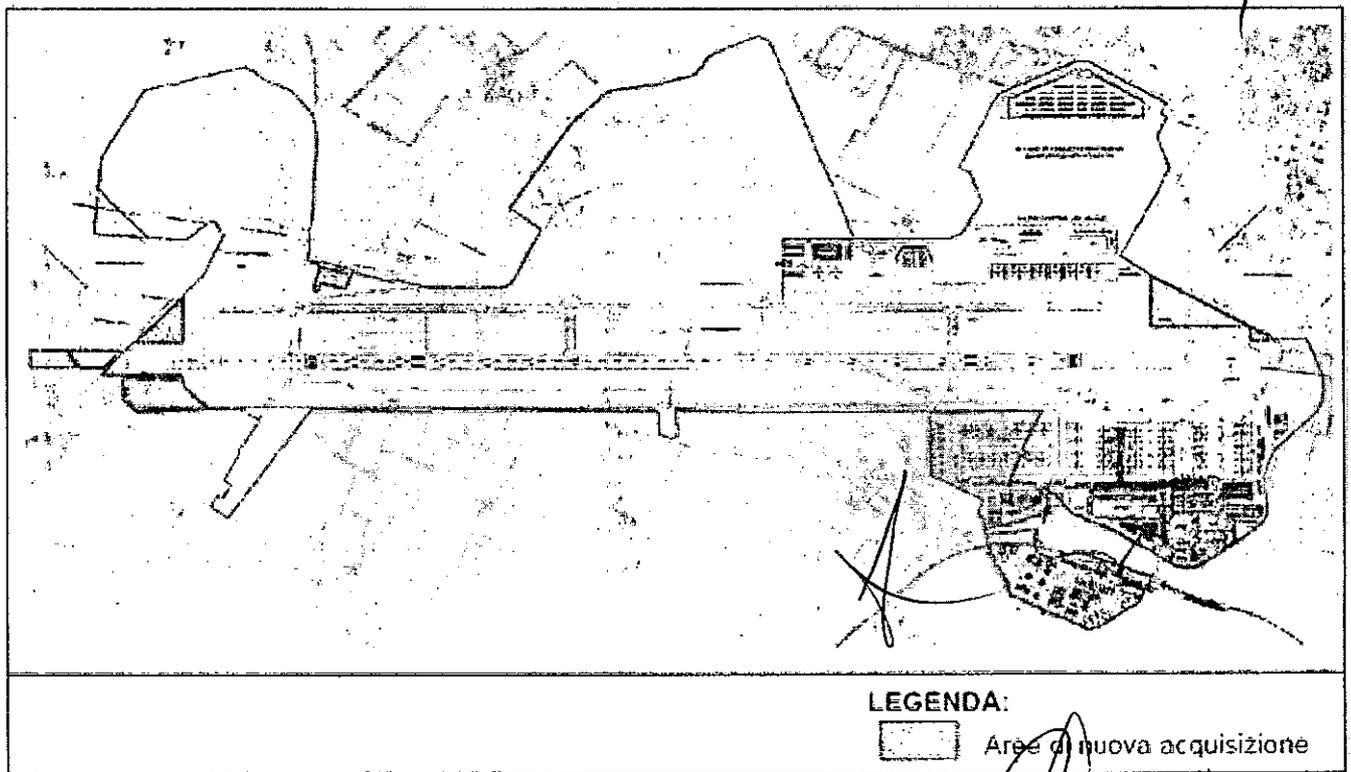


Figura 8 aree di nuova acquisizione (scenario 2010)

*[Handwritten notes and signatures]*

Handwritten notes and signatures are present throughout the page. On the right side, there are several vertical lines of text and scribbles. At the bottom, there are large, stylized handwritten signatures and initials, including what appears to be 'Per' and 'M. E.'.

### 4.3.5 Componente Flora, fauna ed Ecosistemi

La fase preliminare dello studio consentirà di individuare le aree di tutela eventualmente presenti nell'area di studio, al fine di valutarne estensione, distanza dal sedime aeroportuale e obiettivo della tutela ambientale.

In particolare verranno individuate le seguenti aree (elenco non esaustivo):

- Parchi naturali istituiti,
- SIC
- ZPS
- IBA (Important Bird Areas),
- Biotopi di interesse naturalistico
- Fasce vincolate ai sensi della legge 8 agosto 1985, n. 431 ("legge Galasso")
- Aree vincolate ex PTRC
- Aree vincolate ex Piano Assetto idrogeologico
- Aree vincolate ex Normativa faunisticovenatoria.

Si segnala che l'infrastruttura dista oltre 5 km dalla SIC e ZPS più vicina.

E' intenzione del Proponente fare riferimento *"alle caratteristiche delle componenti (ecosistemi potenzialmente coinvolti, considerati nel loro complesso, ed elementi costituenti gli ecosistemi stessi, quali specie animali o vegetali ritenute indicative per la vulnerabilità e/o di particolare rilievo) ed a quelle dei conseguenti impatti, formulando un giudizio a partire dalla valutazione di parametri quali importanza, diffusione e vulnerabilità delle componenti e raggio d'azione, intensità, durata e frequenza dell'impatto"*. Potranno così essere individuate le eventuali combinazioni critiche e *"formulare le conseguenti valutazioni anche ai fini delle misure di risposta (interventi di mitigazione e compensazione)"*.

## 5 Conclusioni

**Visto** quanto previsto dall'art. 21 D. lgs 152/2006, come modificato dal D.lgs. n. 4/2008;

**Vista** la documentazione in atti di cui in narrativa presentata dal Proponente;

**Considerati** gli esiti delle comunicazioni intercorse tra la Direzione Generale Salvaguardia Ambientale ed Enac, relativamente ad interventi realizzati all'interno del sedime aeroportuale in assenza di specifica procedura di valutazione ambientale;

**Considerato** che la presente relazione di scoping in alcun modo costituisce valutazione ambientale di opere già realizzate e pertanto rimane salva ed impregiudicata l'obbligatoria applicazione della normativa vigente in materia di VIA;

**Considerati** gli esiti della riunione tra il Gruppo Istruttore e il Proponente, tenutasi in Roma in data 17 settembre 2009;

**Considerato** che, sulla base degli impatti ambientali attesi, dall'esame del Piano di ammodernamento e sviluppo a breve – medio termine dell'aeroporto "Valerio Catullo" di Verona Villafranca depositato dal Proponente, risulta un adeguato piano di lavoro per la redazione dello Studio di Impatto Ambientale;

**Considerato** che le metodologie che il Proponente intende adottare per le elaborazioni che lo Studio di Impatto Ambientale deve riportare, ai sensi di legge, risultano essere nel complesso idonee;

**Considerato** che il livello di approfondimento degli studi che il Proponente ha preliminarmente preso in considerazione ed intende presentare mediante lo Studio di Impatto Ambientale appare nel complesso sufficiente, con talune carenze appresso evidenziate;

**Tutto ciò premesso, visto e considerato, la Commissione esprime un parere nel complesso favorevole circa le informazioni che devono essere contenute nello Studio di Impatto Ambientale, raccomandando tuttavia quanto segue:**

1. Lo Studio di Impatto Ambientale dovrà prevedere per la caratterizzazione della componente Atmosfera, una campagna di rilevazione per tutti gli **inquinanti** d'interesse, nelle forme, tempi e modalità previsti dalla normativa vigente, facendo sì che:

- (i) l'output del modello utilizzato sia in forma grafica (grigliato),
- (ii) siano evidenziate le emissioni totali per i vari scenari e sorgenti,
- (iii) venga individuata in modo univoco la definizione e la localizzazione delle sorgenti considerate,
- (iv) siano chiare le tecniche di campionamento e misura della qualità dell'aria (come intervalli temporali di monitoraggio, strumentazione utilizzata ecc) e le informazioni per i rilievi dei parametri meteorologici misurati contestualmente agli inquinanti.

L'analisi dell'inquinamento atmosferico, associato all'attività dell'Aeroporto di Verona dovrà essere sviluppata in conformità a quanto indicato nel Decreto Ministeriale n. 60/2002.

Obiettivo della caratterizzazione della qualità dell'aria è quello di stabilire la compatibilità ambientale dell'opera con le normative vigenti in materia di inquinamento atmosferico, sia allo stato attuale sia allo stato futuro (configurazione di progetto), a seguito dell'adeguamento dell'attuale aeroporto alla nuova configurazione di traffico ipotizzata.

L'analisi della qualità dell'aria dovrà essere articolata attraverso le seguenti fasi:

- Caratterizzazione dello stato attuale;
- Analisi delle condizioni meteorologiche;
- Localizzazione e caratterizzazione delle sorgenti di emissione degli inquinanti;
- Localizzazione e caratterizzazione dei ricettori;
- Previsione delle concentrazioni degli inquinanti nella zona limitrofa l'aeroporto, effettuata mediante l'utilizzo di modello matematico per la simulazione dei fenomeni diffusivi.

Per la caratterizzazione della qualità dell'aria dell'area oggetto di studio, si dovrà procedere

all'acquisizione di dati relativi ai rilievi di inquinamento atmosferico riguardanti il periodo precedente all'ampliamento dell'aeroporto, pari almeno a 3 anni.

In via preferenziale si dovrà considerare, quali dati di partenza per la definizione dello stato della qualità dell'aria, quelli desumibili dalle reti di rilevamento pubbliche (ARPA-Regione), integrati da misure puntuali, a cura del Proponente.

I parametri di inquinamento da tenere in considerazione per la definizione dello stato *ante operam* sono :

- Ossidi di Azoto (NO, NO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>),
- Monossido di Carbonio (CO),
- Biossido di zolfo (SO<sub>2</sub>),
- Ozono (O<sub>3</sub>)
- PTS (PM10 – PM2.5)

La campagna di monitoraggio da concordare con l'ARPA Veneto, dovrà avere una durata minima di 60 giorni nei mesi invernali e 60 giorni nei mesi estivi al fine di rappresentare il più fedelmente possibile le dinamiche di formazione e dispersione degli inquinanti in tutte le condizioni metereologiche.

L'analisi delle sorgenti di emissione dovrà riguardare tutte le sorgenti pur se particolare attenzione andrà posta a quelle direttamente legate alle attività aeroportuali, al fine di valutare il più compiutamente possibile tutte le ripercussioni sull'ambiente determinate dall'attività in esame.

L'analisi del territorio, infine dovrà individuare e classificare i ricettori che saranno influenzati dall'attività dell'aeroporto.

Una volta individuate e caratterizzate le sorgenti di inquinanti, nonché i ricettori, si provvederà alla stima delle emissioni e delle concentrazioni di inquinanti in determinati punti circostanti l'aeroporto, opportunamente individuati come rappresentativi delle situazioni di maggior criticità.

Potrà essere efficacemente utilizzato, per le simulazioni, un modello tipo ISC3 in grado di ipotizzare la diffusione di inquinanti areodispersi in atmosfera.

2. Lo Studio di Impatto Ambientale dovrà prevedere, per la caratterizzazione della componente Rumore, una campagna di misure relative alla caratterizzazione del **clima acustico** del rumore aeroportuale, che:
  - (i) riveda gli scenari delle curve isofoniche (LVA) per le diverse fasi di realizzazione dell'opera,

MINISTERO  
DELLA PATELLA DEL  
Compartimenti  
dell'Impatto  
il Sebra

- 7000  
1130  
13/11/2014  
CA  
14/11/2014
- (ii) caratterizzi l'area con particolare attenzione ai ricettori presenti, e evidenzi:  
- le condizioni meteorologiche, la velocità e la direzione del vento;  
- il tempo di riferimento e di osservazione;  
- la catena di misura completa e il certificato di verifica della taratura;  
- le classi di destinazioni d'uso alla quale appartiene il luogo di misura.

Dovrà essere inoltre definito nello Studio di Impatto Ambientale un sistema di monitoraggio del rumore da concordare con l'ARPA Veneto e con la Commissione acustica aeroportuale che preveda un congruo numero di postazioni (non inferiori a sei).

3 Nello Studio di Impatto Ambientale dovrà essere incluso anche il progetto, redatto e concordato con gli Enti territorialmente competenti, di ottimizzazione dell'accessibilità, che preveda interventi guida per l'individuazione del percorso idoneo per l'accesso all'aerostazione.

Inoltre dovrà essere definito un sistema di monitoraggio del traffico, che dovrà essere connesso al sistema di aiuto agli utenti, operante in tempo reale, al fine di individuare i percorsi idonei per raggiungere l'aeroporto.

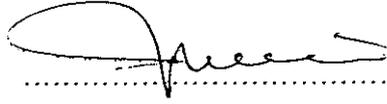
Presidente Claudio De Rose

ASSENTE

Cons. Giuseppe Caruso  
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

ASSENTE

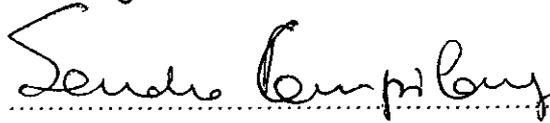
Ing. Guido Monteforte Specchi  
(Coordinatore Sottocommissione - VIA)



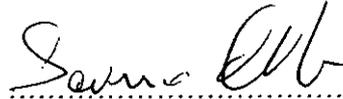
Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres  
(Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)



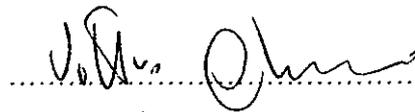
Avv. Sandro Campilongo (Segretario)



Prof. Saverio Altieri



Prof. Vittorio Amadio



Dott. Renzo Baldoni



Prof. Gian Mario Baruchello



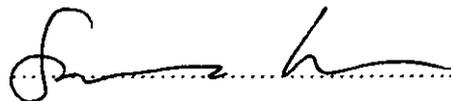
Dott. Gualtiero Bellomo



Avv. Filippo Bernocchi

ASSENTE

Ing. Stefano Bonino

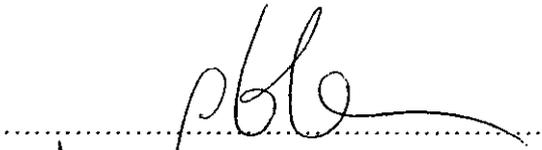


Ing. Eugenio Bordonali

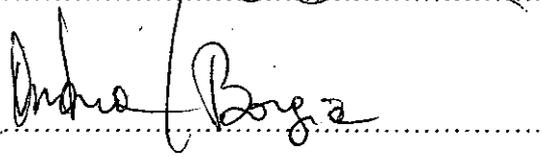
ASSENTE

STORIA  
TE  
MARE

Dott. Gaetano Bordone



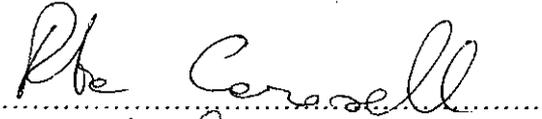
Dott. Andrea Borgia



Prof. Ezio Bussoletti

ASSENTE

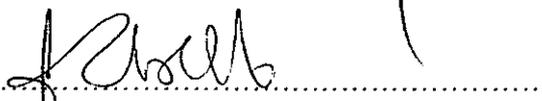
Ing. Rita Caroselli



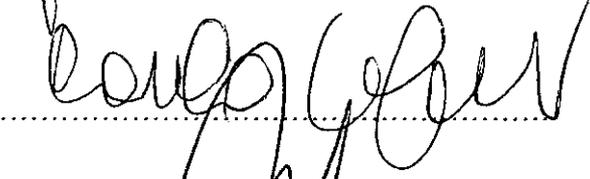
Ing. Antonio Castelgrande



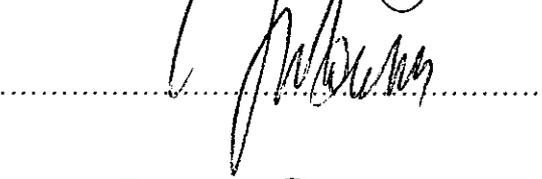
Arch. Laura Cobello



Prof. Ing. Carlo Collivignarelli



Dott. Siro Corezzi



Dott. Maurizio Croce

ASSENTE

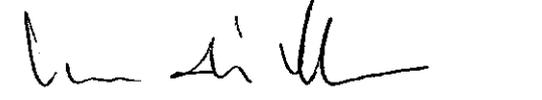
Prof.ssa Avv. Barbara Santa De Donno

ASSENTE

Ing. Chiara Di Mambro

ASSENTE

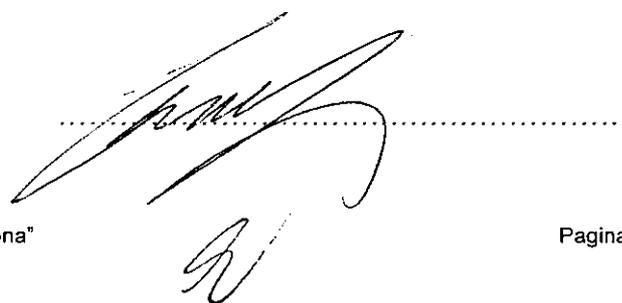
Avv. Luca Di Raimondo



Dott. Cesare Donnhauser



Ing. Graziano Falappa



Prof. Giuseppe Franco Ferrari

ASSENTE

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

Filippo Gargallo

Prof. Antonio Grimaldi

ASSENTE

Ing. Despoina Karniadaki

Despoina Karniadaki

Dott. Andrea Lazzari

Sergio Lembo

Arch. Sergio Lembo

Arch. Salvatore Lo Nardo

Arch. Bortolo Mainardi

ASSENTE

Prof. Mario Manassero

Mario Manassero

Avv. Michele Mauceri

Michele Mauceri

Ing. Arturo Luca Montanelli

Arturo Luca Montanelli

Ing. Santi Muscarà

Santi Muscarà

Avv. Rocco Panetta

Rocco Panetta

Arch. Eleni Papaleludi Melis

Eleni Papaleludi Melis

Ing. Mauro Patti

*Mauro Patti*

Dott.ssa Francesca Federica Quercia

*Francesca Quercia*

Dott. Vincenzo Ruggiero

*Vincenzo Ruggiero*

Dott. Vincenzo Sacco

*Vincenzo Sacco*

Avv. Xavier Santiapichi

ASSENTE

Dott. Franco Secchieri

ASSENTE

Arch. Francesca Soro

*Francesca Soro*

Arch. Giuseppe Venturini

*Giuseppe Venturini*

Ing. Roberto Viviani

*Roberto Viviani*

La presente copia fotostatica composta  
di n° 10 (dieci) fogli è conforme al  
suo originale.  
Roma, li 4/11/09

MINISTERO DELL'AMBIENTE  
DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE  
Commissione Tecnica di Verifica  
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS  
Il Segretario della Commissione

RECEVUTO  
13/01/83  
10/11/83

MINISTERO DELL'AMBIENTE  
DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE  
Commissione Tecnica di Verifica  
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS  
Il Segretario della Commissione

MINISTERO DELL'AMBIENTE  
DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE  
Commissione Tecnica di Verifica  
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS  
Il Segretario della Commissione

La presente copia fotostatica completa  
di N° ..... fogli è conservata  
suo originale  
forma il .....