



PARERE

n. 113 del 30 ottobre 2012

(o.d.g. 12 del 30 ottobre 2012)

OGGETTO: Comune di Villafranca di Verona. Aggiornamento Piano di Rischio dell'Aeroporto "Valerio Catullo" e relativa variante al PRG. Verifica di Assoggettabilità (art. 12 D.Lgs. 152/2006).

PREMESSO CHE

- l' art. 6 comma 3 del D.Lgs. 152/2006 prevede che in caso di modifiche minori di piani o programmi esistenti, o di piani o programmi che determinino l'uso di piccole aree a livello locale debba essere posta in essere la procedura di verifica di assoggettabilità di cui all'art. 12 del medesimo Decreto legislativo ;
- con deliberazione n. 791 del 31.03.2009 la Giunta Regionale ha, tra l'altro, stabilito le procedure da seguire per la verifica di assoggettabilità individuando alcune tipologie e casistiche da escludere dalla suddetta procedura nonché dalla procedura VAS;
- La Commissione Regionale VAS, individuata ex art.14 della LR n.4/2008, si è riunita in data 30 ottobre 2012 come da nota n. 487399 del 26.10.2012 del Dirigente della Unità di Progetto Coordinamento Commissioni (VAS – VINCA – NUVV), segretario della commissione;
- Il Comune di Villafranca di Verona con nota prot. n. 19712 del 09.07.2012 acquisita al protocollo regionale al n. 329492 del 17.07.2012, ha fatto pervenire la seguente documentazione relativa alla richiesta di Verifica di Assoggettabilità dell'aggiornamento del Piano di Rischio dell'Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca relativo alle aree vincolate ricadenti nel territorio del Comune di Villafranca di Verona – testata Sud (testata RWY 04) e aree laterali e della conseguente proposta di variante al PRG comunale finalizzata all'adeguamento del PRG comunale all'art. 4 – aree aeroportuali – delle norme tecniche di attuazione del piano d'area quadrante Europa o PAQE interessanti il comune di Villafranca di Verona.

- Proposta di Elenco Autorità competenti in materia Ambientale;
- 10 copie del Rapporto Ambientale Preliminare;
- Supporto informatico

Con nota prot n. 351649 del 30.07.2012 dell'U.P. Coordinamento Commissioni (VAS- VINCA- NUVV) ha inviato richiesta di pareri ai seguenti soggetti competenti in materia ambientale:

- Provincia di Verona
- ULSS n. 20 Dipartimento di Prevenzione
- ARPAV Dipartimento di Verona
- Comune di Verona
- Comune di Sommacampagna
- Ente Nazionale per l'Aviazione Civile ENAC
- Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca s.p.a. - Aeroscalo Civile di Verona – Villafranca – AGSM Verona s.p.a.
- SNAM Rete Gas s.p.a.
- Ministero Beni Culturali e Paesaggistici Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici del Veneto
- Soprintendenza per i Beni Architettonici
- Soprintendenza per i Beni Archeologici del Veneto

I soggetti: Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici per le Province di Verona, Rovigo, Vicenza, Ministero Beni Culturali e Paesaggistici Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici del Veneto e Soprintendenza per i Beni Archeologici del Veneto sono stati aggiunti d'ufficio dalla U.P. Coordinamento Commissioni.



I pareri pervenuti sono i seguenti:

- Arpav di Verona: prot. n. 96665/2012 del 23.08.2012;
- Comune di Verona: prot. n. 128 del 29.08.2012;
- aeroporto Valerio Catullo: prot. n. 1674 del 29.08.2012;
- Ministero per i Beni e le Attività Culturali Direzione Regionale per i Beni culturali e Paesaggistici del Veneto: prot. n. 0017380 del 21.09.2012;
- Ulss n. 22 di Bussolengo: prot. n. 58387 del 9.10.2012.

CARATTERISTICHE DEL PIANO

Premesse

Il Rapporto Ambientale Preliminare si riferisce al contestuale processo di formazione dei seguenti due piani:

- il **Piano di Rischio dell'Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca** relativo alle aree vincolate ricadenti nel territorio del Comune di Villafranca di Verona - testata sud (testata RWY 04) e aree laterali;
- la conseguente **Variante Parziale al vigente PRG comunale** per l'introduzione delle normative del Piano di Rischio stesso.

La procedura di formazione di entrambi i piani è al momento in corso ed, in particolare, a seguito della Deliberazione della Giunta Comunale del Comune di Villafranca di Verona n. 73 del 01.06.2012 "Aggiornamento del Piano di Rischio dell'Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca relativo alle aree vincolate ricadenti nel territorio del Comune di Villafranca di Verona - testata sud (testata RWY 04) e aree laterali. Trasmissione all'ENAC per il parere di competenza.", la proposta di Piano di Rischio è al vaglio dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC), mentre è già stata elaborata la proposta di Variante parziale al vigente PRG comunale.

Si evidenzia che i procedimenti di formazione dei due piani non riguardano e non disciplinano le infrastrutture dell'Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca, bensì si riferiscono esclusivamente alle nuove opere e alle nuove attività da insediare nel territorio esterno e prossimo alle infrastrutture aeroportuali del solo Comune di Villafranca di Verona, prevedendo le limitazioni alle destinazioni d'uso. In particolare si precisa che:

- la regolamentazione relativa ai Piani di Rischio si applica, come previsto dall'art. 707 del Codice della Navigazione, agli aeroporti aperti al traffico civile;
- il Piano di Rischio definisce le aree da sottoporre a tutela, le cui limitazioni sono riferibili ai soli Comuni confinanti con le strutture aeroportuali e non trovano attuazione nell'ambito del sedime aeroportuale;
- le limitazioni derivanti dall'attuazione dei Piani di Rischio si applicano limitatamente alle nuove opere e alle nuove attività da insediare nel territorio circostante l'aeroporto;
- le infrastrutture aeroportuali sono invece regolate dai Piani di Sviluppo Aeroportuali approvati dall'ENAC.

Il Piano di Rischio è, quindi, solo uno degli strumenti predisposti dalla normativa di settore per mitigare gli effetti della presenza di un aeroporto civile (in estrema sintesi, ha la funzione di bloccare o controllare lo sviluppo urbano nelle aree limitrofe all'aeroporto, in particolare nelle direzioni di atterraggio e decollo) e la conseguente proposta di variante al vigente PRG si presenta con un carattere assolutamente parziale, in quanto relativa alla sola modifica normativa, mentre il vigente PRG rimane invariato nella sua conformazione complessiva.

La Variante Parziale al PRG Comunale è finalizzata all'adeguamento dello stesso PRG all'art. 4 "Aree Aeroportuali" delle Norme Tecniche di Attuazione del Piano d'Area Quadrante Europa - PAQE, nello specifico all'introduzione delle prescrizioni e dei vincoli dell'aggiornamento del Piano di Rischio dell'Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca relativo alle aree vincolate ricadenti nel territorio del Comune di Villafranca di Verona - Testata Sud (Testata RWY 04) e aree laterali approvato dall'ENAC.

In particolare, la citata Variante introduce nel PRG Comunale le Zone di Tutela A, B, C e D del Piano di Rischio Aeroportuale, prevedendone la disciplina urbanistica.

Per l'approvazione viene utilizzato il disposto normativo di cui al comma 1ter dell'art. 48 - Disposizioni transitorie - della LR 11/2004, che richiama le procedure dei commi 10, 11, 12, 13 e 14



dell'art. 50 della LR 61/1985; restano validi ed efficaci gli atti amministrativi costituenti il PRG Comunale per le parti non in contrasto con la Variante parziale al PRG Comunale in corso di elaborazione.

Caratteristiche del Piano

L'aeroporto di Verona-Villafranca è ubicato a cavallo dei Comuni di Sommacampagna e Villafranca di Verona e dista circa 12 km dal centro della città di Verona.

Aeroporto militare durante il secondo conflitto mondiale, Verona Villafranca, inizia la propria attività di scalo civile nei primi anni sessanta con alcuni voli *charter* dal nord Europa e con collegamenti quotidiani con Roma. Dalla fine degli anni settanta, la Provincia, il Comune e la Camera di Commercio di Verona realizzano il primo progetto societario che trasforma lo scalo veronese in vera e propria aerostazione. Nasce così nel dicembre del 1978 la società di gestione Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca SpA, partecipata anche dai comuni su cui insiste l'aeroporto, Villafranca e Sommacampagna, dalla Provincia di Trento (secondo azionista), di Brescia, di Bolzano e da altri enti istituzionali ed economici del territorio.

Nel 1990, per far fronte al continuo incremento del traffico aereo, viene compiuta una profonda riqualificazione dell'aerostazione, con un notevole ampliamento dei piazzali di sosta aeromobili e delle auto oltre all'allacciamento alle nuove tangenziali realizzate per i Mondiali di calcio, con un sensibile miglioramento della viabilità.

La crescita del traffico aereo sullo scalo veronese è stata graduale e costante ed è stata accompagnata da un parallelo sviluppo delle strutture di accoglienza che hanno garantito servizi adeguati all'aumento del flusso di passeggeri.

Attualmente l'Aeroporto Valerio Catullo di Verona-Villafranca è il secondo polo aeroportuale del Nord-Est per importanza e traffici, sia passeggeri che merci. Si riportano i seguenti dati di traffico pubblicati dall'ENAC relativi all'anno 2008.

La pista di volo dell'aeroporto ha un orientamento circa NE - SW e tutti gli atterraggi avvengono in direzione S → N con la fase finale di avvicinamento strumentale alla pista praticamente tutta sulla verticale del suolo di Villafranca; i decolli invece avvengono prevalentemente in direzione S → N (verso la città di Verona con una procedura antirumore che prevede una virata ad est) e, per una parte minore, in direzione opposta, ovvero Nord → Sud (verso la città di Villafranca).

La Società Aeroporto Valerio Catullo SpA ha, quindi, intrapreso il percorso di elaborazione del *Piano di sviluppo aeroportuale (PSA)* di cui all'art. 1, comma 6, del decreto legge 28 giugno 1995, n. 251, convertito nella legge 3 agosto 1995, n. 351, che deve indicare, per l'intero ambito aeroportuale o per le aree comunque interessate, la distribuzione delle opere e dei servizi, sia pubblici che privati previsti, il quadro di consistenza delle opere e la loro compatibilità con i vincoli aeronautici, i tempi di attuazione ed il programma economico-finanziario. Ad oggi, il PSA è in corso di formazione; esso deve, per effetto della legge 3 agosto 1995, n. 351, essere sottoposto alla *Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale di competenza statale*.

Al momento attuale è stata esperita dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare la procedura preliminare di cui all'art. 21 "Definizione dei contenuti dello studio di impatto ambientale" del D.Lgs. 152/2006 relativamente al Piano di sviluppo dell'Aeroporto Valerio Catullo di Verona, soggetto proponente ENAC. Essa si è conclusa con l'espressione del parere n. 370 del 30 ottobre 2009 della Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale - VIA e VAS, trasmesso dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare con nota U.prot. exDSA-2009-0030390 del 13.11.2009 all'ENAC, al Ministero per i Beni e le Attività Culturali, alla Regione Veneto - Dipartimento Tutela dell'Ambiente.

Lo Studio di Impatto Ambientale del Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA) risulta, al momento, ancora in elaborazione.

I Piani di rischio delle direzioni di atterraggio e decollo

Il Codice della Navigazione (D.Lgs. 96/2005 e D.Lgs. 151/2006), al fine di garantire la sicurezza della navigazione aerea e del territorio limitrofo alle aree aeroportuali, programma l'imposizione di "vincoli della proprietà privata" (Capo III), fra cui la "determinazione delle zone soggette a limitazioni" (art. 707).

In particolare, nelle direzioni di atterraggio e decollo possono essere autorizzate opere o attività compatibili con gli appositi *piani di rischio*, che i comuni territorialmente competenti adottano, anche



sulla base delle eventuali direttive regionali (ad oggi non emanate), nel rispetto del regolamento dell'ENAC sulla costruzione e gestione degli aeroporti (approvato con Emendamento n. 4/2008 e successivamente modificato con Emendamento 7/2011), di attuazione dell'Annesso XIV ICAO.

Il vigente Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti individua le zone soggette a limitazioni sulla base delle caratteristiche tecniche-operative della pista di volo. In riferimento all'Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca, essendo la pista di volo di codice 4, vengono individuate specifiche zone di tutela ed il paragrafo 6.6 del Regolamento disciplina le prescrizioni per la redazione del piano di rischio:

“Fermo restando il mantenimento delle edificazioni e delle attività esistenti sul territorio, per i nuovi insediamenti sono applicabili i seguenti indirizzi, in termini di contenimento del carico antropico e di individuazione delle attività compatibili, che i Comuni articolano e dettagliano nei piani di rischio in coerenza con la propria regolamentazione urbanistico - edilizia.

- Zona di tutela A: è da limitare al massimo il carico antropico. In tale zona non vanno quindi previste nuove edificazioni residenziali. Possono essere previste attività non residenziali, con indici di edificabilità bassi, che comportano la permanenza discontinua di un numero limitato di persone.
- Zona di tutela B: possono essere previsti una modesta funzione residenziale, con indici di edificabilità bassi, e attività non residenziali, con indici di edificabilità medi, che comportano la permanenza di un numero limitato di persone.
- Zona di tutela C: possono essere previsti un ragionevole incremento della funzione residenziale, con indici di edificabilità medi, e nuove attività non residenziali.
- Zona di tutela D: in tale zona, caratterizzata da un livello minimo di tutela e finalizzata a garantire uno sviluppo del territorio in maniera opportuna e coordinata con l'operatività aeroportuale, va evitata la realizzazione di interventi puntuali ad elevato affollamento, quali centri commerciali, congressuali e sportivi a forte concentrazione, edilizia intensiva, ecc...

Nelle zone di tutela A, B e C vanno evitati:

- insediamenti ad elevato affollamento, quali centri commerciali, congressuali e sportivi a forte concentrazione, edilizia intensiva, ecc...;
- costruzioni di scuole, ospedali e, in generale, obiettivi sensibili;
- attività che possono creare pericolo di incendio, esplosione e danno ambientale.
- I piani di rischio sono redatti sulla base dei piani di sviluppo aeroportuali; in mancanza di tali piani, il piano di rischio è redatto sulla base della situazione attuale. Nella redazione dei piani di rischio i Comuni possono adattare il perimetro e l'estensione delle zone di tutela sulla base della configurazione del territorio.”.

Come è possibile dedurre dal testo normativo, il Piano di Rischio ha la funzione di bloccare o controllare lo sviluppo urbano (in particolare delle attività non compatibili) ed il conseguente aumento di carico antropico nelle aree sottese alle direzioni di atterraggio e decollo degli aeroporti, attraverso la predisposizione di una specifica normativa urbanistico-edilizia comunale; in ciò risiede la sua rilevanza e portata locale.

Richiamando la definizione di rischio come valore definitivo dalla relazione:

RISCHIO	=	PERICOLOSITA' (probabilità che un fenomeno - incidente aereo - accada in un determinato spazio con un determinato tempo di ritorno)	x	VULNERABILITA' (attitudine di un determinato elemento - il territorio - a sopportare gli effetti legati al fenomeno pericoloso)	x	VALORE (valore in termini di vite umane, danni economici, artistici, ecc.)
----------------	---	---	---	---	---	--

si evince come l'obiettivo del Piano di Rischio Aeroportuale sia quello di contrastare il rischio connesso all'evento "incidente aereo", agendo sia sul fattore "vulnerabilità" del territorio che sul fattore "valore" antropico. Altri e variegati sono, invece, gli strumenti volti a fronteggiare il fattore "pericolosità" con azioni rivolte alle misure di sicurezza nei voli, alle prestazioni di sicurezza degli aeromobili, ecc.

Il Piano di Rischio dell'Aeroporto relativo alle aree vincolate ricadenti nel territorio del Comune di Villafranca di Verona - Testata Sud (Testata RWY 04) e aree laterali

La proposta di Piano di Rischio per il Comune di Villafranca di Verona è stata elaborata dall'Ufficio Tecnico Comunale – Unità Urbanistica e Ufficio di Piano, in collaborazione con la società Valerio Catullo SpA, società di gestione aeroportuale, ed ENAC. In particolare quest'ultimo ente ha, fra l'altro, comunicato che:



- il Piano di Sviluppo dell'Aeroporto di Verona, attualmente ancora in fase di elaborazione, prevede interventi di riqualifica della pista di volo con un contenuto spostamento verso SE del limite delle striscia di sicurezza (STRIP) lato testata sud, interamente ricadente nel territorio del Comune di Villafranca e denominata "RWY 04";
- risulta, quindi, opportuno attestare l'origine dell'impronta delle zone di tutela del Piano di Rischio su tale STRIP, relativo alla configurazione della pista prevista nel Piano di Sviluppo;
- i piani di rischio possono essere presentati all'ENAC per singola testata; quindi il Comune di Villafranca di Verona deve provvedere alla redazione del piano relativo alla testata sud RWY 04, mentre il Comune di Sommacampagna ed il Comune di Verona devono provvedere alla redazione, in modo coordinato, di quello relativo alla testata RWY 22.

Sulla base di tali indicazioni, l'Ufficio Tecnico Comunale - Unità Urbanistica e Ufficio di Piano aveva redatto una prima stesura del Piano di Rischio e della relativa variante parziale al vigente PRG, adottata con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 4 del 25 gennaio 2011 e superata dalle significative modificazioni alla regolamentazione sui Piani di Rischio Aeroportuali intervenute con l'Emendamento ENAC n. 7/2011.

Pertanto, l'Ufficio Tecnico Comunale - Unità Urbanistica ha provveduto all'aggiornamento di tale Piano di Rischio, sulla base delle nuove disposizioni normative e delle indicazioni fornite dall'ENAC e dalla società Valerio Catullo SpA che hanno portato all'individuazione delle *quattro diverse zone di tutela (A, B, C, D)*. Attualmente tale nuova proposta di Piano, assunta con Deliberazione della Giunta Comunale del Comune di Villafranca di Verona n. 73 del 01.06.2012, è al vaglio dell'ENAC.

Le zone di tutela A e B relative alla testata sud (testata RWY 04) sono interamente comprese nel territorio comunale, mentre parte delle zone di tutela C e D ricadono anche nei territori dei Comuni di Verona e Sommacampagna, comportando la necessità di elaborare una normativa compatibile per i tre comuni interessati.

Le zone di tutela A, B e C si estendono, in asse con la pista dell'aeroporto, per una lunghezza di 3.000 m sino a terminare a ovest della Zona Industriale Artigianale - PIP di Villafranca denominata Polo Postumia.

Le zone di tutela C e D relative alle aree laterali alla pista aeroportuale si estendono fino ad una larghezza di 1.000 m a partire dall'asse della pista lungo entrambi i lati della pista. Nel territorio del Comune di Villafranca di Verona nel lato ad est della pista ricadono le località Caluri e Calzoni e parte della zona industriale-artigianale e di alcune zone residenziali della frazione di Dossobuono (via Bembo). Mentre nel lato ad ovest della pista nel territorio del Comune di Villafranca di Verona sono comprese le zone agricole.

A livello dispositivo, le *Norme Tecniche di Attuazione* del Piano di Rischio sono finalizzate a mitigare eventuali conseguenze di un incidente e sono basate sulla limitazione di presenza umana e sulla individuazione di attività non compatibili a causa della potenziale amplificazione delle conseguenze degli incidenti.

Le limitazioni derivanti dall'attuazione del piano di rischio sono riferite solamente alle nuove opere ed attività da insediare nelle zone di tutela individuate. Il piano non produce alcuna limitazione per le attività o edifici esistenti. Non vengono dunque inseriti divieti o limiti concernenti tali realtà, salvo i divieti di mutamenti di destinazione d'uso comportanti aumento della presenza umana; sono invece sempre ammessi mutamenti delle destinazioni d'uso comportanti riduzione del carico antropico se compatibili con le norme degli strumenti urbanistici.

Le disposizioni normative del Piano di Rischio dell'Aeroporto Valerio Catullo sottolineano ancora una volta come l'obiettivo specifico e mirato del piano sia quello di non aumentare la vulnerabilità territoriale ed antropica delle aree sottese alle direzioni di atterraggio e decollo, mentre altri sono gli strumenti che regolano la sicurezza dei voli e degli aeromobili e le emergenze nel sedime aeroportuale o in quelle aree adiacenti (vengono ricordate, ad es., le procedure di emergenza aeroportuali che stabiliscono obiettivi, attività, strutture organizzative e competenze necessarie per assicurare una rapida ed efficace gestione di situazioni anomale che si verificano nel sedime aeroportuale o in quelle aree adiacenti, di concerto con gli altri enti interessati, quali ENAC, ENAV, Vigili del fuoco, Polizia, Carabinieri, Sanità aerea, vettori, ecc.).

Nel seguito viene fornito l'elenco delle azioni di piano oggetto di valutazione ambientale.

5 - Mantenimento della destinazione urbanistica impressa dagli strumenti urbanistici vigenti



	<p>Divieto di insediamenti ad elevato affollamento (centri commerciali, congressuali, edilizia intensiva, ecc.)</p> <p>Divieto di costruzione di scuole, ospedali e, in generale, di obiettivi sensibili</p> <p>Divieto di attività che possono creare pericolo di incendio, esplosione e danno ambientale</p> <p>Divieto di nuove costruzioni, ampliamenti e i mutamenti d'uso degli edifici esistenti con aumento del carico antropico</p>
	<i>Le azioni di piano in sintesi (a)</i>
ZONA DI TUTELA B	Mantenimento della destinazione urbanistica impressa dagli strumenti urbanistici vigenti
	Divieto di insediamenti ad elevato affollamento (centri commerciali, congressuali, edilizia intensiva, ecc.)
	Divieto di costruzione di scuole, ospedali e, in generale, di obiettivi sensibili
	Divieto di attività che possono creare pericolo di incendio, esplosione e danno ambientale
	Divieto di nuove costruzioni residenziali e non residenziali
	Ampliamento degli edifici residenziali fino al 20% del volume
	Ampliamento degli edifici non residenziali fino al 30% della superficie coperta
ZONA DI TUTELA C	Mantenimento della destinazione urbanistica impressa dagli strumenti urbanistici vigenti
	Divieto di insediamenti ad elevato affollamento (centri commerciali, congressuali, edilizia intensiva, ecc.)
	Divieto di costruzione di scuole, ospedali e, in generale, di obiettivi sensibili
	Divieto di attività che possono creare pericolo di incendio, esplosione e danno ambientale
	Nuove costruzioni, ampliamenti, mutamenti d'uso degli edifici esistenti con indici di edificabilità residenziale medi
	Ampliamento degli edifici residenziali fino al 30% del volume
ZONA DI TUTELA D	Nuove costruzioni, ampliamenti, mutamenti d'uso degli edifici esistenti di nuove attività non residenziali
	Mantenimento della destinazione urbanistica impressa dagli strumenti urbanistici vigenti
	Divieto di insediamenti ad elevato affollamento (centri commerciali, congressuali, edilizia intensiva, ecc.)
	<i>Le azioni di piano in sintesi (b)</i>

La proposta di Variante Parziale al PRG Comunale per il Piano di Rischio dell'Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca relativo alle aree vincolate ricadenti nel territorio del Comune di Villafranca di Verona - Testata Sud (Testata RWY 04) e aree laterali

L'Ufficio Tecnico Comunale – Unità Urbanistica e Ufficio di Piano ha redatto la proposta di Variante al PRG Comunale finalizzata all'adeguamento del PRG Comunale all'art. 4 "Aree Aeroportuali" delle NT del Piano d'Area Quadrante Europa, che prevede l'introduzione delle indicazioni, delle prescrizioni e dei vincoli del Piano di Rischio dell'Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca relativo alle aree vincolate ricadenti nel territorio del Comune di Villafranca di Verona - Testata Sud (Testata RWY 04) e aree laterali, che diventerà definitiva quando il Piano di Rischio dell'Aeroporto Valerio Catullo sarà approvato dall'ENAC.

Per l'approvazione viene utilizzato il disposto normativo di cui al comma 1 ter dell'art. 48 – Disposizioni transitorie - della LR 11/2004, che richiama le procedure dei commi 10, 11, 12, 13 e 14 dell'art. 50 della LR 61/1985; restano validi ed efficaci gli atti amministrativi costituenti il PRG Comunale per le parti non in contrasto con la Variante parziale al PRG Comunale in corso di elaborazione.

Caratteristiche del Piano di Rischio dell'Aeroporto Valerio Catullo e della proposta di Variante Parziale al PRG Comunale in riferimento ai criteri di cui all'Allegato D.Lgs. 152/2006.

1) In quale misura il Piano e la proposta di Variante stabilisce un quadro di riferimento per progetti ed altre attività, o per quanto riguarda l'ubicazione, la natura, le dimensioni e le condizioni operative o attraverso la ripartizione di risorse.

La proposta di Piano di Rischio dell'Aeroporto Valerio Catullo e la relativa Variante Parziale al PRG non programma o alloca nuove destinazioni urbanistiche, opere od attività non già previste dal vigente strumento di pianificazione comunale. Le zone del territorio comunale classificate nelle diverse Zone di Tutela A, B, C, e D mantengono, infatti, la destinazione impressa dal vigente PRG a tutela delle



funzioni esistenti, mentre le nuove opere e le nuove attività da insediare sono, invece, sottoposte a diverse e rigorose limitazioni o divieti sull'edificabilità attraverso la predisposizione di una specifica normativa urbanistico - edilizia.

I due piani hanno, infatti, l'obiettivo di bloccare o controllare lo sviluppo urbano ed il conseguente aumento di carico antropico o di attività non compatibili nelle aree sottese alle direzioni di atterraggio e decollo dell'Aeroporto Valerio Catullo per contrastare il rischio e le conseguenze connesse agli incidenti aerei.

2) *In quale misura il Piano e la proposta di Variante influenza altri piani o programmi, inclusi quelli gerarchicamente ordinati.*

L'assunzione del Piano di Rischio comporta, come più volte ribadito, una Variante Parziale del vigente PRG, che si inserisce, comunque, nel rispetto degli strumenti di pianificazione sovraordinata a carattere comunale e sovracomunale, in particolare del Piano d'Area Quadrante Europa.

3) *La pertinenza del Piano e della proposta di Variante per l'integrazione delle considerazioni ambientali, in particolare al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile.*

La natura e le finalità del Piano di Rischio dell'Aeroporto Valerio Catullo e della Variante Parziale al PRG vigente sono assolutamente pertinenti allo sviluppo sostenibile del territorio, essendo strumenti di governo del territorio volti alla gestione di una criticità territoriale e ambientale, il rischio "incidente aereo", connesso alla presenza delle infrastrutture aeroportuali.

4) *Problemi ambientali pertinenti al Piano e alla proposta di Variante.*

Il Piano di Rischio è uno strumento di tutela predisposto per mitigare l'esposizione al rischio connesso alla presenza dell'Aeroporto Civile Valerio Catullo in una porzione del territorio villafranchese sotteso alle direzioni di atterraggio e decollo.

5) *La rilevanza del Piano e della proposta di Variante per l'attuazione della normativa comunitaria nel settore dell'ambiente.*

La natura e le finalità del Piano di Rischio sono rivolte a dare attuazione alla normativa internazionale e nazionale nel settore della sicurezza aerea e non specificamente di quella ambientale, anche se le forme di tutela assunte hanno indubbi risvolti positivi in termini di sviluppo sostenibile.

Caratteristiche delle aree

Premessa

Come già evidenziato, oggetto del Rapporto Ambientale Preliminare è la predisposizione del Piano di Rischio dell'Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca - Testata Sud (Testata RWY 04) e aree laterali e la conseguente Variante Parziale al vigente PRG.

Considerato che l'art. 12 del D.Lgs. 152/2006 stabilisce che il Rapporto Preliminare redatto ai fini della Verifica di Assoggettabilità a VAS debba essere elaborato facendo espressamente riferimento ai criteri dell'Allegato I, in merito alla definizione degli impatti e delle aree, viene innanzitutto fornito un inquadramento geografico del Comune di Villafranca di Verona e programmatico per le aree interessate dal Piano di Rischio e dalla Variante Parziale al PRG; segue la disamina delle varie componenti ambientali e territoriali ritenute pertinenti al piano oggetto di valutazione (in particolare: Aria e fattori climatici, Acque superficiali e sotterranee, Suolo e sottosuolo, Vegetazione, flora, fauna e biodiversità, Aspetti storici e patrimonio paesaggistico, Inquinamento acustico, Inquinamento luminoso, Elettromagnetismo,) per poter verificare la coerenza delle azioni di piano con lo stato dei luoghi ed effettuare una preliminare individuazione dei potenziali impatti significativi sull'ambiente.

A conclusione della fase di analisi, viene proposta la fase di sintesi e di valutazione complessiva dei potenziali impatti ambientali, con la definizione delle eventuali misure di mitigazione e/o compensazione.

Inquadramento geografico

Il Comune di Villafranca di Verona si trova nel settore sud ovest della Provincia di Verona a circa 12 km da Verona; il suo territorio si estende su una superficie di circa 57,43 kmq e confina con i comuni di Castel d'Azzano, Mozzecane, Povegliano Veronese, Sommacampagna, Valeggio sul Mincio, Verona, Vigasio; al 1 gennaio 2012 conta 33.249 abitanti con una densità di popolazione di 578,95 ab/kmq. Nel territorio comunale sono presenti le frazioni di: Alpo, Caluri, Dossobuono, Pizzoletta, Quaderni, Rizza, Rosegaferro.

Il Piano di Rischio e la conseguente Variante parziale al vigente PRG interessa la porzione centro settentrionale del territorio comunale, fra le propaggini settentrionali della Zona Industriale Artigianale -



PIP di Villafranca denominata Polo Postumia e quelle occidentali della Zona Industriale Artigianale della frazione di Dossobuono. Lo sviluppo complessivo delle aree coinvolte, a seguito della definizione delle quattro zone di tutela, è di circa 6,2 kmq (6.197.485 mq) corrispondente a circa il 10,8% della superficie comunale, comprendendo territorio prevalentemente agricolo ad insediamenti sparsi (isolati o corti rurali) con siti estrattivi in esercizio e limitate porzioni di territorio urbanizzato (le frazioni di Caluri, Calzoni e in piccola parte di Dossobuono, oltre che parte della zona industriale - artigianale di Villafranca capoluogo e Dossobuono).

Il quadro di riferimento programmatico

Il Comune di Villafranca di Verona è dotato di un PRG la cui ultima Variante Generale è stata approvata dalla Giunta Regionale del Veneto con Deliberazione n. 2768 del 21.06.1994, alla quale hanno fatto seguito alcune successive varianti. Con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 79 del 18.12.2009 è stata, inoltre, approvata la Variante parziale al PRG per la trasposizione delle tavole grafiche connesse all'assunzione di una nuova base cartografica.

L'Amministrazione Comunale di Villafranca di Verona, a seguito del parere favorevole dell'ENAC, aveva già provveduto ad adottare il Piano di Rischio Aeroportuale introducendo le relative previsioni nel proprio strumento urbanistico con la Deliberazione del Consiglio Comunale n. 4/25.01.2011, superata dalle significative modificazioni alla regolamentazione sui Piani di Rischio Aeroportuali intervenute con l'Emendamento ENAC n. 7/2011.

Il Comune di Villafranca di Verona ha, inoltre, in corso il processo di redazione del *Piano di Assetto del Territorio* (PAT), ai sensi della LR 11/2004 "Norme per il governo del territorio". Nello specifico si rileva che con Deliberazione della Giunta Comunale n. 166 del 25.11.2008 è stato approvato il Documento Preliminare, la Relazione Ambientale e lo Schema di Accordo di Pianificazione (artt. 5 - 15 LR 11/2004), e successivamente sottoscritto l'Accordo di Copianificazione tra il Comune di Villafranca di Verona, la Regione Veneto e la Provincia di Verona.

Fra le misure di programmazione urbanistico - edilizia, si ricorda, infine, il Regolamento di attuazione della LR 14/2009, come modificata con LR 13/2011 (cd. "*Piano Casa*"), approvato con Deliberazione di Consiglio Comunale di Villafranca di Verona n. 36 del 30.09.2011.

Nell'ambito dell'elaborazione del Piano di Rischio dell'Aeroporto Valerio Catullo, l'Ufficio Tecnico Comunale – Unità Urbanistica e Ufficio di Piano ha condotto la valutazione di coerenza con gli strumenti urbanistici vigenti, elaborazione che si riporta integralmente in allegato al presente Rapporto Ambientale Preliminare, mentre nel seguito si riportano alcuni dati di sintesi ed, in particolare, le superfici delle varie destinazioni urbanistiche ricadenti nelle quattro zone di tutela introdotte dal piano.

Nell'involuppo complessivo delle quattro zone di tutela del Piano di Rischio si riscontrano i seguenti vincoli, tutele e fasce di rispetto definiti dal vigente PRG:

- vincolo aeroportuale (classe di vincolo 01, 02, 03): imposto ai sensi della L. 58/1963 e del DM 67/1971, consiste sostanzialmente in limitazioni in altezza alla realizzazione di ostacoli alla navigazione;
- nuclei di antica origine: si tratta di aree ed edifici individuati di interesse ai sensi dell'art. 10 della LR 24/1985, disciplinate dall'art. 9 "Corti agricole aventi significato di bene culturale" delle NTA del PRG Comunale;
- limite meridionale della "fascia di ricarica degli acquiferi": si tratta di una tutela introdotta con la variante di adeguamento all'art. 51 del Piano d'Area Quadrante Europa;
- fasce di rispetto della viabilità;
- fasce di rispetto di un elettrodotto della Società AGSM.

All'interno dell'involuppo complessivo delle quattro zone di tutela ricade anche il tracciato del *metanodotto Vigasio – Bussolengo DN500 (20'' – 75 bar)* della Società SNAM Rete Gas SpA che non è tra le fonti di vincolo del vigente PRG.

Per quanto riguarda la pianificazione di livello superiore si ricordano i seguenti piani di interesse:

- il Piano d'Area Quadrante Europa: è uno strumento di specificazione del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento, approvato con Deliberazione di Consiglio Regionale n. 250/13.12.1991, che, per ambiti territoriali determinati, consente di "individuare le giuste soluzioni per tutti quei contesti territoriali che richiedono specifici, articolati e multidisciplinari approcci alla pianificazione"; nella Provincia di Verona esso riguarda 22 comuni posti in un'area strategica sia



sotto l'aspetto infrastrutturale che sotto quello produttivo, in quanto elemento di continuità con la Lombardia, l'Emilia-Romagna e con il Nord-Est;

- il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Verona non è stato ancora adottato dal Consiglio Provinciale, quindi si è preso in considerazione la proposta di progetto elaborata a novembre 2008, dalla quale risulta che il piano ha cinque obiettivi generali così classificati:
 - territorio, ambiente ed ecosistema;
 - infrastrutture;
 - insediativo produttivo, turistico e commerciale;
 - infrastrutture scolastiche ed altri servizi di interesse provinciale;
 - aree di cooperazione e copianificazione intercomunale.

Il quadro di riferimento ambientale

Aria e fattori climatici

Per quanto riguarda gli aspetti climatici la stazione meteorologica di Verona Villafranca è la stazione meteorologica di riferimento per il Servizio Meteorologico dell'Aeronautica Militare e per l'Organizzazione Mondiale della Meteorologia, relativa alla città di Verona.

In base alle medie climatiche del periodo 1971-2000, le più recenti in uso, la temperatura media del mese più freddo, gennaio, è di +2,5 °C, mentre quella del mese più caldo, luglio, è di +23,6 °C; mediamente si contano 63 giorni di gelo all'anno e 31 giorni con temperatura massima uguale o superiore ai +30 °C. I valori estremi di temperatura registrati nel medesimo trentennio sono i -18,4 °C del gennaio 1985 e i +36,0 °C dell'agosto 1992.

Le precipitazioni medie annue si attestano a 804 mm, mediamente distribuite in 83 giorni di pioggia, con minimo relativo in inverno e picco massimo in estate-autunno.

L'umidità relativa media annua fa registrare il valore di 77,8% con minimo di 73% a luglio e massimi di 85% a dicembre e a gennaio; mediamente si contano 79 giorni di nebbia all'anno.

Per quanto riguarda la qualità dell'aria, secondo il Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera il Comune di Villafranca di Verona è classificato nella "Zona A1 Agglomerato", essendo caratterizzato da una densità emissiva di PM₁₀ superiore a 20 t/a kmq

Per quanto riguarda la stazione di rilevamento di Villafranca di Verona, il monitoraggio della qualità dell'aria evidenzia la seguente situazione:

Biossido di Zolfo: non vengono superati né i limiti per la protezione della salute umana, né quelli previsti per la protezione degli ecosistemi;

Biossido di Azoto: si segnala il superamento del valore limite per la protezione della salute umana pari a 40 µg/mc e il valore limite per la protezione degli ecosistemi;

Monossido di Carbonio: nel corso del 2007 non sono stati registrati superamenti del valore limite per la protezione della salute umana (media massima su 8 ore), né dei valori limiti previsti dal DPCM 28 marzo 1983;

Ozono: in tutte le postazioni della provincia sono stati registrati numerosi superamenti del livello di attenzione (DM 25.11.1994), del livello di protezione della salute (D.M. 16.05.1996) e dei livelli previsti per la protezione degli ecosistemi (DM 16.05.1996);

Benzene: le concentrazioni medie annuali misurate tramite rilevatori passivi presso le postazioni fisse risultano inferiori a 5 µg/mc;

PM₁₀: numerosi superamenti del valore limite giornaliero per la protezione della salute umana.

Per la realtà del Comune di Villafranca di Verona il Piano Intercomunale di Azione e Risanamento della Qualità dell'Aria si evidenzia che:

- in relazione agli ossidi di zolfo la fonte principale è costituita dalle attività industriali e secondariamente dal riscaldamento;
- in relazione agli ossidi di azoto si può affermare come questo inquinante venga prodotto dal traffico (69,4%) e in seconda battuta dall'industria (16,1%);
- in relazione al monossido di carbonio, si può affermare come questo venga prodotto quasi esclusivamente dal traffico;
- in relazione al metano l'origine è da ricercarsi quasi esclusivamente nell'agricoltura e nell'allevamento;
- in relazione all'ammoniaca si può dire come provenga quasi esclusivamente dalle pratiche agricole e di allevamento;



- in relazione alle polveri sottili, le valutazioni eseguite affermano che il 52,9% proviene dal traffico e che il 20,5% sia originato dalle industrie.

Nel Piano Intercomunale di Azione e Risanamento della Qualità dell'Aria sono riportati i dati riguardanti il traffico aereo presso l'Aeroporto Valerio Catullo relativi all'anno 2007 e le emissioni specifiche per le tipologie di aeromobile ed i totali annui per gli inquinanti NOx e CO. Si noti che il dato fornito dall'aeroporto è in realtà più dettagliato e fornisce i singoli movimenti con la specifica di ogni velivolo. Non disponendo tuttavia di tutti i fattori di emissione essi sono stati raggruppati in tipologie equivalenti seguendo le classificazioni ICAO e IATA.

La ripartizione delle emissioni di inquinanti sui comuni confinanti è eseguito attribuendo l'emissione al tracciato delle rotte all'interno del ciclo LTO incidenti percentualmente sul territorio. Nello specifico si è considerato una ripartizione delle rotte del 50% sul territorio del Comune di Verona e 25% ciascuno sul Comune di Villafranca e Sommacampagna. Le emissioni attribuibili ai suddetti territorio comunali interessati direttamente dall'impatto dell'aeroporto sono riportati nella seguente tabella.

Ripartizione delle emissioni di CO e NOx dovute alla presenza dell'Aeroporto Valerio Catullo			
Comune		Emissione NOx [t/a]	Emissione CO [t/a]
Verona	50%	105	120
Villafranca di Verona	25%	52.5	60
Sommacampagna	25%	52.5	60
Totale	100%	210	240

Acque superficiali e sotterranee

Il Comune di Villafranca di Verona, essendo prevalentemente ubicato su una porzione dell'alta pianura veronese, presenta un reticolo idrografico superficiale naturale poco evoluto, a causa dell'azione combinata dell'elevata permeabilità dei terreni associata alla ridotta superficie dei bacini scolanti. Esso rientra nel Bacino idrografico interregionale Fissero-Tartaro-Canalbianco-Po di Levante che si estende fra la Lombardia ed il Veneto, sommariamente circoscritto dal fiume Adige a nord e dal fiume Po a sud e ricompreso tra l'Area di Mantova a ovest e il Mare Adriatico ad est.

Solo il fiume Tione dei Monti, che attraversa la parte centrale del territorio comunale in corrispondenza del capoluogo con una direzione NNW-SSE e ad una distanza di circa 1,2 km dal margine sud dell'involuppo delle quattro zone di tutela, è un corso d'acqua naturale a carattere perenne, anche se nel corso del tempo ha subito diverse sistemazioni idrauliche. Esso prende origine dai fontanili posti tra i Comuni di Pastrengo e Castelnuovo nell'ambito dei terrazzi fluvio-glaciali raccordati alle cerchie moreniche würmiane; dopo aver profondamente inciso queste ultime, prosegue in pianura, con percorso a meandri, lungo un paleoalveo atesino, sottopassa presso Custoza il Canale (Diramazione) di Sommacampagna, procede quindi in direzione di Villafranca di Verona (dove assume il nome di Fosso di Sant'Andrea) e confluisce nel Tartaro oltre Povegliano Veronese.

La rimanente rete idrografica del territorio comunale risulta in gran parte costituita da corsi d'acqua artificiali che viene gestita dal Consorzio di Bonifica Veronese. La rete principale è costituita da tre canali ad andamento Nord-Ovest Sud-Est denominati "il vajo", "il fossà" e il "feriadon" a cui si collega la rete irrigua che interessa l'intera area non urbanizzata del comune.

In prossimità del confine comunale con Povegliano Veronese si assiste al graduale passaggio fra l'alta e la media pianura veronese, manifestandosi le prime risorgive ed i primi tratti dei corsi d'acqua da essi generati. Esse derivano dall'affioramento in superficie della falda freatica e costituiscono uno dei caratteri ambientali più tipici dell'intera Pianura Padana. La portata media complessiva dei fontanili veronesi era negli anni '90 di 11-12 mc/s.

Dal fitto sistema di risorgive hanno inizio numerosi e tipici corsi d'acqua (Molinello, Tione, Tartaro, Menago, ecc.), che caratterizzano in modo peculiare l'idrologia della media e bassa Pianura.

Per quanto concerne il rischio idraulico, il "Progetto di piano stralcio di assetto idrogeologico (PAI) dell'Autorità di Bacino del fiume Fissero Tartaro Canalbianco" (aprile, 2002), indica un'unica area per il territorio comunale posta a monte del capoluogo e classificata in parte nella classe di pericolosità P2 (medio) ed in parte nella classe di pericolosità P1 (moderato).

A scala regionale, l'area oggetto di pianificazione rientra nell'ambito del Complesso idrogeologico della pianura veronese (Unità dell'Alta Pianura Occidentale), costituito dagli eterogenei depositi alluvionali del fiume Adige e caratterizzato perciò da una permeabilità per porosità estremamente variabile. Il limite settentrionale di tale complesso è rappresentato dal margine montagna - pianura, quello



occidentale e meridionale dai fiumi Mincio e Po rispettivamente, mentre ad est il limite è rappresentato dall'asse Monti Berici-Monti Euganei. Inferiormente il complesso idrogeologico è delimitato dai sedimenti prevalentemente argillosi del Pliocene.

Suolo e sottosuolo

Come si evince dall'estratto della Carta Geologica d'Italia alla scala 1:100.000 l'area oggetto di pianificazione è ubicata in corrispondenza dell'alta pianura veronese di origine atesina.

Da un punto di vista litologico, l'area analizzata nella presente relazione, è quindi caratterizzata interamente dai Depositi continentali quaternari di origine fluvio-glaciale e fluviale elaborati dal fiume Adige e dagli scaricatori fluvio-glaciali della massima cerchia rissiana. Tali depositi alluvionali costituiscono un potente materasso ghiaioso e ciottoloso con suolo argilloso di alterazione superficiale giallo-rossastro poco potente. Occorre notare che il sottosuolo non risulta a composizione interamente grossolana in tutto il territorio dell'Alta Pianura: infatti entro le alluvioni grossolane si individuano alcuni livelli limoso-argillosi (di qualche metro di spessore) e conglomeratica, tuttavia di potenza complessiva molto subordinata rispetto a quella delle alluvioni ghiaiose e di scarsa continuità laterale. La natura di detti depositi rispecchia comunque la composizione della successione stratigrafica affiorante nel bacino idrografico dell'Adige, in particolare i termini carbonatici mesozoici ai quali si associano i termini porfirici.

Per quanto riguarda le attività ad elevato impatto sul suolo, il territorio comunale è stato ed è interessato da numerose attività estrattive, in parte estinte ed in parte attive, come documentato dal Piano Cave della Regione Veneto (PRAC Veneto, 2002) e dalle informazioni reperite presso l'Amministrazione Comunale. Trattasi esclusivamente di cave di sabbia e ghiaia ubicate in corrispondenza della potente conoide atesina; all'interno dell'involuppo complessivo delle quattro aree di tutela del Piano di Rischio sono presenti le seguenti cave che interessano una superficie di circa 35 ettari:

- Cava "Pezze Corte" della ditta Veneto Cave S.r.l., autorizzata dalla Regione del Veneto con Deliberazione della Giunta Regionale n. 292 del 16.02.2010;
- Cava "Cascina Pozzi", in corso di autorizzazione da parte della Regione del Veneto;
- Cava "Caluri" della ditta Bastian Beton srl, estinta il 22.06.1993, con sistemazione finale ad uso agricolo.

Inoltre, nel territorio comunale:

- non sono al momento in esercizio discariche di rifiuti, anche se la Regione del Veneto ha autorizzato, con DGR n. 1115 del 28 aprile 2009, la discarica controllata per rifiuti non pericolosi destinata allo stoccaggio di rifiuti non putrescibili da realizzarsi in località Caluri, ora sospesa da un procedimento amministrativo pendente al TAR del Veneto; nel passato, sempre in località Caluri, era presente la discarica della ditta Bastian Beton ora in post esercizio, dove, sulla base di una serie di autorizzazioni rilasciate dalla Provincia di Verona ed in tempi differenti, furono conferiti rifiuti con varie classificazioni: prima inerti (discarica 2A) e poi successivamente rifiuti speciali tossico nocivi (discarica 2B), con il vincolo dell'esclusione tassativa dei rifiuti putrescibili, visto che la discarica confina con un insediamento militare;
- lo stabilimento della ditta Publigas Verona SpA, un deposito di gas liquefatti ubicato a sud-est dell'abitato capoluogo, è classificato, ai sensi dell'art. 8 del D.Lgs. 334/1999, come industria a rischio di incidente rilevante.

Vegetazione, flora, fauna e biodiversità

Nel settore settentrionale del territorio comunale di Villafranca di Verona, nelle aree non occupate dall'intenso sviluppo urbano, i terreni sono attualmente dedicati ad un'agricoltura di tipo estensivo (seminativo) intercalata a colture di tipo intensivo, in particolare frutteti (prevalentemente pescheti), resa possibile, in quest'areale caratterizzato da suoli molto drenanti, dalla distribuzione idrica ad uso irriguo dei consorzi pubblici di irrigazione.

L'elevata permeabilità del suolo riduce fortemente la presenza di una rete idraulica naturale e anche i canali artificiali sono rivestiti in cemento, impedendo la formazione di una vegetazione igrofila completa, ed in particolare sulla sua componente erbacea elofitica. La componente ruderale della copertura vegetale è, quindi, riferita a due tipologie: le cenosi dei frutteti e quelle degli ambienti ruderali e fortemente disturbati.



L'area di Villafranca di Verona, insieme ad altri 17 comuni dell'alta pianura veronese centro-occidentale, è inserita nella zona di produzione ad Identificazione Geografica Protetta o I.G.P. denominata "Pesca di Verona".

La componente faunistica è rappresentata soprattutto da elementi tipici degli ecosistemi agro-urbani che mantengono aspetti tipici degli orti e degli appezzamenti di piccole dimensioni coltivati con modalità marginali, cioè meno impattanti di quelle dell'imprenditore agricolo medio.

Il contesto fortemente antropizzato del settore centro - settentrionale del Comune di Villafranca di Verona esclude la presenza locale di siti della Rete Natura 2000. Infatti, dei 31 siti di Rete Natura 2000 presenti nella Provincia di Verona per una estensione complessiva pari a 22.915 ettari (7% del territorio provinciale), nessuno di questi ricade all'interno del territorio comunale.

Solo all'esterno del perimetro del territorio comunale, si rileva la presenza dei seguenti siti della Rete Natura 2000:

- SIC IT3210042 "Fiume Adige tra Verona Est e Badia Polesine", ubicato nei Comuni di Albaredo d'Adige, Angiari, Badia Polesine, Belfiore, Bonavigo, Castagnaro, Castelbaldo, Legnago, Masi, Ronco all'Adige, Roverchiara, San Giovanni Lupatoto, San Martino Buon Albergo, Terrazzo, Verona, Villa Bartolomea, Zevio, con una superficie totale di ha 1.569; esso dista 7,6 km dal perimetro nord orientale del Piano di Rischio;
- SIC IT3210043 "Fiume Adige tra Belluno Veronese e Verona Ovest", ubicato nei Comuni di Brentino Belluno, Bussolengo, Cavaion Veronese, Dolce', Pastrengo, Pescantina, Rivoli Veronese, San Pietro in Cariano, Sant'Ambrogio di Valpolicella, Verona, con una superficie totale di ha 476; esso dista 6,4 km dal perimetro settentrionale del Piano di Rischio;
- SIC IT3210008 "Fontanili di Povegliano", che ricade nei territori comunali di Povegliano Veronese e Vigasio, con una superficie complessiva di circa 118 ettari; esso dista 3,3 km dal perimetro sud orientale del Piano di Rischio.

I siti indicati sono, inoltre, separati dall'area oggetto di piano da numerose frammentazioni sia lineari (A4, A22, ferrovia, SR11, tangenziale di Verona, ecc.), che areali (aree industriali, commerciali, Aeroporto Valerio Catullo).

Per tali motivi, sulla scorta delle indicazioni della DGR 3173/2006 – Allegato A, Paragrafo 3 "Criteri e indirizzi per l'individuazione dei piani, progetti e interventi per i quali non è necessaria la procedura di valutazione di incidenza", visto che l'areale del Piano di Rischio è esterno al perimetro dei siti della Rete Natura 2000 e facendo riferimento al sistema di indicatori proposti dalla DGR 3173/2006 (perdita di superficie di habitat e di habitat di specie, frammentazione di habitat o di habitat di specie, perdita di specie di interesse conservazionistico, perturbazione alle specie della flora e della fauna, diminuzione della qualità delle acque, dell'aria e dei suoli, interferenze con le relazioni ecosistemiche principali che determinano la struttura e la funzionalità dei siti), visto che non sono stati individuati habitat, habitat di specie o specie di interesse comunitario, si ritiene che tale piano rientri nella casistica riportata al punto VI) "piani, progetti e interventi per i quali non risultano possibili effetti significativi negativi sui siti della rete Natura 2000".

Viene allegata la Dichiarazione di non necessità della Procedura di Valutazione di Incidenza ai sensi della citata DGR 3173/2006.

Aspetti storici e patrimonio paesaggistico

Il Comune di Villafranca di Verona ha una storia molto antica. La struttura viaria ad intersezioni perpendicolari è una testimonianza della probabile origine romana. Nel medioevo, grazie al Consiglio dei Rettori di Verona nel 1185, Villafranca divenne un borgo di confine. Con la successiva ascesa della Signoria Scaligera a Verona, anche Villafranca entrò nelle dinastie veronesi. Il castello venne ampliato ad opera degli Scaligeri nel XV secolo e fu eretta una grossa cinta muraria. Villafranca fu nel 1796 il quartier generale di Napoleone, durante la campagna d'Italia. Nel periodo del Risorgimento è stata coinvolta in quasi tutte le fasi importanti dell'epoca, grazie alla sua vicinanza con il fiume Mincio e per l'attraversamento della strada postale che univa Mantova e Verona. Visse le tre Guerre d'Indipendenza. Nel 1918 ci fu uno scontro tra Vittorio Emanuele III e il Vescovo di Verona. L'impatto della Prima Guerra Mondiale sull'assetto urbanistico fu di continuità con l'esistente, venne aperta un'altra via parallela alla principale e nel 1929 fu aperto l'acquedotto. La presenza dell'aeroporto ha fatto sì che durante la Seconda Guerra Mondiale la città subisse bombardamenti. Negli anni '60 partecipò al boom



economico e nel 1964 venne aperto l'aeroporto civile, solo successivamente chiamato "Valerio Catullo".

L'attuale assetto paesaggistico-ambientale del territorio villafranchese, e veronese nel suo complesso, è il risultato di due principali processi:

- una millenaria e diffusa antropizzazione, finalizzata al massimo beneficio agricolo, in condizioni pedologiche ed ambientali favorevoli;
- l'espansione urbanistica e infrastrutturale, spesso incontrollata, che ha interessato l'intero territorio della pianura padana negli ultimi 60 anni.

Il territorio di Villafranca di Verona presenta i caratteri tipici dell'alta pianura veronese con morfologie naturali generalmente sub pianeggianti e prive di articolazioni. A ovest, tale porzione di pianura si raccorda all'enorme anfiteatro morenico pedemontano del Garda, mentre, verso il confine sud est e attraverso la fascia delle risorgive, essa sfuma nella medio bassa pianura veronese. Il sottosuolo è qui costituito prevalentemente da materiali sciolti di natura ghiaiosa in matrice sabbiosa, che ospitano la potente (e depressa) falda freatica dell'alta pianura e la cui elevata permeabilità determina l'assenza di un significativo reticolo idrografico naturale. Solo il fiume Tione dei Monti, che attraversa la porzione centrale del territorio comunale con direzione NNW-SSE, ha carattere perenne e ad esso sono riferibili anche le principali risorse naturalistiche presenti nel territorio di Villafranca di Verona costituendo il principale corridoio ecologico locale; qui le aree sottoposte al vincolo paesaggistico comprendono una porzione del capoluogo compreso fra il fiume Tione dei Monti a sud, via Trieste e via Roma, includendo anche il Castello Scaligero.

Elementi di pregio del sistema naturalistico locale sono anche le teste di risorgiva presenti al confine comunale con Verona, Povegliano Veronese e Mozzecane. Le risorgive si trovano tipicamente lungo una ristretta fascia (la cosiddetta "fascia dei fontanili") che caratterizza tutta la Pianura Padana; si tratta di escavazioni artificiali, create secoli or sono, che captano e convogliano le acque emergenti naturalmente dal terreno. Le acque di risorgiva presentano caratteristiche di acque limpide di buona qualità, temperatura media di 12-13 °C costante nel tempo e portata anch'essa pressoché costante nel tempo; tali caratteristiche favoriscono il formarsi di piccoli ambienti acquatici di alto pregio, con comunità vegetali ed animali abbondanti e ben diversificate, nonostante le dimensioni assai ridotte.

Per ciò che riguarda il settore rurale del paesaggio, la meccanizzazione introdotta a partire dalla metà del '900 ha portato dapprima all'aumento delle dimensioni degli appezzamenti e successivamente alla scomparsa delle siepi campestri, formando un nuovo paesaggio rurale cosiddetto "dei campi aperti" in contrapposizione al precedente paesaggio "dei campi chiusi", caratterizzato da campi di piccole dimensioni e circondati da siepi arboree e arbustive. L'introduzione delle colture legnose inoltre (dei vigneti ma soprattutto dei frutteti) ha contribuito a formare una ulteriore tipologia di paesaggio: ampie superfici caratterizzate da sestì di impianto regolari, strutture di sostegno e tutori per le piante, strutture accessorie di protezione contro la grandine (reti plastiche e relative strutture metalliche).

A fronte di un paesaggio geomorfologico e naturalistico/rurale poco rappresentativo, un rilievo maggiore assumono quindi i ricchi riferimenti storico-culturali che vedono nella presenza della Strada Consolare Romana "Postumia", nel centro storico del capoluogo con i propri assi di fondazione e nei luoghi sottoposti al vincolo monumentale (come il Castello Scaligero) gli elementi portanti del paesaggio antropico e urbano.

L'area di inviluppo complessivo del Piano di Rischio è largamente compresa nel paesaggio agrario dell'Alta Pianura Veronese, che si presenta abbastanza articolato nella forma ma semplificato nella ricchezza biologica e contraddistinto da insediamenti sparsi e piccoli centri abitati come la località di Calzoni. Per ciò che riguarda il settore residenziale e produttivo del paesaggio, gli elementi da rilevare sono invece costituiti dalle frazioni (Caluri e le propaggini occidentali di Dossobuono) e dai centri produttivi-artigianali della frazione di Dossobuono e di Villafranca Capoluogo.

Popolazione e aspetti socio-economici

Villafranca di Verona conta 33.250 abitanti al 1 gennaio 2012 ed è, attualmente, il secondo comune per numero di abitanti della Provincia di Verona, avendo scalzato dalla posizione pochi anni fa Legnago. La maggior parte della popolazione vive nel capoluogo (17.805 abitanti dei quali 5.714 in centro storico) e nella frazione di Dossobuono (6.399 abitanti), mentre minore è la dislocazione di abitanti nelle rimanenti frazioni (2.496 ad Alpo, 1.349 a Rizza, 609 a Caluri, 1.313 a Pizzoletta, 1.792 a Quaderni, 1.487 a Rosegaferro).



L'anagrafe dell'Amministrazione Comunale non è agganciata ai numeri civici, pertanto non è possibile risalire con esattezza al numero di abitanti che risiedono all'interno dell'involuppo della quattro zone di tutela del Piano di Rischio. Una stima sommaria della distribuzione spaziale della popolazione è stata ricavata sulla base della cartografia della Regione Veneto che contiene il dato relativo al censimento del 2001 suddiviso per sezioni di censimento; da tale cartografia si evince che la maggior parte dell'area sottesa al Piano di Rischio è caratterizzata da bassa densità abitativa, compresa nella classe di $0 \div 200$ ab/kmq.

La vocazione di Villafranca è sempre stata quella del commercio (il tradizionale mercato settimanale del mercoledì, di rilevanza provinciale che occupa la piazza principale e le vie centrali del paese, è stato istituito nel 1592). Il settore agricolo per secoli non è mai stato particolarmente florido, anche a causa delle caratteristiche di questa zona dell'Agro Veronese (la "Campagna"), poco feconda e afflitta dalla siccità; il terreno si presenta con un sottile strato di terra che lascia spesso trasparire i ciottoli e i sassi di cui abbonda. Solo la costruzione del Canale Alto Agro nel 1886 ha sovvertito questo stato di cose, in pochi decenni le colture, in particolare quella frutticola, hanno potuto trovare la necessaria irrigazione e progredire. Villafranca è sede di un importante mercato per il conferimento e la commercializzazione delle pesche.

Di rilievo anche le attività artigianali e produttive che sono concentrate nella Zona Artigianale Industriale o ZAI di Villafranca capoluogo e Dossobuono.

Sul territorio del Comune di Villafranca, e precisamente nella frazione di Dossobuono, è situato l'Aeroporto di Verona-Villafranca "Valerio Catullo" che, insieme all'Aeroporto di Brescia-Montichiari "Gabriele D'Annunzio", costituisce il "Sistema Aeroportuale del Garda". La città è servita dalle stazioni di Villafranca di Verona e di Dossobuono sulla linea Verona-Mantova-Modena.

Inquinamento acustico

Il Comune di Villafranca di Verona è dotato di un "Piano di Zonizzazione Acustica", approvato con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 53 del 23.2010.

Il territorio è suddiviso in cinque classi di cui la prima di "aree particolarmente protette" applicata al solo complesso ospedaliero; le classi maggiori per ampiezza sono la terza (aree di tipo misto), assimilabile alle zone B e C del piano regolatore, e la classe quarta (aree di intensa attività umana), assimilabile alle zone A e B, e classe quinta tipica delle zone industriali.

I livelli di rumori del territorio comunale sono maggiormente influenzati dagli autoveicoli e dagli aeroplani insistenti in tale contesto. Una vasta parte del territorio è ad uso agricolo con scarsa presenza di sorgenti di rumore, le fasce maggiormente impattate sono quelle a ridosso delle importanti vie di comunicazione e di alcune sorgenti produttive fisse, l'impatto acustico proveniente dalla linea ferroviaria è di certo minore rispetto a quello derivante dal carico autoveicolare.

Il Comune di Villafranca di Verona ha in corso l'adeguamento della strumentazione comunale a regolamentazione della tutela dall'inquinamento acustico, e in particolare, si dovrà provvedere all'aggiornamento del Piano di Classificazione Acustica sulla base delle modificazioni normative intercorse.

Nel Rapporto Indicatori ambientali del Veneto (ARPAV, 2008), tutti i comuni veneti sono stati classificati in base a quattro livelli di criticità acustica ricavati dalla rumorosità delle strade presenti; il Comune di Villafranca di Verona presenta una criticità acustica medio-alta durante le ore diurne e alta nelle ore notturne.

In riferimento al rumore aeroportuale, la caratterizzazione acustica aeroportuale definisce le zone di rispetto nell'intorno aeroportuale, tenuto conto sia dei piani di sviluppo aeroportuale previsti dalla società di gestione dell'aeroporto, che dei vigenti piani regolatori dei comuni circostanti l'aeroporto.

Con nota del 03.10.2011 prot. n. 3592 la Società Aeroporto Valerio Catullo ha consegnato agli Enti costituenti la Commissione Rumore Aeroportuale, tra cui è compreso anche il Comune di Villafranca di Verona, un cd-rom contenente i files Lva e Laeq, nel sistema di riferimento Gauss Boaga, riportanti la caratterizzazione acustica valutata dalla Commissione stessa nella seduta del 14.12.2010.

La documentazione allegata alla nota del 03.10.2011, è tuttora in corso di valutazione da parte della Commissione Rumore Aeroportuale e non ancora definitivamente approvata.

Inquinamento luminoso

La LR n. 17 del 07 agosto 2009: "Nuove norme per il contenimento dell'inquinamento luminoso, il risparmio energetico nell'illuminazione per esterni e per la tutela dell'ambiente e dell'attività svolta



dagli osservatori astronomici” prescrive misure per la prevenzione dell'inquinamento luminoso sul territorio regionale, al fine di tutelare e migliorare l'ambiente, di conservare gli equilibri ecologici nelle aree naturali protette, nonché al fine di promuovere le attività di ricerca e divulgazione scientifica degli osservatori astronomici. La legge definisce le competenze della Regione e dei Comuni, definisce i contenuti del Piano Regionale di Prevenzione dell'Inquinamento Luminoso (PRPIL), del Piano Comunale dell'Illuminazione Pubblica, stabilisce la tutela degli osservatori astronomici professionali e non professionali, definisce le norme minime di protezione del territorio inserendo delle aree di particolare tutela, stabilisce le sanzioni.

Fino all'entrata in vigore del PRPIL i Comuni devono adottare le misure contenute nell'allegato C della legge regionale; malgrado non sia supportato da alcun atto amministrativo, nel Comune di Villafranca di Verona i nuovi interventi di pubblica illuminazione sono conformi alla normativa per la prevenzione dell'inquinamento luminoso.

La LR 17/2009 individua delle zone di maggior tutela nelle vicinanze degli osservatori astronomici. In Veneto più del 50% dei Comuni è interessato da queste zone di tutela specifica. La figura seguente mostra l'ubicazione degli principali Osservatori Astronomici professionali e non, sul territorio regionale e le relative zone di tutela.

Per quanto riguarda l'inquinamento luminoso, l'indicatore “brillanza relativa del cielo notturno” permette di quantificare il grado di inquinamento luminoso dell'atmosfera e valutare gli effetti sugli ecosistemi e il degrado della visibilità stellare. In Europa l'Istituto di Scienza e Tecnologia dell'Inquinamento Luminoso (ISTIL) fornisce una mappatura della luminosità artificiale del cielo per ampi territori (Italia, Europa e intero Globo) con una risoluzione di circa 1 kmq, nelle bande fotometriche di interesse astronomico, grazie ad un modello di stima della “brillanza” del cielo notturno, basato su rilevazioni da satelliti e calibrato con misure da terra. Essa rappresenta il rapporto tra la luminosità artificiale del cielo e quella naturale media, come rapporto dei rispettivi valori di brillanza (la brillanza si esprime come flusso luminoso per unità di angolo solido di cielo per unità di area di rivelatore).

Elettromagnetismo

Per quanto riguarda le radiazioni non ionizzanti, nel Comune di Villafranca di Verona sono presenti n. 24 impianti per la radiocomunicazione, la maggior parte dei quali collocati nei centri abitati e nelle aree aeroportuali.

Il monitoraggio dei campi elettromagnetici con postazioni mobili è eseguito dal Dipartimento Provinciale di Verona dell'ARPAV. Alla fine di ogni monitoraggio, per ciascun sito viene pubblicata una scheda riassuntiva contenente i dati validati del campo elettrico relativi all'intero periodo, la media e il massimo della campagna, una foto del sito monitorato con la collocazione della strumentazione, la mappa contenente la localizzazione geografica del sito, gli impianti presenti in un raggio di 350 m e la legenda esplicativa delle misure effettuate. I valori del campo elettrico sono ben al di sotto del valore di attenzione/obiettivo di qualità di 6 V/m previsto dalla normativa vigente.

Sono, inoltre, presenti diverse linee elettriche di alta tensione, fra cui seguenti elettrodotti: la linea elettrica da 132kV di proprietà delle Ferrovie dello Stato (circa 7,5 km) e la linea elettrica da 132kV di proprietà di Enel Distribuzione SpA gestita da Enel Terna SpA (circa 4,3 km). Essendo entrambe a singola terna le distanze di rispetto indicate nella DGR 1526/2000 sono di 50 m. All'interno della Zona di Tutela C – Testata è presente un elettrodotto della Società AGSM.

Il Comune di Villafranca non rientra nell'elenco ARPAV dei Comuni interessati dai monitoraggi per le radiazioni causate dal Radon e sempre secondo indagine ARPAV rientra nella classe dei Comuni nei quali si è registrato una sola abitazione interessata da un livello di radiazioni pari a quello di riferimento dei 200 Bq/mc stabiliti dalla DGR 79/2002.

– CARATTERISTICHE DEGLI IMPATTI

Probabile evoluzione del territorio e dell'ambiente in assenza dei piani

In assenza del Piano di Rischio dell'Aeroporto Valerio Catullo e della relativa Variante Parziale al PRG vigente, il territorio e l'ambiente governato dai due piani potrebbe svilupparsi secondo le vigenti previsioni urbanistiche residenziali e non del PRG comunale e della normativa edilizia del “Piano Casa” approvata con Deliberazione di Consiglio Comunale di Villafranca di Verona n. 36/30.09.2011. Malgrado le locali previsioni urbanistico - edilizie non siano rilevanti, essendo l'area interessata dai due



piani prevalentemente ad uso agricolo, la loro attuazione potrebbe comportare l'aumento del carico antropico residenziale e non residenziale e l'insediamento di attività non compatibili con la presenza dell'Aeroporto Valerio Catullo.

Potenziali impatti conseguenti l'attuazione del Piano di Rischio e della Variante Parziale al PRG

Nel ricordare che l'assunzione del Piano di Rischio dell'Aeroporto Valerio Catullo e della Variante Parziale al PRG vigente non riguarda e non disciplina in alcun modo le infrastrutture e/o la gestione dell'Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca (regolate, invece, dal Piano di Sviluppo Aeroportuale in corso di elaborazione da parte della Società di Gestione Aeroporto Valerio Catullo SpA e che verrà sottoposto a specifica Procedura di VIA di competenza statale), si ritiene che la loro contestuale attuazione, in linea generale, non determini nuovi impatti negativi e diretti sul territorio e sull'ambiente, non essendo programmate o allocate nuove destinazioni urbanistiche, opere od attività non già previste dal vigente strumento di pianificazione comunale.

Le zone del territorio comunale classificate nelle diverse Zone di Tutela A, B, C, e D mantengono, innanzitutto, la destinazione impressa dagli strumenti urbanistici vigenti a tutela delle funzioni esistenti, mentre le nuove opere e le nuove attività da insediare nel territorio prossimo alle infrastrutture aeroportuali sono, invece, sottoposte a diverse e rigorose limitazioni o divieti sull'edificabilità attraverso la predisposizione di una specifica normativa urbanistico - edilizia.

I due piani hanno, infatti, l'obiettivo di bloccare o controllare lo sviluppo urbano ed il conseguente aumento di carico antropico o di attività non compatibili nelle aree sottese alle direzioni di atterraggio e decollo dell'Aeroporto Valerio Catullo per contrastare il rischio e le conseguenze connesse agli incidenti aerei.

Richiamando la definizione di rischio come valore definitivo dalla relazione:

RISCHIO	=	PERICOLOSITA' (probabilità che un fenomeno - incidente aereo - accada in un determinato spazio con un determinato tempo di ritorno)	x	VULNERABILITA' (attitudine di un determinato elemento - il territorio - a sopportare gli effetti legati al fenomeno pericoloso)	x	VALORE (valore in termini di vite umane, danni economici, artistici, ecc.)
----------------	---	---	---	---	---	--

si evince come l'obiettivo del Piano di Rischio Aeroportuale e della conseguente Variante Parziale al PRG sia quello di contrastare il rischio connesso all'evento "incidente aereo", agendo sia sul fattore "vulnerabilità" del territorio che sul fattore "valore" antropico. Altri e variegati sono, invece, gli strumenti rivolti a fronteggiare il fattore "pericolosità" con azioni rivolte alle misure di sicurezza nei voli, alle prestazioni di sicurezza degli aeromobili, alla gestione delle emergenze nel sedime aeroportuale o in quelle aree adiacenti, ecc.

L'attuazione dei due piani comporta, in definitiva, l'effetto diretto e positivo sulla riduzione del potenziale aumento dell'esposizione diretta della popolazione e delle attività socio-economiche agli incidenti aerei, secondo le quattro Zone di Tutela rigorosamente definite sia da un punto di vista "geometrico" che "ordinativo" dalla normativa settoriale. Si sottolinea positivamente, inoltre, come la proposta di Piano di Rischio elaborata dall'Amministrazione Comunale sia stata maggiormente limitativa nella Zona di Tutela B.

La programmazione delle diverse misure di divieto di usi e funzioni o limitazione dello sviluppo urbano residenziale, produttivo, terziario e di servizi pubblici nelle quattro Zone di Tutela, presenta anche altri aspetti ambientali positivi rispetto a quanto attualmente attuabile in base al vigente PRG comunale o alla normativa del "Piano Casa" (cd. scenario dello "stato di diritto"), perché:

- riduce il potenziale aumento dell'esposizione diretta della popolazione alle emissioni in atmosfera e acustiche dell'aeroporto;
- riduce il potenziale aumento del fabbisogno di mobilità locale con il conseguente "congelamento" delle emissioni in atmosfera e acustiche da traffico veicolare;
- riduce il potenziale aumento di nuove superfici impermeabilizzate;
- riduce il potenziale aumento dei consumi idrici potabili e delle acque reflue urbane ed industriali, nonché dei rifiuti urbani;
- riduce il potenziale aumento di consumo del suolo e dell'erosione degli spazi intonsi e aperti, favorendo il mantenimento delle, seppur scarse, potenzialità ecologiche locali;
- favorisce il mantenimento e la conservazione del paesaggio attuale, essendo inibite le trasformazioni urbane ad elevata densità;



- favorisce il mantenimento della prevalente vocazione rurale del territorio.

Per contro, gli stessi divieti e/o limitazioni sull'edificabilità possono avere ricadute potenzialmente negative sugli aspetti socio - economici per l'impossibilità di attuare previsioni residenziali, a servizi pubblici o attività economiche, che comunque sono ben disponibili in aree limitrofe del territorio comunale.

L'attuazione delle marginali e residue previsioni di edificabilità residenziale e non residenziale nelle Zone di Tutela B, C, D (previsioni del tutto escluse nella Zona di Tutela A) programmate dal Piano di Rischio dell'Aeroporto Valerio Catullo e dalla Variante Parziale al PRG vigente, appaiono determinare, rispetto alla configurazione attuale del territorio (cd. scenario dello "stato di fatto"), potenziali impatti diretti ed indiretti del tutto trascurabili, essendo il territorio caratterizzato da una bassa densità e pressione antropica (a terra), ma segnato (in aria) dalla presenza dell'Aeroporto Valerio Catullo.

Matrice di analisi e valutazione qualitativa degli impatti potenziali

La valutazione qualitativa degli impatti conseguenti l'attuazione del Piano di Rischio dell'Aeroporto Valerio Catullo e della Variante Parziale al PRG vigente è riportata, in sintesi, in una *matrice di analisi e valutazione degli impatti potenziali* che consente di verificare come le azioni di piano (riportati nelle righe) generino effetti (evidenziati negli incroci) sulle diverse componenti della sostenibilità economica, ambientale, sociale (riportate nelle colonne). Nelle colonne gli effetti sono valutati rispetto allo scenario dello "stato di diritto" (attuazione delle vigenti previsioni urbanistiche residenziali e non del PRG comunale e della normativa edilizia del "*Piano Casa*") e rispetto allo scenario dello "stato di fatto" (attuale configurazione del territorio e dell'ambiente).

Il panorama sintetico di previsione delle relazioni che si instaurano fra l'attuazione dei piani e l'ambiente di riferimento mette in luce, ancora una volta, come l'attuazione dei due piani, in linea generale, non determini nuovi e rilevanti impatti negativi, diretti ed indiretti, sul territorio e sull'ambiente. Questo risultato è coerente anche con la natura e le finalità del Piano di Rischio dell'Aeroporto Valerio Catullo e della Variante Parziale al PRG vigente, essendo strumenti di governo del territorio volti alla gestione di una criticità territoriale e ambientale, il rischio "incidente aereo", connesso alla presenza delle infrastrutture aeroportuali.

Lo stato locale dell'ambiente e del territorio ed il quadro di analisi e valutazione dei potenziali impatti ambientali dei due piani consente, inoltre, di affermare che non appaiono necessarie misure di mitigazione e/o di compensazione per una sostenibile attuazione del Piano di Rischio dell'Aeroporto Valerio Catullo e della Variante Parziale al PRG vigente.

– CONSULTAZIONE CON LE AUTORITÀ AMBIENTALI

Si riportano di seguito i pareri espressi dalle Autorità Ambientali consultate:

Arpav di Verona: prot. n. 96665/2012 del 23.08.2012

"In relazione alla Vs. lettera del 30 luglio 2012 Prot. N. 351649 sulla verifica di assoggettabilità dell'aggiornamento del Piano di Rischio dell'Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca relativo alle aree vincolate ricadenti nel territorio del Comune di Villafranca di Verona - testata Sud e aree laterali e della conseguente proposta di variante al PRG comunale finalizzata all'adeguamento del PRG comunale all'art.4 - aree aeroportuali - delle norme tecniche di attuazione del piano d'area quadrante Europa o PAQE interessanti il Comune di Villafranca di Verona, esaminata la documentazione allegata, si ritiene che la variante proposta non abbia effetti significativi sulla qualità ambientale."

Comune di Verona: prot. n. 128 del 29.08.2012

"In riferimento alla Vs. nota del 30 luglio 2012 pervenuta il 06 agosto 2012 -Prot. Comune di Verona n. 181231, vista la documentazione ad essa allegata, si riscontra che il piano di rischio, attraverso la strumentazione urbanistica, è finalizzato a rafforzare il livello di tutela nelle aree limitrofe l'aeroporto per mitigare le eventuali conseguenze di un incidente aereo. La tutela è attuata mediante restrizioni all'attività urbanistico-edilizia per limitare la presenza umana ed limitare l'edificazione ed individuare attività non compatibili."

Premesso quanto sopra si prende atto dei risultati del Rapporto Ambientale Preliminare redatto per la testata sud del piano in oggetto, verificando che non sono stati riscontrati effetti significativi sul territorio del Comune di Verona, derivanti dall'attuazione della variante in oggetto."

Il Comune di Verona - Coordinamento Ambientale con nota prot. n. 0195227 del 27.08.2012 acquisita al prot. regionale n. 396461 del 03.09.2012 ha fatto pervenire il seguente parere:



“Preso atto dei risultati del Rapporto Ambientale Preliminare redatto per la testata Sud del piano in oggetto, relativa al Comune di Villafranca di Verona, il quale esclude che „,l'attuazione del piano determini /'insorgenza di impatti negativi tali da richiedere l'effettuazione della procedura di valutazione ambientale strategica ... ” si ritiene che non vi siano elementi di carattere ambientale tali da poter interferire negativamente col territorio del Comune di Verona.

Pertanto non si ravvisano effetti significativi sulle matrici ambientali derivanti dalla attuazione della proposta di variante al PRG del Comune di Villafranca.”

Aeroporto Valerio Catullo: prot. n. 1674 del 29.08.2012

“In riferimento alla richiesta di parere previsto dall’art. 12 D.Lgs 152/06 sul Rapporto Preliminare per la Verifica di Assoggettabilità a VAS, non si evidenziano integrazioni e/o osservazioni rispetto alla matrice di analisi e alla valutazione qualitativa degli impatti ambientali nello stesso analizzate.”

Ministero per i Beni e le Attività Culturali Direzione Regionale per i Beni culturali e Paesaggistici del Veneto: prot. n. 0017380 del 21.09.2012

“Con riferimento al procedimento in oggetto, avviato dalla Regione del Veneto - Segreteria regionale per le infrastrutture -Unità di progetto coordinamento commissioni (VAS, VINCA, NUVV) presso il Ministero per i beni e le attività culturali con nota acquisita agli atti della scrivente al prot. 14497 del 2 agosto 2012, si comunica quanto segue.

Vista la nota prot. 24073 del 29 agosto 2012, con la quale la Soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici per le province di Verona, Rovigo e Vicenza ha comunicato quanto segue:

“... In merito alla individuazione delle aree di espansione della zona di tutela per la diminuzione del rischio di incidenti aerei e la conseguente modifica del PRG di Villafranca di Verona, prevedendo limitazioni all'edificazione o inibizione di tale attività (zone A, B, C e D) si rammenta la presenza di corsi d'acqua tutelati ai sensi della Parte 111 del D.Lgs. 42/2004, art. 142, comma 1, lettera c).

Si ritiene inoltre utile segnalare la presenza di corti agricole, benché non specificatamente tutelate ai sensi del d.Lgs. 42/2004, che hanno un identico ruolo nella definizione delle qualità paesaggistiche.

I corsi d'acqua, benché di importanza minore rispetto ai fiumi e ai canali irrigui, e le corti agricole sono una componente essenziale per la determinazione del territorio agricolo attuale e di conseguenza rivestono un aspetto rilevante nella definizione delle qualità paesaggistiche.

Considerando che il piano riduce il potenziale aumento di consumo del suolo e favorisce il mantenimento delle specificità ecologiche e la conservazione del paesaggio rurale, al fine di promuovere l'evoluzione dello stesso paesaggio verso obiettivi di migliore qualità, si suggerisce di potenziare l'inserimento di aree a verde limitrofe ai centri abitati e alle zone residenziali e di potenziare gli aspetti ecologici del paesaggio con la riqualificazione a verde delle sponde dei canali irrigui con specie vegetali autoctone, nonché di potenziare le qualità ecologiche con l'introduzione, dove è possibile, di zone a rimboschimento”.

- L'Unità di Progetto Coordinamento Commissioni (VAS – VINCA – NUVV), esaminati i documenti trasmessi dal Comune di Villafranca di Verona ha elaborato la propria istruttoria;

TUTTO CIÒ CONSIDERATO LA COMMISSIONE REGIONALE VAS

ESAMINATA la documentazione relativa a Piano di Rischio dell'Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca relativo alle aree vincolate ricadenti nel territorio del Comune di Villafranca di Verona - testata sud (testata RWY 04) e aree laterali nonché la conseguente Variante parziale che dovrà essere operata al vigente PRG per l'introduzione delle normative del Piano di Rischio stesso

VISTE

- la Direttiva 2001/42/CE ;
- la LR 11/2004;
- l'art. 6, comma 3, del D.Lgs. 152/2006;
- la LR 4/2008;
- le D.G.R. 791/2009



ESPRIME IL PARERE DI NON ASSOGGETTARE ALLA PROCEDURA V.A.S.

Il Piano di Rischio dell'Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca relativo alle aree vincolate ricadenti nel territorio del Comune di Villafranca di Verona - testata sud (testata RWY 04) e aree laterali nonché la conseguente Variante parziale che dovrà essere operata al vigente PRG per l'introduzione delle normative del Piano di Rischio stesso in quanto non determinano effetti negativi significativi sull'ambiente, con l'inserimento nelle Norme del Piano della seguente raccomandazione:

“Atteso che il piano riduce il potenziale aumento di consumo del suolo e favorisce il mantenimento delle specificità ecologiche e la conservazione del paesaggio rurale, al fine di promuovere l'evoluzione dello paesaggio stesso verso obiettivi di migliore qualità, si suggerisce di potenziare l'inserimento di aree a verde limitrofe ai centri abitati e alle zone residenziali e di potenziare gli aspetti ecologici del paesaggio con la riqualificazione a verde delle sponde dei canali irrigui con specie vegetali autoctone, nonché di potenziare le qualità ecologiche con l'introduzione, dove è possibile, di zone a rimboschimento”.

FIRMATO

Il Presidente

della Commissione Regionale VAS

(Segretario Regionale per le Infrastrutture)

Ing. Silvano Vernizzi

FIRMATO

Il Vice Presidente

della Commissione Regionale VAS

(Segretario Regionale per l'Ambiente)

Ing. Mariano Carraro

FIRMATO

Il Segretario

della Commissione Regionale VAS

(Dirigente della U. P. Coordinamento Commissioni (VAS – VINCA – NUVV))

Avv. Paola Noemi Furlanis

Il presente parere si compone di 19 pagine