



Comune di
Sommacampagna

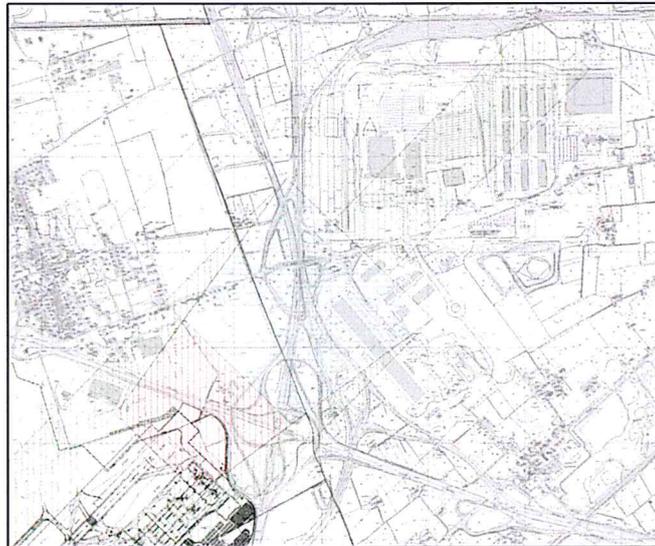


Comune
di Verona



PIANO DI RISCHIO PER LA TESTATA NORD DELL'AEROPORTO VALERIO CATULLO DI VERONA VILAFRANCA

AREE RICADENTI SUL TERRITORIO DEL COMUNE DI VERONA
E DEL COMUNE DI SOMMACAMPAGNA (PROVINCIA DI VERONA)



RELAZIONE TECNICA

PROGETTISTA:

DOTT. ING. EDOARDO M. MUSGHI

REVISIONE: 26.01.2013

E.N.A.C.

Ente Nazionale per l'Aviazione Civile
Direzione Centrale Infrastrutture Aeroporti e Spazio Aereo
Direzione Pianificazione e Progetti
V.le Castro Pretorio, 118
00185 Roma
prof. 72006
del 04/07/14



T.S. & I. S.r.l.

T. S. & I. Srl - Via Evemero, 31 - 00124 - Roma - C.F./P.IVA 09992701004
Fax 06.97257506 - cell. 348.3348302 e 335.5740225

INDICE

| | |
|--|---------|
| 1) PREMESSA | PAG. 2 |
| 2) CONSIDERAZIONI PRELIMINARI | PAG. 2 |
| 3) CODICE DELLA NAVIGAZIONE E REGOLAMENTO E.N.A.C. | PAG. 3 |
| 4) INDIVIDUAZIONE DELLE ZONE DI TUTELA | PAG. 5 |
| 5) INDIVIDUAZIONE DEI TERRITORI NEL P.R.G./P.AT/P.I. | PAG. 6 |
| 5.1 COMUNE DI VERONA | PAG. 6 |
| 5.2 COMUNE DI SOMMACAMPAGNA | PAG. 20 |
| 6) PIANO DI RISCHIO | PAG. 24 |
| 6.1 COMUNE DI VERONA | PAG. 24 |
| 6.1.1 VERONA MERCATO | PAG. 26 |
| 6.1.2 QUADRANTE EUROPA | PAG. 28 |
| 6.1.3 PIANO DI ASSETTO DEL TERRITORIO | PAG. 32 |
| 6.2 COMUNE DI SOMMACAMPAGNA | PAG. 32 |
| 6.2.1 PIANO REGOLATORE GENERALE | PAG. 32 |
| 6.2.2 PIANO DI ASSETTO DEL TERRITORIO | PAG. 36 |
| 6.3 TABELLA DELLE VOLUMETRIE E CARICO ANTROPICO | PAG. 38 |
| 7) NORME TECNICHE DI ATTUAZIONE | PAG. 40 |
| ALLEGATI | PAG. 45 |

1. Premessa

Il sottoscritto Dott. Ing. Edoardo M. Musghi, iscritto nell'Albo degli Ingegneri della Provincia di Bologna al numero 7121, su incarico della società T.S.& I. s.r.l. a nome del suo rappresentate Com.te Bina Pietro Riccardo, selezionata dai Comuni di Verona e di Sommacampagna (provincia di Verona) per la redazione del piano di rischio dell'aeroporto Valerio Catullo di Villafranca, relativamente alle aree ricadenti sui rispettivi territori comunali, ha predisposto il seguente piano di rischio.

2. Considerazioni preliminari

Seppure il trasporto aereo raggiunga oggi livelli di sicurezza di gran lunga superiori ad altre tipologie di trasporto, l'incidentalità è infatti dell'ordine di 1×10^{-8} , non si può considerare nulla la possibilità di accadimento di incidenti. Decisive sono le modalità ma ancor più è fondamentale il luogo in cui si compie l'evento, è questo fattore infatti a fare la differenza tra un evento drammatico e uno in cui invece si riesce a limitare i danni a sole cose e strutture. E' utile una premessa: è possibile calcolare il rischio di un incidente aereo, esso è dato dalla seguente relazione

Livello di Rischio = frequenza x magnitudo

- frequenza intesa ovviamente riguardo all'accadimento dell'incidente
- la magnitudo è la gravità dell'evento stesso, data dalla somma delle conseguenze a cose e a persone.

Mentre la frequenza è legata alle cause, la magnitudo è misurata sugli effetti di un eventuale impatto dell'aeromobile, ovviamente è facile immaginare che tanto più è popolata la zona dell'impatto, peggiori sarebbero le conseguenze, e quindi maggiore sarà la magnitudo. L'evoluzione continua della tecnologia permette di realizzare aeromobili sempre più sicuri e strumentazioni radar in grado di aiutare piloti e controllori di volo ed ottimizzare il traffico aereo, con conseguente aumento del livello di sicurezza complessivo del settore, tuttavia queste migliorie incidono sulla frequenza degli incidenti e non sulla magnitudo, dove però è possibile intervenire prestando una particolare attenzione alla progettazione urbanistica delle zone a rischio. A tal proposito L'E.N.A.C. (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile) ha provveduto a dare indicazioni nel suo "Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti".

3. Codice della Navigazione e Regolamento E.N.A.C.

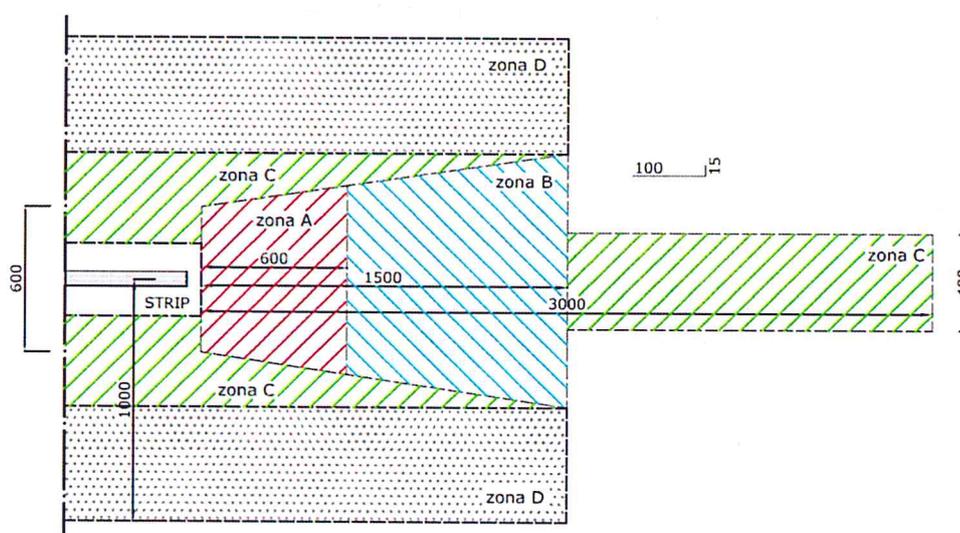
Il Codice della Navigazione ha introdotto una nuova normativa che regola l'utilizzo e la gestione delle aree limitrofe agli aeroporti (Decreto Legislativo 9 maggio 2005, n.96 e Decreto Legislativo 15 marzo 2006, n.151).

Tale codice, secondo il quinto comma dell'art. 707, dispone che: “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, nel rispetto del regolamento dell'ENAC sulla costruzione e gestione degli aeroporti, di attuazione dell'Annesso XIV ICAO”.

Le aree limitrofe agli scali aeroportuali sono state fino ad oggi urbanizzate nel rispetto di normative che ne hanno previsto un utilizzo sicuro e compatibile con l'attività aeronautica; lo scopo dei piani di rischio è quello di rafforzare, tramite un finalizzato governo del territorio, i livelli di tutela di dette aree.

Poiché studi hanno rilevato che gran parte degli eventi incidentali avvengono in prossimità delle testate delle piste, in fase di decollo o atterraggio, l' E.N.A.C. ha individuato delle zone ben precise, legate alle caratteristiche tecniche-operative della pista di volo, entro cui rispettare diverse prescrizioni.

Tali zone di tutela sono di seguito riportate relativamente al caso dell'Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca (immagine e testo estrapolati dal Regolamento E.N.A.C. - cap.9, par.6.5 e 6.6).



“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, C vanno evitate:

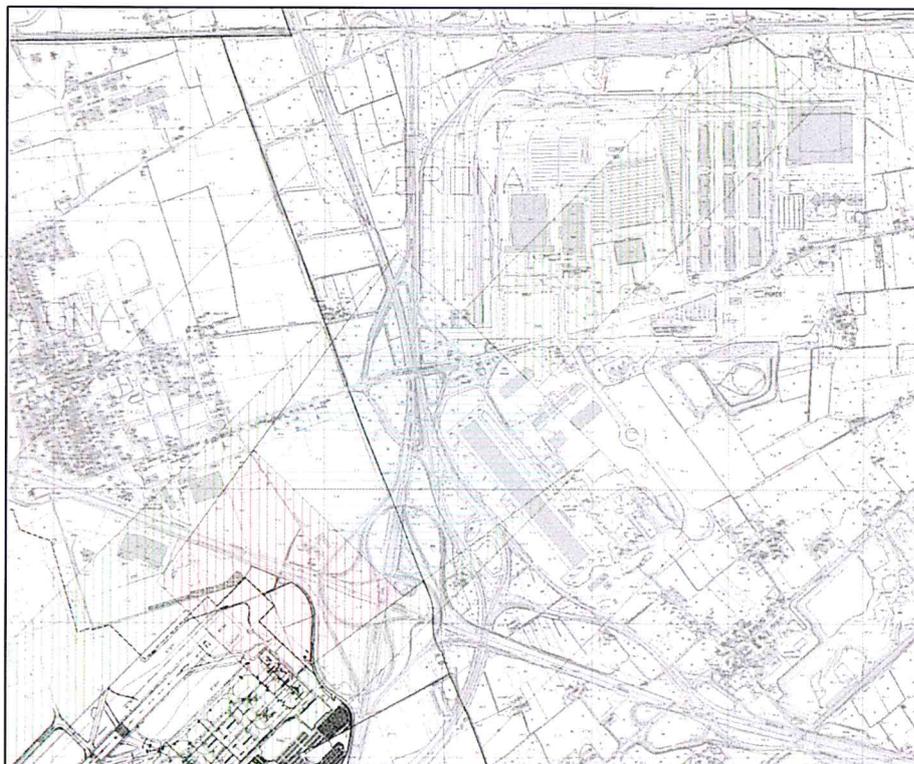
- insediamenti ad elevato affollamento;
- costruzioni di scuole, ospedali e, in generale, obiettivi sensibili;
- attività che possono creare pericolo di incendio, esplosione e danno ambientale.”

Inoltre: “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.”

| PIANI DI RISCHIO | | | | |
|-------------------------|---|---|--|---|
| | Nuova funzione "residenziale" | Nuove attività "non residenziali" | Attività pericolose per il territorio | Obiettivi sensibili |
| ZONA A |  | Permanenza discontinua di un numero limitato di persone |  |  |
| ZONA B | Modesta con indici di edificabilità bassi | Permanenza di un numero limitato di persone |  |  |
| ZONA C | Ragionevole incremento con indici di edificabilità medi | |  |  |

4. Individuazione delle zone di tutela

Seguendo i dettami del regolamento E.N.A.C. sono state individuate le diverse zone di tutela. Il tutto è riportato nella tavola grafica allegata alla presente relazione tecnica, di cui è riportato uno stralcio.



Si può subito notare che la zona con maggiori restrizioni, la zona A, ricade interamente nel territorio del Comune di Sommacampagna, congiuntamente alla parte iniziale della zona B; all'interno dei confini comunali di Verona invece ricadono la restante parte della zona B, parte della zona C e D.

Il passo successivo per redigere il piano è l'individuazione dei territori ricadenti nelle zone A, B, C e D in relazione ai Piani Regolatori dei comuni a cui appartengono.

Dopodiché si passerà all'analisi vera e propria con considerazioni sia sull'edificabilità che sulle attività compatibili con le prescrizioni della normativa aeronautica.

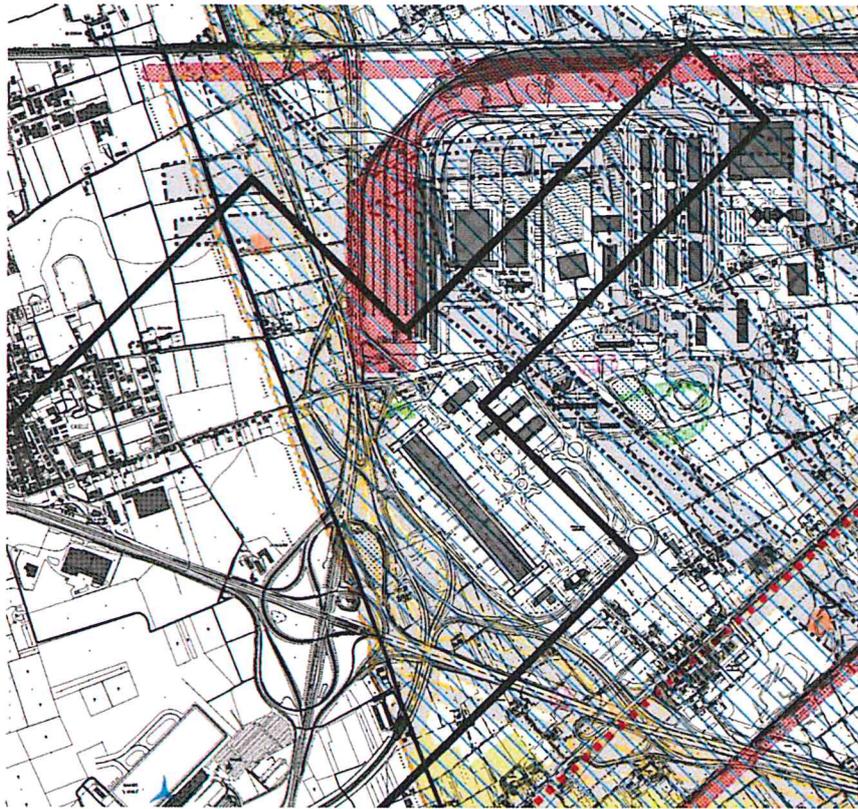
5. Individuazione dei territori nel P.A.T. - Piano di Assetto del Territorio e del P.R.G./P.I. - Piano Regolatore Generale/Piano degli Interventi

5.1 Comune di Verona

P.A.T. Piano di Assetto del Territorio

Il Committente ha altresì fornito la documentazione inerente il P.A.T. (Piano di Assetto del Territorio), approvato con D.G.R.V. n.4148 del 18 dicembre 2007, del quale si riportano di seguito gli estratti delle tavole.

L'analisi della sovrapposizione grafica della zona di tutela con le tavole grafiche del PAT e delle norme ad esso correlate è stato verificato che il Piano di Rischio definito incide su diverse aree , che si possono meglio apprezzare nella tavola P02 allegata.



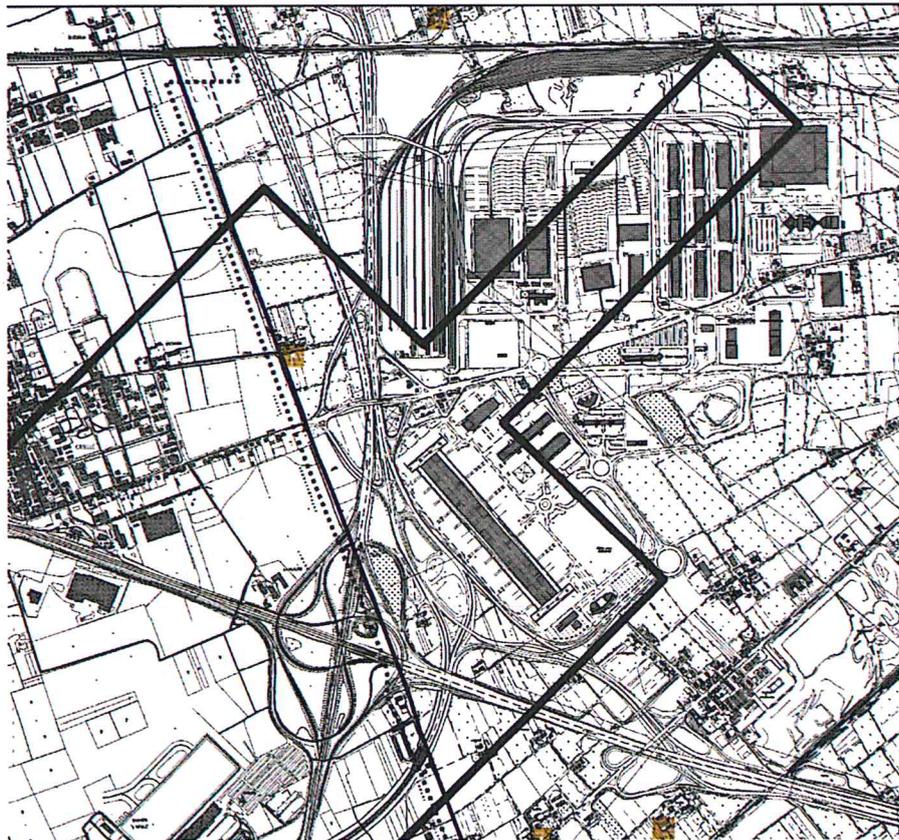
Estratto cartografico

LEGENDA

| | |
|--|--|
| CONFINE COMUNALE | |
| VINCOLO PAESAGGISTICO D.Lgs. 42/2004 - zone boscate - art. 4 | |
| VINCOLO SISMICO D.C.R. 67/03 - art. 8 | |
| AMBITI DI RICOMPOSIZIONE PAESAGGISTICA art. 64 PAQUE - art. 10 | |
| AREE DI RICARICA DEGLI ACQUIFERI - art. 32 | |
| DISCARICHE - art. 18 fasce di rispetto | |
| INFRASTRUTTURE DELLA MOBILITA' - art. 24 fasce di rispetto | |
| FERROVIA - art. 25 fasce di rispetto | |
| AEROPORTI - art. 26 fasce di rispetto | |
| ELETTRODOTTI - art. 28 fasce di rispetto | |
| IMPIANTI DI COMUNICAZIONE ELETTRONICA - art. 29 fasce di rispetto | |

Legenda

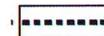
Tav. 1 - Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale



Estratto cartografico

LEGENDA

CONFINE COMUNALE



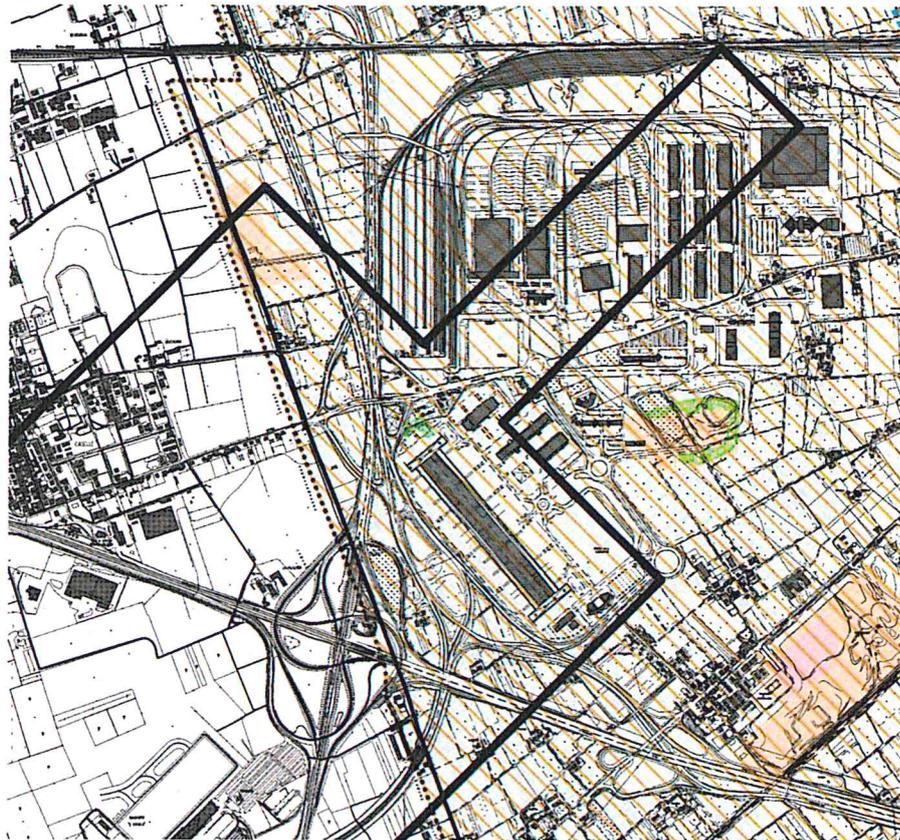
INVARIANTI DI NATURA ARCHITETTONICA - art.36

CORTI RURALI - ARCHEOLOGIE INDUSTRIALI



Legenda

Tav. 2 - Carta delle Invarianti



Estratto cartografico

LEGENDA

| | |
|---|---|
| CONFINE COMUNALE |  |
| PENALITA' AI FINI EDIFICATORI - art. 37 | |
| TERRENO OTTIMO |  |
| TERRENO SCADENTE |  |
| VULNERABILITA' INTRINSECA DEGLI ACQUIFERI - art. 38 | |
| UNITA' A |  |
| AREE SOGGETTE A DISSESTO IDROGEOLOGICO - art. 39 | |
| LIMITE DI BACINO IDROGRAFICO (Adige / Flussero Tartaro Canal Bianco) |  |
| AREE BOSCADE O DESTINATE A RIMBOSCHIMENTO -art. 40 |  |

Legenda

Tav. 3 - Carta delle Fragilità



Estratto cartografico

LEGENDA

| | |
|--|---|
| CONFINE COMUNALE |  |
| INDIVIDUAZIONE DEGLI AMBITI TERRITORIALI OMOGENEI - A.T.O. art. 46 ATO Nr - Vedi Allegato A |  |
| AREE RESIDUALI PERIURBANE - art. 51 |  |
| CONTESTI TERRITORIALI DESTINATI ALLA REALIZZAZIONE DI PROGRAMMI COMPLESSI - art. 56 |   |
| AMBITO DEL QUADRANTE EUROPA - art. 56 |  |
| CORTI RURALI - art. 36 |  |
| ZONA AGRICOLA DI AMMORTIZZAZIONE E TRANSIZIONE - art. 6 1 |  |
| AMBITI RURALI DA RIQUALIFICARE - art. 6 2 |  |
| FERROVIA - art. 64 |  |
| AUTOSTRADA E COMPLANARE - art. 65 |  |
| SVINCOLI DA POTENZIARE O DI PROGETTO - art. 7 0 |  |

Legenda

Tav. 4 - Carta delle Trasformabilità

Dall'analisi del P.A.T. e in particolar modo dallo studio della seguente documentazione:

1. carta dei vincoli e della pianificazione territoriale (Tav.1 del P.A.T.)
2. carta delle invarianti (Tav.2 del P.A.T.)
3. carta delle fragilità (Tav.3 del P.A.T.)
4. carta delle trasformabilità (Tav.4 del P.A.T.)
5. Norme tecniche di attuazione;

non sono state rilevate interferenze con le zone a rischio aeroportuale.

P.I. - Piano degli Interventi.

Il Comune di Verona si è dotato del nuovo strumento urbanistico denominato Piano degli Interventi, approvato con delibera del Consiglio Comunale n. 91 del 23 dicembre 2011, pubblicata all'albo Pretorio del comune il 14 febbraio 2012. Inoltre ha inviato la documentazione relativa ai piani urbanistici che riguardano il Quadrante Europa ed comparto di Verona Mercato S.p.a.

Il nuovo Piano Urbanistico riguarda moltissimi aspetti che regolano il territorio comunale, l'economia, il paesaggio, l'agricoltura, la storia, le infrastrutture e quelli legati ad un aspetto strettamente edilizio, con le previsioni di sviluppo e regolamentazione dell'attività edificatoria.

A valle della valutazione di tutto il piano degli interventi, gli elaborati correlati con il Piano di Rischio e perciò analizzati sono:

Tav. 1 - carta vincoli e della pianificazione territoriale;

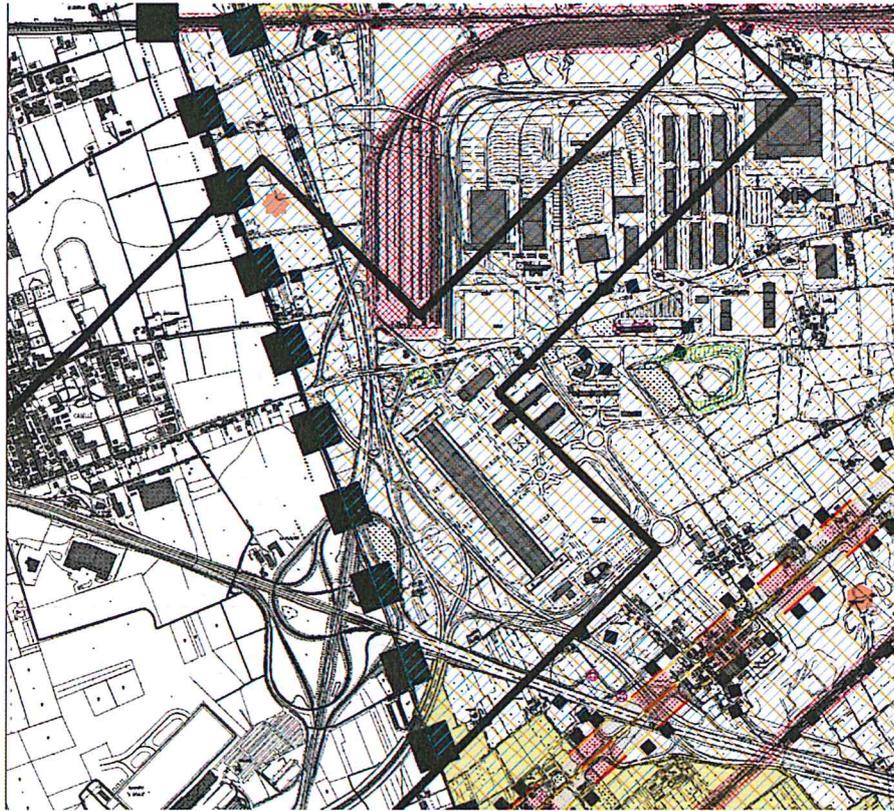
Tav. 4 - disciplina regolativa;

Tav. 5 - disciplina operativa;

Tav. 6.0 - disciplina programmatica;

Tav. 6.1 - programmatica opere pubbliche.

A seguito dell'analisi della sovrapposizione grafica della zona di tutela con le tavole grafiche del PI e delle norme ad esso correlate si evince che il Piano di Rischio definito incide su diverse aree , che si possono meglio apprezzare negli estratti grafici di seguito riportati.



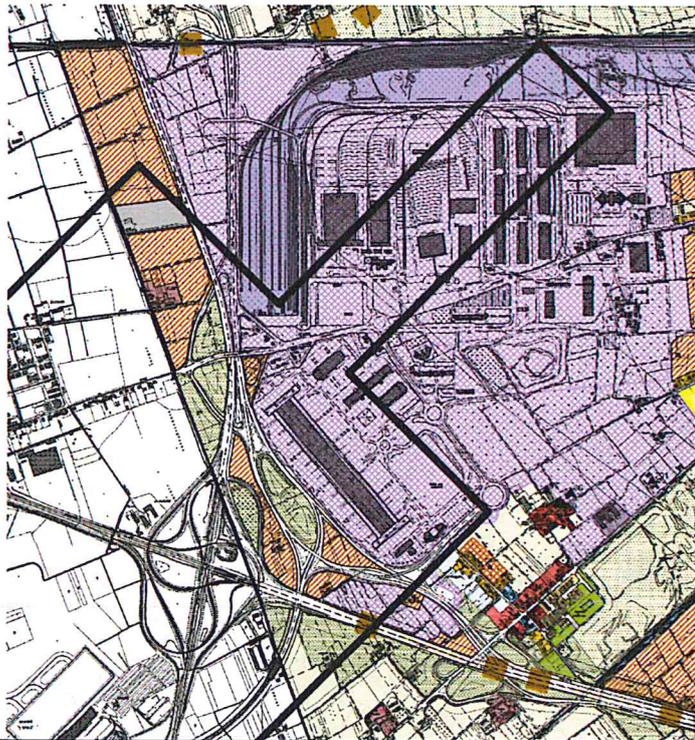
Estratto cartografico

LEGENDA

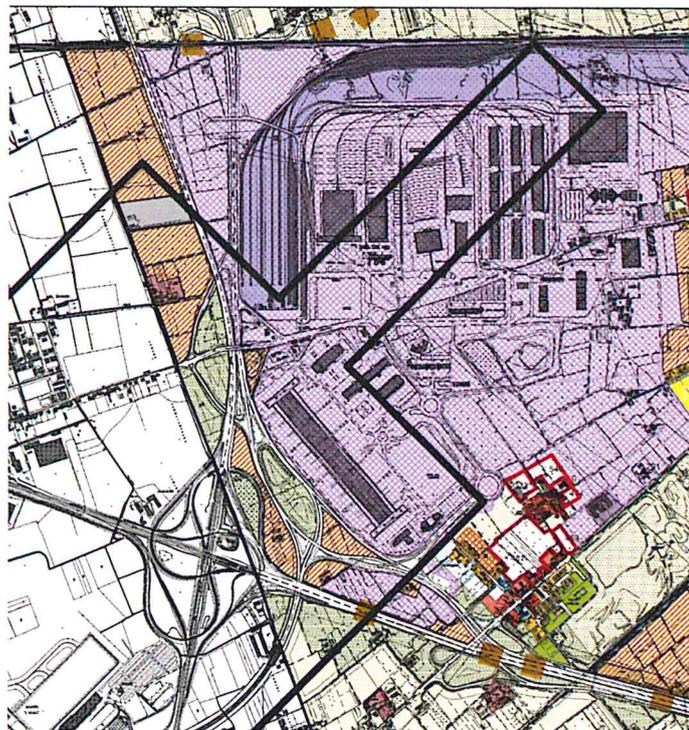
-  Art. 27 - Beni paesistici tutelati ai sensi del D.Lgs. 42/2004 - zone boscate - art. 142 Lett. g)
-  Art. 39 - Invarianti di natura idrogeologica ed idraulica: fascia di ricarica degli acquiferi
- Art. 43 - Tutela della vulnerabilità intrinseca degli acquiferi**
 -  Unità A: Vulnerabilità intrinseca alta
-  Art. 52 - Infrastrutture della mobilità: ferrovie
-  Art. 52 - Infrastrutture della mobilità: aeroporti
-  Art. 54 - Elettrodotti
-  Art. 55 - Impianti generanti campi elettrici, magnetici ed elettromagnetici

Legenda

TAV. 1 - PIANO DEGLI INTERVENTI, CARTA DEI VINCOLI E DELLA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE



Estratto grafico (tav. 4)



Estratto grafico (tav. 5)

TAV. 4 - DISCIPLINA REGOLATIVA e TAV. 5 - DISCIPLINA OPERATIVA

 **CONFINE COMUNALE**

 **PERIMETRAZIONE ATO**

SISTEMA DEI PARCHI E DEL TERRITORIO AGRICOLO

Territorio agricolo (parte 2^a - titolo 4^a - capo 2^a)

 **ZONA A PREVALENTE DESTINAZIONE AGRICOLA:** Art. 141

 **- Sub ambito Agricolo di Area di Mitigazione** Art. 143

SISTEMA DEI SERVIZI

Verde ed attrezzature pubbliche o di uso pubblico convenzionati

 **AREE PER L'ISTRUZIONE (Art. 122 lett. I), SPAZI PUBBLICI DI INTERESSE COMUNE E CIMITERIALE (Art. 122 lett. A) ED ATTREZZATURE DI INTERESSE GENERALE (Art. 123 lett. A) (Art.124 lett. A)** **(parte 2^a - titolo 3^a - Capo 2^a)**

Attrezzature specialistiche (parte 2^a - titolo 3^a - Capo 4^a)

 **M - MILITARE** Art. 131
F - FERROVIARIA Art. 132
A - AEROPORTUALE Art. 133

SISTEMA INSEDIATIVO

La città storica (parte 2^a - titolo 1^a)

 **CORTI RURALI CON CODICE** Art. 99

La città esistente (parte 2^a - titolo 2^a - capo 1^a)

 **AMBITO DI PROGETTAZIONE DELLA CROCE BIANCA - MARANGONA - PROGRAMMI COMPLESSI AREE DISMESSE O DA RICONVERTIRE** Art. 114

(parte 5^a - titolo 1^a - capo 1^a)

 **PUA VIGENTI (<10 ANNI) ED ACCORDI DI PROGRAMMA** Art. 181

SISTEMA DELLE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITA' E PER GLI IMPIANTI TECNOLOGICI

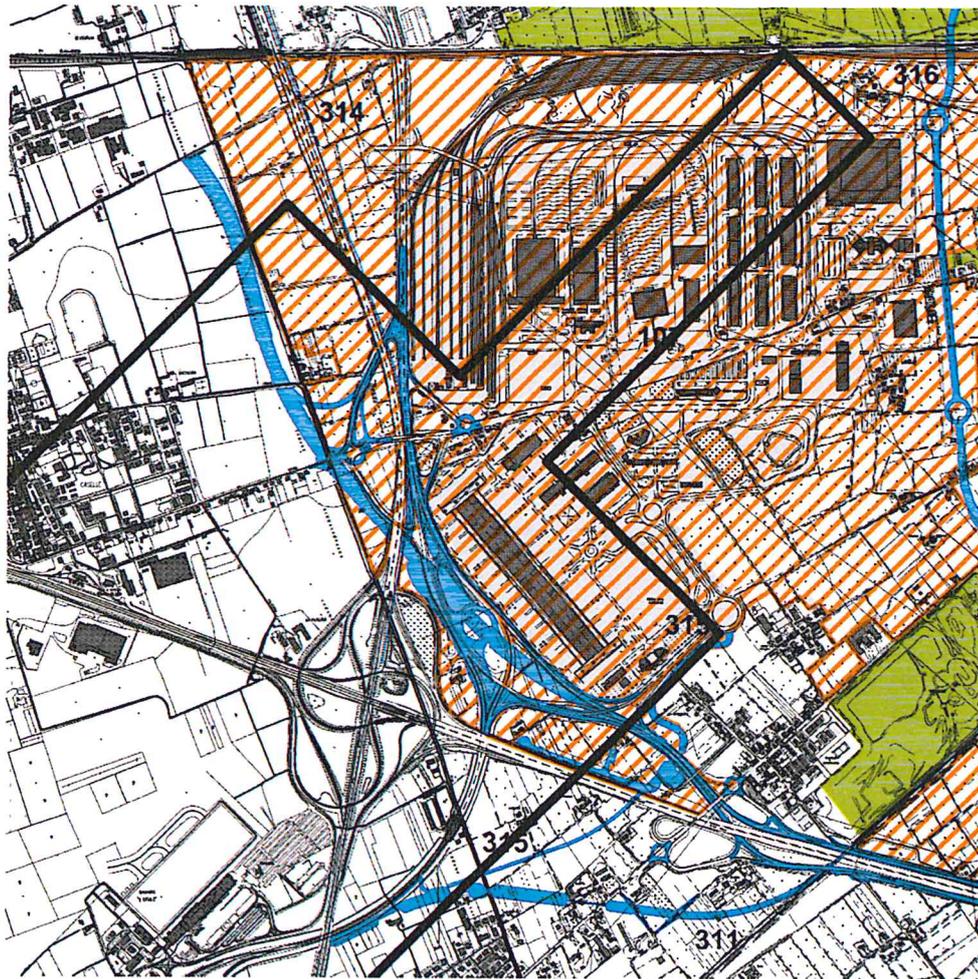
 **FASCE DI RISPETTO STRADALE** Art. 26

CITTA' DELLA TRASFORMAZIONE (TITOLO V)

 **MANIFESTAZIONI DI INTERESSE - ART.6 LR 11/04**

Stralcio Legenda (tav.4-5)

TAV. 4 - DISCIPLINA REGOLATIVA e TAV. 5 - DISCIPLINA OPERATIVA



Estratto grafico

AMBITI DESTINATI ALLA REALIZZAZIONE DI PROGRAMMI COMPLESSI
DEL PAT E DEL PAQE - PROGETTI SPECIALI - AREE DISMESSE O DA RICONVERTIRE



Quadrante Europa

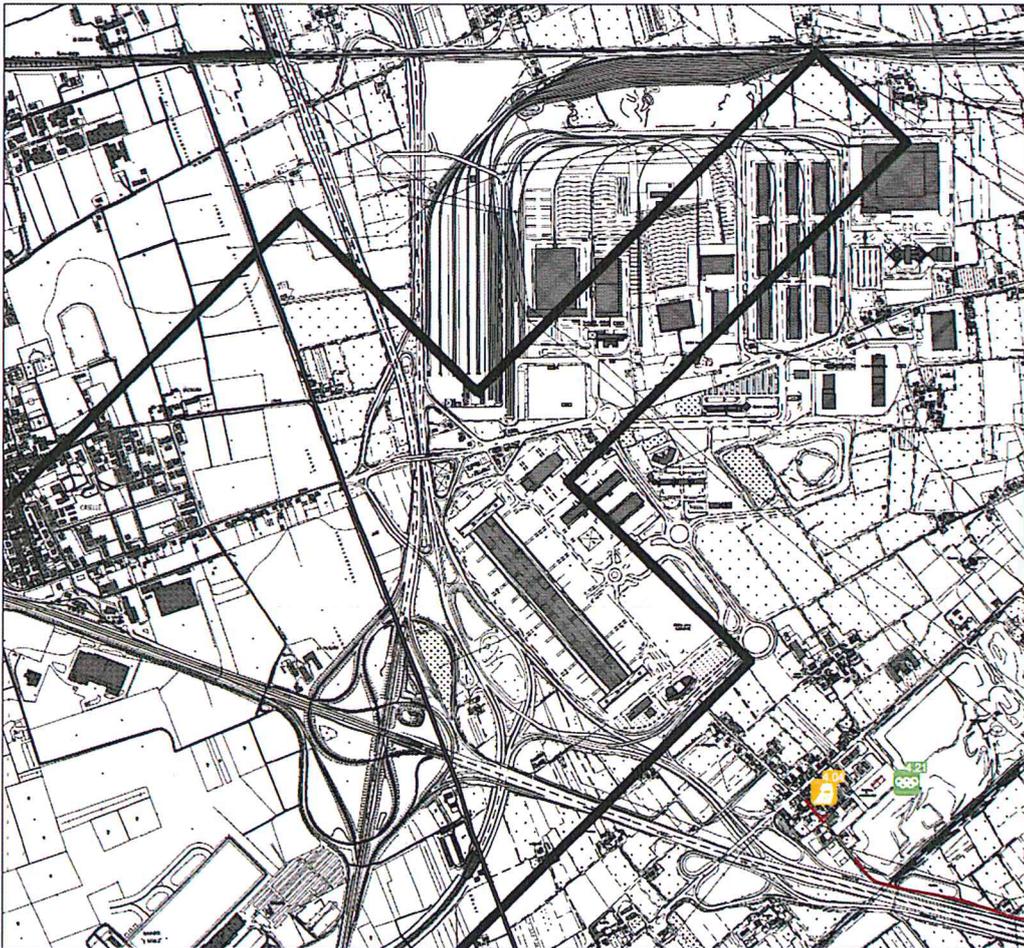
Viabilità programmata



Nuova viabilità di collegamento tra Il Quadrante Europa
e il nuovo Casello autostradale dell'Aeroporto Catullo

Stralcio legenda

TAV. 6.0 - DISCIPLINA PROGRAMMATICA



Estratto grafico

| Legenda | | |
|---|---|---|
|  c = circoscrizione di riferimento n° = numero opera in elenco | | I codici delle opere pubbliche sono riferiti alle circoscrizioni nella relazione programmatica. |
| | | AMBITO DI INTERVENTO |
| NUOVI INTERVENTI | INTERVENTI SULL'ESISTENTE | TIPOLOGIA DI OPERA PUBBLICA |
|  |  | Viabilità - Interventi vari |
|  |  | Viabilità - Rotatoria |
|  |  | Percorsi ciclo-pedonali |
|  |  | Parcheggi |
|  |  | Aree verdi / Piazze |
|  |  | Impianti sportivi |
|  |  | Attrezzature pubbliche |
|  | | Altre opere |

Stralcio legenda

TAV. 6.1 - TAVOLA PROGRAMMATICA DELLE OPERE PUBBLICHE

Considerazioni generali sul Piano degli Interventi

Dall'analisi del piano ed in particolare dalle previsioni urbanistiche riferibili alle tavole riportate possiamo fare alcune considerazioni di carattere generale.

La struttura del nuovo P.I. è articolata secondo tre livelli corrispondenti a diversi periodi temporali così definiti: "Regolativo", "Operativo", "Programmatico".

A tali singole fasi corrispondono altrettante elaborazioni grafiche e normative.

Il PIANO REGOLATIVO pianifica l'intero territorio. Le sue previsioni sono costituite dall'insieme delle prescrizioni dirette a regolare concretamente l'attività edilizia della città esistente e del territorio aperto, in quanto inerenti all'esercizio da parte del comune della potestà conformativa propria dello strumento urbanistico generale. Esse sono attuate con titolo abilitativo diretto ed hanno validità a tempo indeterminato.

Il PIANO OPERATIVO è un secondo livello di pianificazione calato sul Piano Regolativo.

Le previsioni operative individuano le aree e gli immobili nei quali è possibile realizzare interventi di espansione o trasformazione dell'esistente che, sulla base di previsioni quinquennali, risultano più idonee a soddisfare gli obiettivi e gli standard di qualità urbana ed ecologico - ambientale definiti dal PAT.

Il Piano operativo, sul quale sono state calate le scelte dell'Amministrazione, contiene gli ambiti oggetto di accordo pubblico- privato da stipularsi ai sensi dell'art. 6 della legge regionale ed i progetti di opere pubbliche o di pubblica utilità, per le quali è possibile porre un vincolo preordinato all'esproprio.

Il PIANO PROGRAMMATICO è un terzo livello di piano, per così dire a "lungo termine".

Le previsioni programmatiche contengono la traduzione degli obiettivi strutturali del PAT oltre il limite quinquennale delle previsioni operative, permettendo così una visione d'insieme del quadro delle strategie di trasformazione del territorio comunale che potranno essere rese concrete mediante successive implementazioni nel PI.

Il Piano Comprende:

- piani guida di indirizzo specifici riferiti ad alcuni luoghi complessi: l'ambito di riqualificazione e riconversione di Verona Sud, siti industriali o di futura dismissione, ambiti urbani carenti dal punto di vista infrastrutturale che richiedono una

progettazione unitaria, infine, ambiti già disciplinati dal PAQE (ex seminario, Quadrante Europa e Marangona, ecc.);

- sono le previsioni di grandi opere pubbliche che hanno già iniziato il loro iter amministrativo;
- sono progetti strategici a lungo termine riguardanti riconversioni di specifici ambiti (scalo ferroviario di Porta Nuova) o relativi ai parchi, alla cintura verde intorno alla città (green belt), alla riqualificazione paesaggistica ed ambientale degli ambiti delle cave dismesse.

Passando ad una disamina degli elaborati progettuali esaminati, si possono fare alcune considerazioni.

La tavola dei vincoli pone delle forti limitazioni all'edificazione e non incide sul piano di rischio.

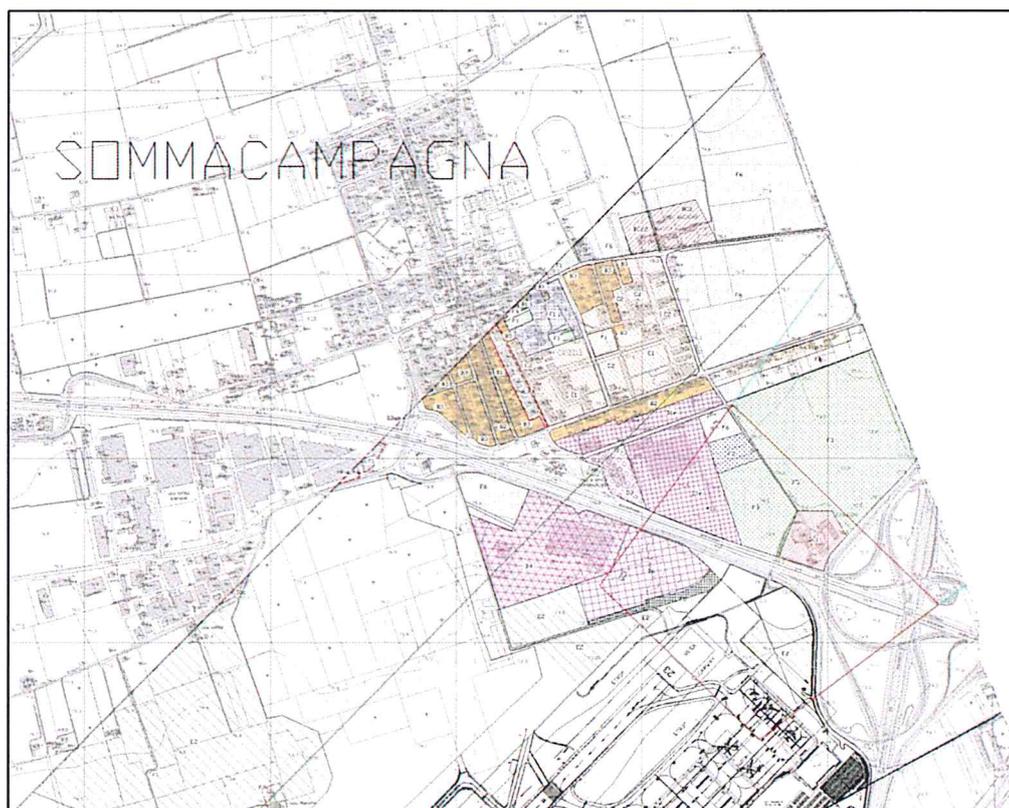
- nell'ambito delle zone di rischio non vige la disciplina operativa, in quanto non sono individuate nuove aree e immobili nei quali è possibile realizzare interventi di espansione o trasformazione dell'esistente. Come si evince dall'estratto cartografico della tav. 5 disciplina operativa, alcune aree in trasformazione, contraddistinte come area bianca contornata di rosso, sono collocate fuori dalle zone di rischio ed ubicate nel quartiere di Madonna di Dossobuono. Pertanto questa disciplina urbanistica non incide sul piano di rischio.
- l'effettiva disciplina urbanistica dell'ambito preso in esame dal presente piano è riferibile alla disciplina regolativa evidenziata precedentemente nello stralcio della tavola 4. in particolare:
 - l'area delimitata con retino di colore viola quadrettato, indica un tessuto urbano produttivo-commerciale-terziario inserito nella città esistente, in cui sono vigenti Piani Urbanistici Attuativi ed Accordi di Programma. Nel caso specifico il Piano degli Interventi riconferma i Piani previgenti alla data dell'approvazione del P.I. in quanto trattasi di Piani oggetto di accordo o convenzione urbanistica già sottoscritta ed efficace. A riguardo si è fatta una valutazione specifica nei capitoli successivi.
 - l'area in verde tratteggiata indica un'area di mitigazione nel territorio agricolo, tuttavia considerata la normativa edilizia in zona agricola, la limitata edificabilità data, si ritiene tali aree compatibili con le zone di rischio in cui ricadono.

- Le aree identificate con colore arancione e tratteggio obliquo, sono ambiti destinati alla realizzazione di programmi complessi e ristrutturazione urbana, ove sono possibili eventuali trasformazioni a seguito di accordi pubblico-privati o piani attuativi. Dalla lettura del piano vediamo che le aree a trasformazione riguardano grandi aree come l'area denominata "Marangona" posta a sud del Quadrante Europa, a nord dell'autostrada MI-VE, le aree ricadenti nell'ambito della zona B,C, e D sono aree marginali intercluse dalle infrastrutture alla viabilità, ove l'edificabilità e la trasformazione, come le aree di cui al precedente punto b), è limitata dalle fasce di rispetto stradali, dagli elettrodotti e relative fasce di rispetto. Considerato che la norma di riferimento, art. 114 N.T.O., non pone vincoli urbanistici riferibili al piano di rischio, per questa destinazione urbanistica si farà riferimento alle limitazioni date dal regolamento ENAC e recepite nelle norme tecniche del presente piano.
- Il piano degli Interventi, nell'ambito del sistema insediativo identifica le corti rurali. L'unica corte rurale ricadente nelle aree di rischio comprende un nucleo abitativo di limitate dimensioni, si trova a nord di Via Sommacampagna a ridosso del confine comunale, ricade in zona C e D. Viste le norme tecniche del piano che limitano gli interventi al tessuto edilizio esistente con modeste possibilità di ampliamento, si ritiene che non incida sul piano di rischio.
- Il piano degli interventi prevede la realizzazione di 270 opere pubbliche, che riguardano la viabilità, parcheggi, parchi, scuole, centri polifunzionali, ecc. l'analisi della tavola specifica è evidente che in tutta l'area interessata dal piano non è prevista nessuna opera pubblica, l'ambito di interesse ricade su un'area già infra-strutturata e interessata da uno dei più grandi centri logistici europei, il Quadrante Europa. Solo due opere pubbliche, inerenti la viabilità ed impianti sportivi, sono previsti fuori dalle zone di rischio nel vicino quartiere di Madonna di Dossobuono. Pertanto non interessa il piano di rischio.

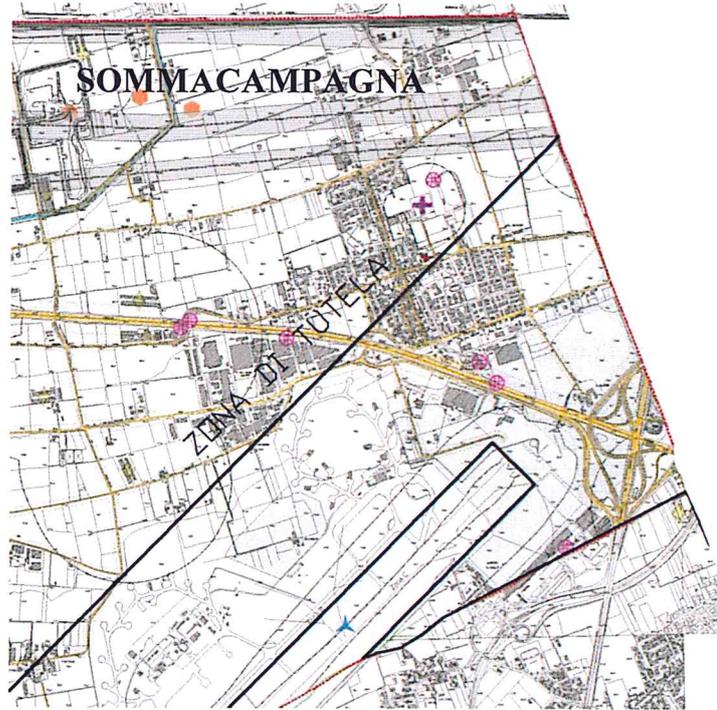
5.2 Comune di Sommacampagna

Il committente Comune di Sommacampagna ha provveduto a fornire le tavole grafiche, il Regolamento e le Norme Tecniche di Attuazione della Variante n.21 al Piano Regolatore Generale, approvata con proposte di modifica, ai sensi dell'art. 46 della L.R. n. 61/1985, dalla Giunta Regionale Veneto con deliberazione n. 2797 in data 11.09.2007 e definitivamente con deliberazione n. 406 in data 26.06.2008

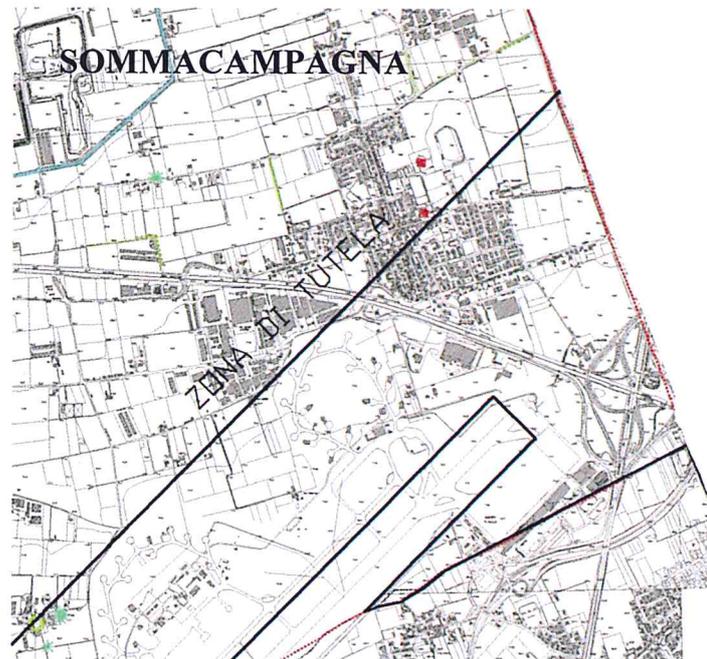
Uno stralcio della variante al P.R.G. è di seguito riportata.



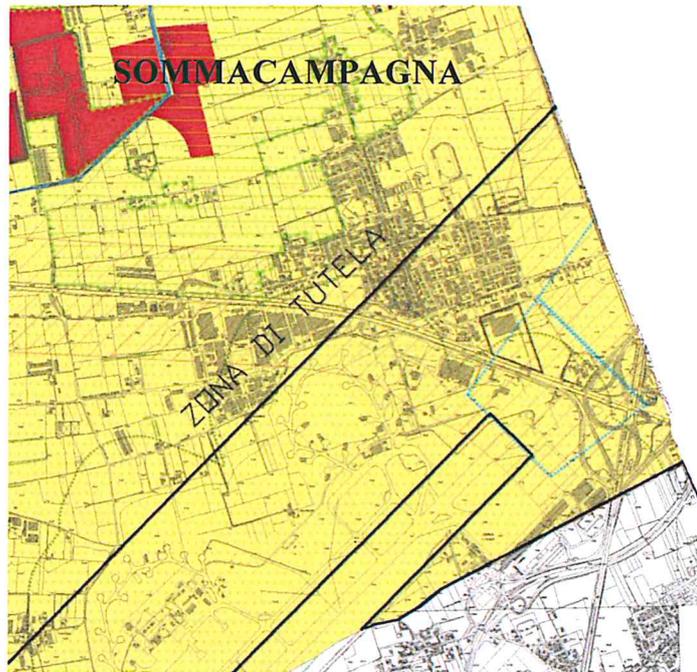
Il Committente ha altresì fornito la documentazione inerente il P.A.T. (Piano di Assetto del Territorio), adottato con Deliberazione Consiliare n. 2 in data 19/01/2009, del quale si riportano di seguito gli estratti delle tavole.



ESTRATTO TAVOLA 1 (Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale)

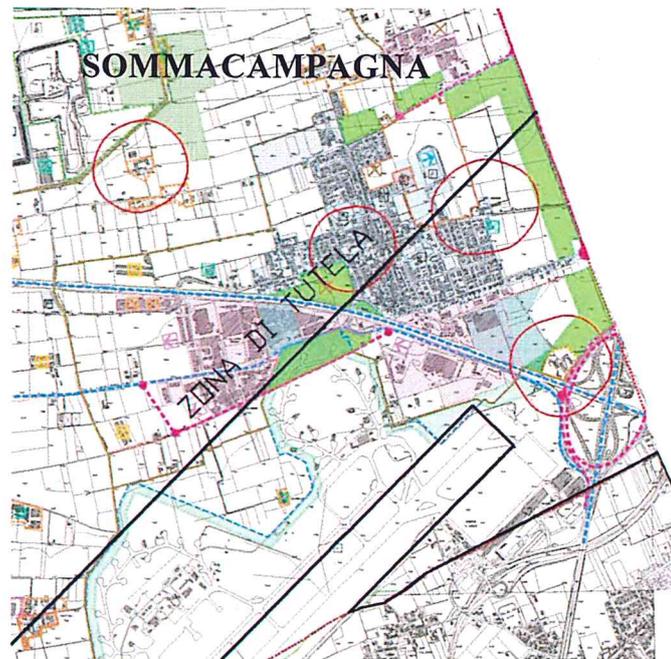


ESTRATTO TAVOLA 2 (Carta delle Invarianti)



ESTRATTO TAVOLA 3 (Carta delle Fragilità)

In particolare, si riporta l'estratto della Tavola 04 "Carta della Trasformabilità", all'interno della quale sono riportate le scelte strategiche di Piano e le previsioni di sviluppo territoriale del comune, le quali andranno attentamente valutate e verificate, in relazione all'analisi del fattore di rischio aeroportuale.



Estratto Grafico

| LEGENDA | N.T. | Valori a tutela | |
|---|--------------|--|-----------|
| Confini comunali | | Ambiti territoriali cui attribuire i corrispondenti obiettivi di tutela | Art. 8.r |
| Individuazione degli Ambiti Territoriali Omogenei - ATO | Art. 9 - 18 | Ville individuate nella pubblicazione dell'1st. Reg. per le Ville Venete | Art. 8.s |
| Azioni strategiche | | Edifici e complessi di valore monumentale testimoniale | Art. 8.t |
| Aree di urbanizzazione consolidata a destinazione residenziale/produttiva | Art. 8.a | Contesti figurativi dei complessi monumentali | Art. 8.u |
| Edificazione diffusa di natura agricolo-residenziale/produttiva | Art. 8.b/5.2 | Convisuali | Art. 8.v |
| Aree idonee per interventi diretti al miglioramento della qualità urbana e territoriale | Art. 8.c | Rete ecologica comunale | |
| Contesti territoriali destinati alla realizzazione di programmi complessi | Art. 8.d | Corridoi ecologici principali | Art. 8.z |
| Previsioni di P.R.G. incompatibili con vincoli o indirizzi strategici | Art. 8.e | Corridoi ecologici secondari | Art. 8.aa |
| Aree di riqualificazione e riconversione | Art. 8.f | Zone ad elevata naturalità | Art. 8.bb |
| Opere incongrue | Art. 8.g | Zone di ammortizzazione o transizione | Art. 8.cc |
| Elementi di degrado | Art. 8.h | Zone di riconnessione naturalistica | Art. 8.dd |
| Interventi di mitigazione dell'impatto visivo | Art. 8.i | Barriere infrastrutturali | Art. 8.ee |
| Interventi di riordino della zona agricola - Nuclei rurali | Art. 8.j | Ambiti per la formazione di parchi urbani o riserve naturali | Art. 8.w |
| Linee di sviluppo insediativo residenziale | Art. 8.k | Ambiti di riequilibrio dell'ecosistema di Caselle | Art. 8.x |
| Linee di sviluppo insediativo produttivo-commerciale-direzionale-alberghiero | Art. 8.l | Interventi di mitigazione degli impatti aeroportuali | Art. 8.y |
| Limiti fisici alla nuova edificazione | Art. 8.m | | |
| Servizi di interesse comune di maggior rilevanza | Art. 8.n | | |
| Servizi di interesse comune di maggior rilevanza in progetto | Art. 8.n | | |
| Infrastrutture e attrezzature di maggior rilevanza | Art. 8.o | | |
| Infrastrutture e attrezzature di maggior rilevanza di progetto | Art. 8.p | | |
| Corridolo progettazione infrastrutture sovracomunali | Art. 8.q | | |

Stralcio legenda

TAV. 4 Carta delle Trasformabilità

Da tale materiale si evince che il Piano di Rischio definito incide su diverse aree, che si possono meglio apprezzare nella tavola P02 allegata.

6. Piano di Rischio

6.1 Comune di Verona

Fermo restando che le edificazioni e le attività esistenti sul territorio non sono oggetto di intervento, dall'esame della tavola P02 allegata alla presente relazione, in cui sono individuate le zone di tutela ed il Piano degli Interventi del Comune di Verona, sono scaturite le seguenti osservazioni:

- la rete ferroviaria è preesistente e non è dunque oggetto di intervento,
- per quanto riguarda invece le aree di Verona Mercato e del Quadrante Europa, ricadenti all'interno della zona identificata ZTO 25 – Zone fieristiche annonarie per servizi tecnici, sono da tenere in conto diversi fattori, definiti separatamente nei paragrafi successivi, in quanto interessati da due comparti ben precisi, quello relativo a VeronaMercato S.p.A. e Quadrante Europa.

Sistema Insediativo - PUA vigenti ed accordi di programma

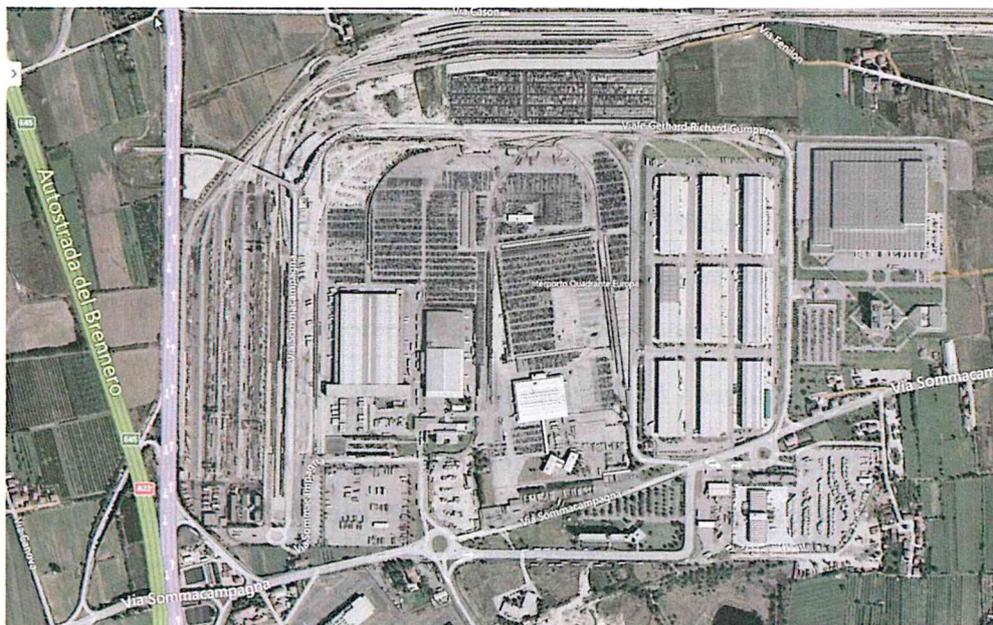
Come riportato nei capitoli precedenti, l'area delimitata con retino di colore viola quadrettato, indica un tessuto urbano produttivo-commerciale-terziario inserito nella città esistente, in cui sono vigenti Piani Urbanistici Attuativi ed Accordi di Programma. In questo tessuto ricadono due importanti aree:

- Verona Mercato - Area in cui è insediato Il Centro Agroalimentare di Verona che effettua il commercio all'ingrosso dei prodotti ortofrutticoli, delle carni e dei prodotti ittici. Verona Mercato S.p.A. ha realizzato il Centro Agroalimentare di Verona, ne è proprietaria e lo gestisce direttamente. E' una società consortile per azioni costituita nel 1989 a maggioranza pubblica con la partecipazione delle componenti private.



Veduta aerea ambito Verona Mercato

- Consorzio Zai - Interporto Quadrante Europa - Posto all'incrocio delle autostrade del Brennero (direttrice nord-sud) e Serenissima (direttrice ovest-est), nonché all'incrocio delle corrispondenti linee ferroviarie, l'Interporto Quadrante Europa rappresenta il punto di incontro per il trasporto merci stradale, ferroviario ed aereo, nazionale ed internazionale. Questo sistema infrastrutturale, gestito e ideato dal Consorzio ZAI con piano particolareggiato approvato dalla Regione Veneto, é collegato direttamente con l'aeroporto di Verona-Villafranca.

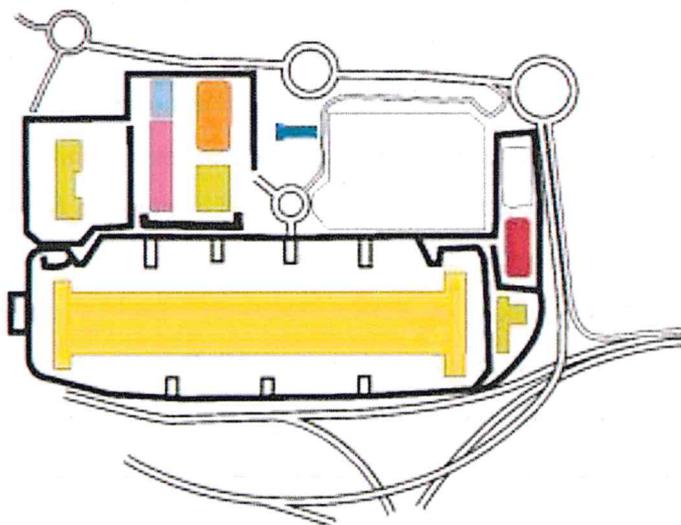


I due ambiti sono oggetto di piani urbanistici attuativi già approvati, nel 2004 per Verona Mercato invece per il Quadrante Europa si individuano due enti approvativi, uno nel 1981 e l'altro nel 1992. Attualmente il Q.E. è oggetto di ulteriore espansione mediante piano particolareggiato a completamento dell'ambito territoriale identificato come Quadrante Europa.

Le due aree oggetto del presente capitolo erano individuate dal P.R.G. come zona territoriale omogenea ZTO 25 – Zone fieristiche annonarie per servizi tecnici, che per natura della stessa destinazione urbanistica, data dal piano regolatore, ora superato dal Piano degli Interventi, non dava nessun parametro edilizio-urbanistico, imponeva solamente l'attuazione degli interventi mediante piano urbanistico attuativo (P.U.A.).

Per l'analisi delle due aree sono da tenere in conto diversi fattori, definiti separatamente nei paragrafi successivi, in quanto interessati da due comparti ben precisi, quello relativo a VeronaMercato S.p.A. e Quadrante Europa.

6.1.1 VeronaMercato



Ambito Verona Mercato

L'area di VeronaMercato è interessata da un Piano Urbanistico già approvato ed attuato in gran parte secondo i parametri contenuti nella Variante n.3 al Piano Particolareggiato dell'area di completamento del Quadrante Europa identificata come ambito "O".

L'ambito di Verona Mercato ricade nelle zone B, C e D, di fatto l'ambito è attuato nella quasi sua totalità, tutte le attività in esso svolte (mercato ortofrutticolo, celle frigorifere, prodotti misti, ecc..) e le strutture edilizie sono esistenti, pertanto escluse dall'applicazione delle norme del Piano di rischio.

Tuttavia i programmi di completamento del piano attuativo già approvato prevedono due interventi:

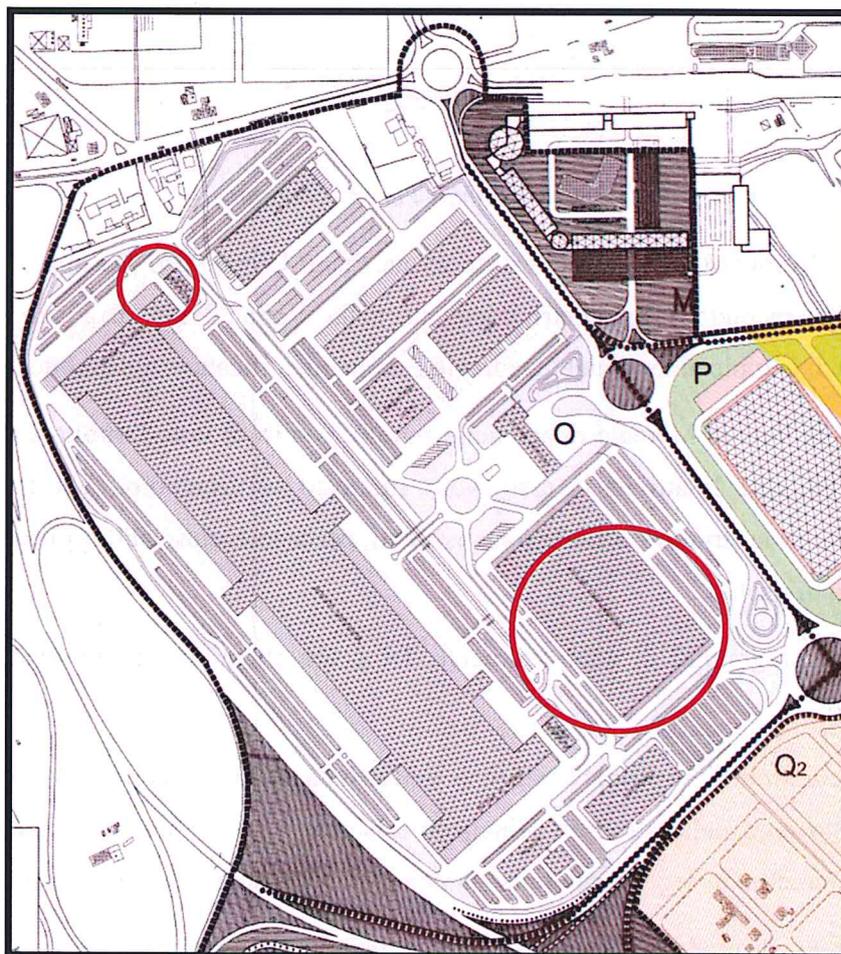
1) realizzazione di struttura a servizio dell'attività legata al comparto ortofrutticolo, posta nell'angolo nord della struttura principale esistente e individuata con cerchio piccolo rosso nella planimetria in seguito riportata, stralcio della Variante, relativa all'ambito O.

La struttura, di modeste dimensioni, ricade nella zona di tutela B, ed è compatibile con le prescrizioni E.N.A.C. che prevedono, in detta zona, "attività non residenziali, con indici di edificabilità medi, che comportano la permanenza di un numero limitato di persone".

2) realizzazione di struttura destinata ad attività complementari funzionali al mercato agroalimentare, prevista nel lotto libero nella parte sud-est del comparto e individuata con

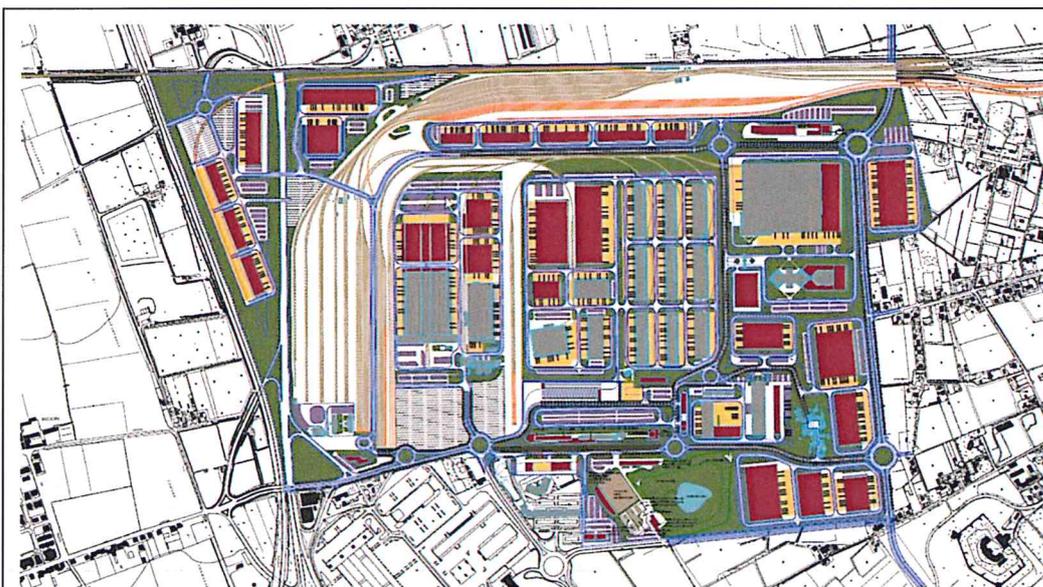
cerchio grande rosso nella planimetria in seguito riportata, stralcio della Variante, relativa all'ambito "O".

Tale struttura, ricade parzialmente nella zona di tutela D, si ritiene compatibile con le prescrizioni E.N.A.C. che prevedono: "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...". Tuttavia considerato che attualmente non sono ancora definite nel dettaglio le attività in essa insediabili, si applicheranno in ogni caso le norme prevalenti previste dal presente piano ed esplicitate nel successivo paragrafo 7 .



*Stralcio della Var. n.3 al P. P. dell'area di completamento del Quadrante Europa – "ambito O".
(evidenziate in rosso le nuove edificazioni)*

6.1.2 Quadrante Europa



Tav. P 4 Progetto guida

Scala: 1:2000

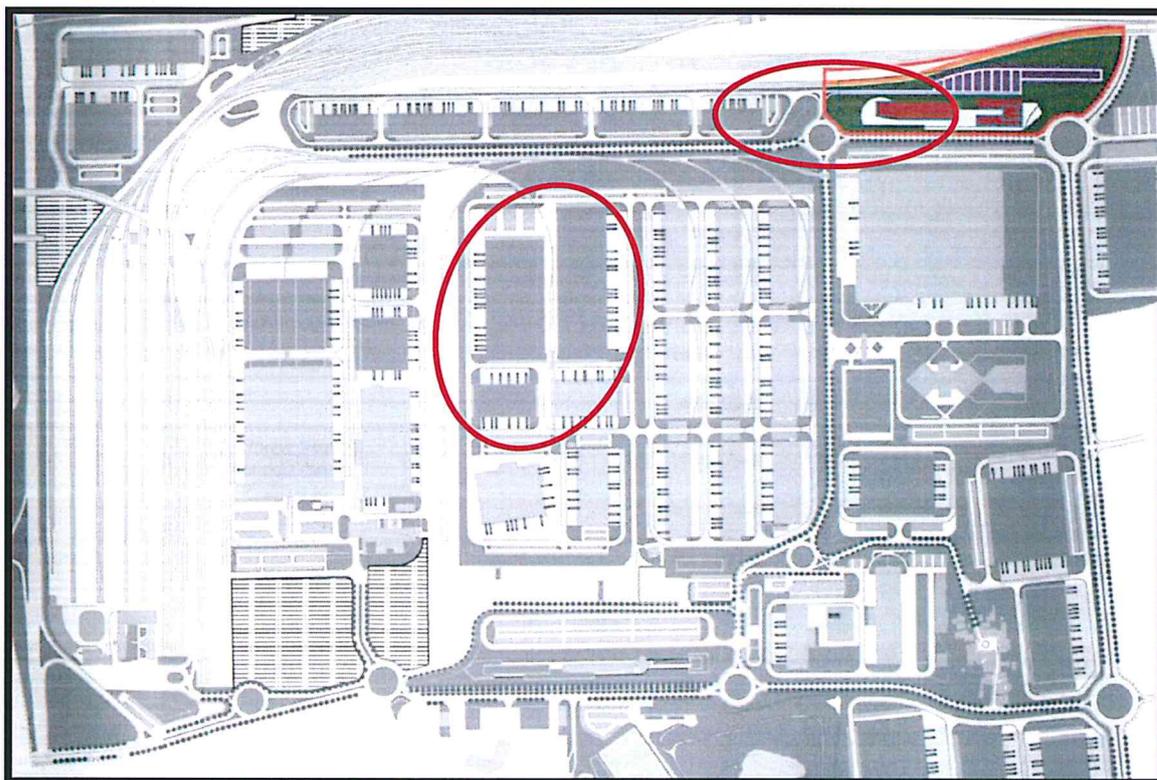
Maggio 2006

LEGENDA

| | |
|--|--|
| Edifici esistenti |  |
| Edifici al progetto |  |
| Edifici al progetto esterni all'area di P.U.A. |  |
| Parcheggi di uso pubblico |  |
| Parcheggi Interni ai comparti edificatori |  |
| Area di stoccaggio e di parcheggio |  |
| Area di movimentazione degli autocarri |  |
| Area a verde |  |
| Aberature |  |
| Campi da gioco |  |
| Bacino lacustre |  |
| Viabilità di superficie |  |
| Rete ferroviaria e binari dell'intermodalità esistenti |  |
| Rete ferroviaria e binari dell'intermodalità al progetto |  |
| Limite di edificabilità |  |
| Perimetro dell'area di P.U.A. del Q.E. - Area Nord |  |

Tav. P4 Ambito Interporto Quadrante Europa - Cartografia e legenda

Il Quadrante Europa è un complesso di strutture edilizie, infrastrutture e spazi aperti circostanti, organizzati per l'esercizio dell'attività di logistica integrata, di direzione, di organizzazione e promozione delle attività di interscambio di tipo commerciale, relative a prodotti, beni e servizi. Tale struttura, istituita con legge n.378/1975, fu assegnata alla gestione del Consorzio Z.A.I., il quale ne è ancora gestore ed ha provveduto a fornire alcune tavole grafiche relative allo sviluppo dell'area, in particolare la tavola delle aree edificabili di progetto, di cui di seguito è riportato uno stralcio.



Stralcio della tavola delle Aree Edificabili del Quadrante Europa.

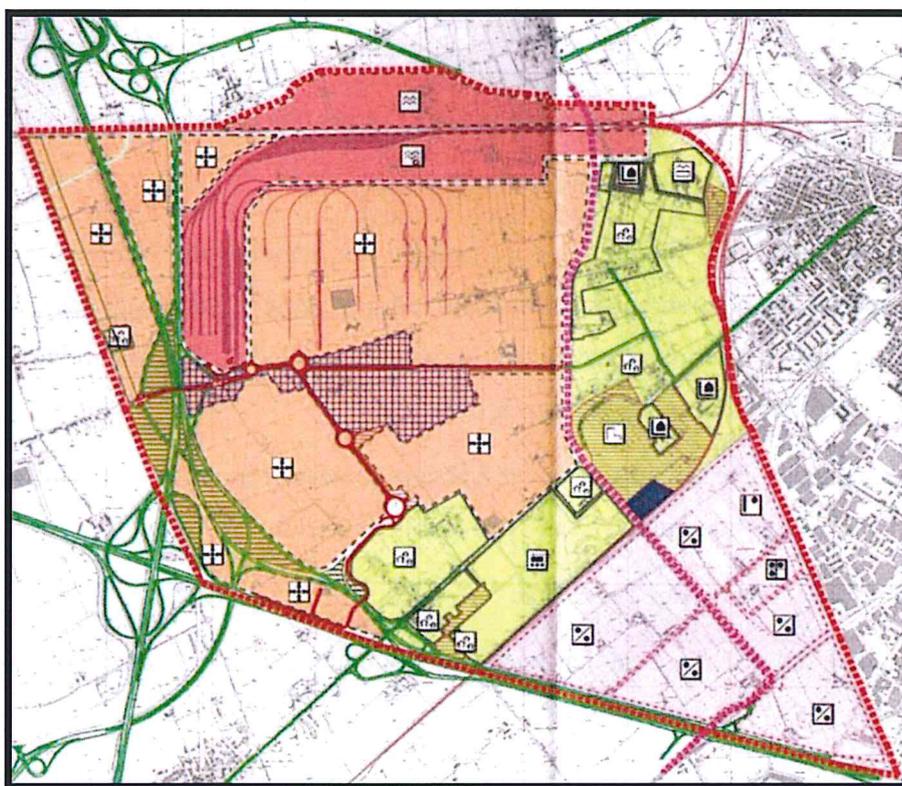
(Cerchiate in rosso le nuove edificazioni interne alla zona C)

Nella zona di tutela B ricade una piccola area del Q.E. - Quadrante Europa, collocata nell'angolo sud ovest. Attualmente esistono degli edifici residenziali con annesse attività artigianali. In tale riquadro non sono previsti nuovi insediamenti, pertanto non incide sul piano di rischio. Nella zona di tutela D ricade una piccolissima area dove non esistono edifici ed non è prevista alcuna edificazione, pertanto anche in questa area il piano di rischio non incide.

La zona di tutela C del piano di rischio oggetto di studio è interamente ricadente sul territorio del Quadrante Europa. Nell'immagine riportata è stata cerchiata in rosso l'area edificabile di progetto che ricade all'interno di detta zona C.

L'edificabilità del quadrante Europa, fa riferimento al Piano Urbanistico Regionale denominato P.A.Q.E. (Piano d'Area Quadrante Europa).

Per quanto riguarda la volumetria realizzabile per le aree ricadenti nelle zone di tutela C il P.R.G. non preveda, come già accennato, indici di edificabilità per le singole aree oggetto del presente Piano di Rischio. Lo stesso Piano di Area Quadrante Europa (P.A.Q.E.) della Regione Veneto, non fornisce indici di edificabilità a cui fare riferimento, ma ne rimanda la definizione ai Comuni interessati. Di seguito è riportato uno stralcio dell'allegato H al Piano di Area Quadrante Europa - Verona "Scheda di riorganizzazione urbana e riqualificazione paesaggistica Quadrante Europa" (var.2).



Il Piano degli Interventi recepisce integralmente i Piani Urbanistici Attuativi già approvati.

L'ambito del Quadrante Europa di fatto è attuato nella quasi sua totalità, tutte le attività in esso svolte (logistica in generale, attività produttiva) e le strutture edilizie sono esistenti, pertanto escluse dall'applicazione delle norme del Piano di rischio.

Tenuto conto che le prescrizioni normative del Regolamento E.N.A.C. non si applicano agli edifici ed alle attività preesistenti, le considerazioni da farsi sono limitate alle nuove edificazioni e strutture individuate nell'area cerchiata nella precedente figura *“Stralcio della tavola delle Aree Edificabili del Quadrante Europa”*.

I programmi di completamento del piano attuativo già approvato prevedono tre tipologie di intervento assoggettate alla zona C:

- 1) realizzazione di un edificio direzionale posto nell'angolo nord est della zona di rischio C a ridosso della linea ferroviaria;
- 2) realizzazione di edifici destinati alla logistica ferroviaria posti nell'angolo nord ovest della zona C in adiacenza alla linea ferroviaria ed all'edificio di cui al punto 1);
- 3) realizzazione di edifici destinati alla logistica del Quadrante, posti nella parte centrale della zona C.

L'ambito del Quadrante Europa ricade in zona C e per una piccola parte in zona B.

Nella zona B non sono previste nuove edificazioni.

In zona di tutela C “possono essere previsti un ragionevole incremento della funzione residenziale, con indici di edificabilità medi, e nuove attività non residenziali”; le prescrizioni non fanno quindi riferimento alcuno a limiti circa gli indici di edificabilità per attività non residenziali (come invece per le zone A e B).

Si ritiene dunque che tali attività ed edificazioni previste e in via di realizzazione nell'area del Quadrante Europa non interferiscano con i piani di rischio.

6.1.3 Piano di Assetto del Territorio

Dall'analisi del P.A.T. e in particolar modo delle tavole grafiche e norme tecniche di attuazione:

- carta dei vincoli e della pianificazione territoriale (Tav.1 del P.A.T.)
- carta delle invarianti (Tav.2 del P.A.T.)
- carta delle fragilità (Tav.3 del P.A.T.)
- carta delle trasformabilità (Tav.4 del P.A.T.)
- Norme tecniche di attuazione.

non sono state rilevate interferenze con le zone a rischio aeroportuale.

6.2 Comune di Sommacampagna

Fermo restando che le edificazioni e le attività esistenti sul territorio non sono oggetto di intervento, dall'esame della tavola P02 allegata alla presente relazione, in cui sono individuate le zone di tutela e la Variante n. 21 al P.R.G., nonché il P.A.T. del Comune di Sommacampagna, sono scaturite le seguenti osservazioni.

6.2.1. Piano Regolatore Generale (P.R.G.)

- Zona Bn: Tali aree si trovano interessate dalla Zona D dei piani di rischio, ad eccezione della Zona B2 interessate parzialmente dalla zona D e parzialmente dalla Zona C.
Le indicazioni del P.R.G. non sono in contrasto con le limitazioni della Zona D del Piano di Rischio. Per ciò che riguarda la parte interessata dalla Zona C (parte della zona B2, vedi allegato P02), essendo una zona limitata della zona Bn del P.R.G. e potendo essere previsto un ragionevole incremento della funzione residenziale e nuove attività non residenziali, non appare in contrasto con le indicazioni del P.R.G., salvo l'osservazione di non eccedere gli indici di edificabilità medi.
- Zona BCn – La zona BC1, Corte Rurale “Palazzina”, beni culturali ed ambientali: in tale zona sono in corso istanze da parte di privati per la realizzazione di strutture ricettive connesse con l'attività della Zona F3, quali alberghi, ristoranti, centro conferenze ecc.. La realizzazione di tali strutture è in contrasto con le prescrizioni ENAC trovandosi in piena zona di tutela A, **sono quindi permesse solo realizzazioni non residenziali che prevedano permanenza discontinua di un numero limitato di persone.** Le zone BC2, BC22, BC23 sono interessate dalla zona D del piano di rischio; è da tenere in conto per le autorizzazioni concesse che in esse non devono essere previsti interventi puntuali ad elevato affollamento, quali centri commerciali, congressuali e sportivi a forte concentrazione, edilizia intensiva, ecc.
- Zona C1, C2, C3: Trattasi di zone destinate a nuovi complessi insediativi, di espansione residenziale. Sono interessate dalla zona D e marginalmente dalla zona C di tutela. **Gli strumenti attuativi devono evitare la realizzazione di interventi puntuali ad elevato affollamento, quali centri commerciali, congressuali e sportivi a forte concentrazione, edilizia intensiva, ecc.**
- Zona C1 speciale : tale area è interessata dalle zone di tutela B e C; in questa sottozona della zona C del P.R.G. (aree di espansione residenziale), caratterizzata da edilizia di scarso valore e volumi superfetativi posti disordinatamente, sono consentite opere di riordino dei lotti (al limite mediante demolizione e ricostruzione). Per le stesse

considerazioni di cui alla Zona D6, tenendo conto dell'operatività della pista dell'aeroporto e delle traiettorie di decollo degli aeromobili, l'area in questione è soggetta ad un fattore di rischio aeroportuale inferiore rispetto alla rimanente parte in Zona B: per tali motivazioni, solo ed esclusivamente all'interno della suddetta Zona "C1 speciale", il Piano di Rischio non impedisce possibilità di realizzazione di limitati ampliamenti volumetrici residenziali e/o cambi di destinazione d'uso verso il residenziale, qualora previsti dalla normativa di P.R.G. e/o di P.A.T. o Piano di Intervento o ai sensi di leggi regionali e che non comportino significativi aumenti di carico antropico. Le limitazioni di cui alla Zona C del piano di rischio non influiscono sulle indicazioni del P.R.G, relativamente a questa zona.

- Zona D1c: Tale zona è destinata alla costruzione di edifici a carattere produttivo, compresi gli uffici aziendali, i magazzini, le autorimesse funzionali all'attività svolta, le attrezzature ricreative destinate agli addetti, nonché gli alloggi del personale di custodia ed i locali per mostre permanenti, e per la commercializzazione dei prodotti. Tale zona è interessata per un'area limitata dalla zona di tutela D. Le indicazioni del P.R.G. non appaiono in contrasto con le limitazioni del piano di rischio.
- Zona D1e: zone industriali ed artigianali di espansione: tale area si trova in corrispondenza delle zone di tutela A, C, D. Trattasi di un'area riservata esclusivamente alla costruzione di edifici a carattere produttivo. Tuttavia, trovandosi in parte nella zona soggetta alle prescrizioni più vincolanti da parte del Regolamento ENAC, **è da tenere in conto per l'approvazione delle nuove costruzioni, anche se non destinate alla funzione residenziale, il carico antropico che si va ad inserire:** infatti in zona A "possono essere previste attività non residenziali, con indici di edificabilità bassi, che comportano la permanenza discontinua di un numero limitato di persone". Per le zone C e D le limitazioni del piano di rischio non contrastano con le indicazioni del P.R.G.
- Zona D2c/s: Trattasi di zone commerciali, direzionali, artigianali di servizio di espansione. E' interessata dalla zona di tutela D, in area limitata. **Gli strumenti attuativi devono evitare la realizzazione di interventi puntuali ad elevato affollamento, quali centri commerciali, congressuali e sportivi a forte concentrazione, edilizia intensiva, ecc.**
- Zona D3: E' zona turistico-alberghiera. Sono ammesse attrezzature per alberghi, ristoranti, ritrovi, servizi inerenti etc. La zona è interessata dalle zone di tutela C e D. Le prescrizioni delle zone di tutela non appaiono in contrasto con il PRG.

- Zona D4: Trattasi di zone agro-industriali di trasformazione. In tali zone è consentita l'edificazione di impianti speciali a servizio dell'agricoltura. La zona è interessata dalle zone di tutela C e D, le cui limitazioni non sono in contrasto con quanto indicato nel PRG.
- Zona D1e contrassegnata da “*13”: anche per essa si applicano le limitazioni da imporre nel PRG indicate per la zona D1e.
- Zona D6, zone destinate alla sosta attrezzata: l'area appartenente a questa categoria si trova in zona di tutela A ed in parte nella zona C. Tale zona è destinata alla sosta di autoveicoli ed alla relativa attività di assistenza per i mezzi e per le persone: l'edificazione è subordinata alla redazione di un piano attuativo di iniziativa privata. Nel PRG sono quindi ammesse le attrezzature necessarie allo svolgimento di tale attività quali uffici, officine per automezzi, servizi carburante e servizi per la ristorazione e hotel. **Per rispettare le prescrizioni ENAC è necessario modificare le tipologie ammesse in quanto non tutte compatibili con la zona di tutela A, in particolare sono da vietare le nuove realizzazioni di strutture turistico-ricettive, attività ristorative, ecc., in quanto aumenterebbero il carico antropico della zona, e non potranno essere previsti distributori di carburante oltre quelle già autorizzati alla data di entrata in vigore del presente piano di rischio.** E' tuttavia da tenere in considerazione la presenza di una struttura denominata **Service Center Catullo**, in corso di realizzazione in attuazione del Piano Urbanistico di iniziativa privata approvato con Deliberazione Consiliare n. 39/2002, successivamente modificato da alcune varianti (Delibera di Consiglio n.6 del 05/02/2007 e Delibera di Giunta n.11 del 24/01/2012). In tale area - in particolare al confine ovest della zona di tutela A – sono previsti un hotel, garage interrato, lavaggio auto, distributore carburanti, officine, concessionaria, uffici e parcheggi attrezzati per autotrasporti. L'intervento di cui trattasi è stato valutato, in relazione alle prescrizioni contenute nell'art. 707 del Codice della Navigazione Aerea, giusto parere ENAC prot. n°0044523/DIRGEN/API del 11/07/2008, con il quale è stata confermata la possibilità di realizzazione delle opere previste dal Piano Attuativo a suo tempo approvato. Tenendo conto che le prescrizioni delle zone di tutela intervengono solo sulle edificazioni future, e non su quelle già approvate, si ritiene che il completamento del complesso Service Center Catullo non interferisce con le prescrizioni ENAC per le zone di tutela. Per quanto attiene invece alla D.I.A. n.prot. 7396 del 06/06/2011 (il cui procedimento risulta attualmente interrotto) di ampliamento, ai sensi della L.R. 14/09,

della parte ricettiva-alberghiera, già prevista nel Piano Urbanistico Attuativo, dagli approvati 4.950 mc ai finali 7.200 mc (circa), si riprendono le considerazioni contenute nel sopracitato Parere ENAC prot. n°004523/DIRGEN/API in base alle quali “ [...] la presenza antropica nell’area ricettiva, da ritenersi limitata se rapportata all’estensione complessiva dell’area di intervento, risulta concentrata nelle ore notturne, nelle quali l’attività aeronautica dell’aeroporto è ridotta [...]” e “ [...] il fabbricato è ubicato ai margini della zona A [...]”. Per tali ragioni l’incremento volumetrico risulta compatibile con le prescrizioni ENAC.

In ogni caso, considerando le modalità operative della pista “testata RWY 22” e delle relative traiettorie di decollo degli aeromobili, l’area in questione è soggetta a basso rischio pur trovandosi in zona di tutela A: per le medesime motivazioni, anche parte delle zone D1e e F2/F6 che, relativamente alla direzione della traiettoria di decollo si trovano subito dopo l’area Service Center Catullo, risultano pertanto contraddistinte da un livello di rischio inferiore rispetto ai valori tipici riscontrabili in zona A.

- Zona E2, area di primaria importanza per la funzione agricola produttiva: non è prevista edificazione se non i minimi concessi dalla L.R. 11/04 e successive modificazioni; tuttavia poiché tale area ricade nella zona di tutela A (oltre che nella zona C e D), anche **i requisiti minimi previsti per legge si possono applicare solo nel caso di edificazioni con funzione non residenziale**. Per la parte interessata dalla zona C e D, non sussistono contrasti tra il regolamento ENAC e il PRG.
- Zona E4: Trattasi aree caratterizzate dalla presenza di preesistenze insediative sono utilizzabili per l’organizzazione di centri rurali. La zona di tutela D, che le interessa, non pone limitazioni in contrasto con le indicazioni del PRG.
- Zona F1: aree destinate ad attrezzature pubbliche e di pubblico interesse esistenti e di progetto. Tale area è interessata dalla zona di tutela D. Nelle zone di progetto (contrassegnate con retino verde) **dovranno essere evitate la realizzazione di interventi puntuali ad elevato affollamento, quali centri commerciali, congressuali e sportivi a forte concentrazione, edilizia intensiva, ecc.**
- Zona F2, area per attrezzature tecnologiche: tale area ricade nella zona di tutela A ma al suo interno non è prevista funzione residenziale, è quindi compatibile con i piani di rischio.
- Zona F3, verde sportivo privato esistente e di progetto: aree appartenenti a tale categoria si trovano sia in zona di tutela A che in zona di tutela B; è prevista la possibilità di realizzare attrezzature sportive aperte al pubblico e camping. La

previsione è in contrasto con le finalità del Piano di Rischio, secondo il quale tali strutture e servizi, che non devono comunque permettere la concentrazione contemporanea di un numero elevato di persone, potranno essere realizzate esclusivamente in zona B; le stesse indicazioni valgono per l'ampliamento dell'esistente.

- Zona F6, aree di verde privato vincolato e aree di riserva: dette aree si trovano appartenenti alle zone di tutela A, B, C, D. Essendo consentita solo la manutenzione ed il potenziamento del verde e delle alberature esistenti tali aree non comportano nessun interferenza con i piani di rischio.
- Zona F7c: zone militari ed aeroportuali. Interessata dalle zone di tutela C e D, il PRG non è in contrasto con le indicazioni ENAC.
- PdLP4: Trattasi di zona residenziale con un piano attuativo approvato e convenzionato in tutto o in parte utilizzato, interessata dalla zona D. Le prescrizioni dei detta zona di tutela D non sono in contrasto con il PRG (che fa riferimento ad un piano attuativo già approvato).
- PdLR4: Trattasi di zona residenziale con un piano attuativo approvato e convenzionato in tutto o in parte utilizzato, interessata dalla zona D. Le prescrizioni dei detta zona di tutela D non sono in contrasto con il PRG (che fa riferimento ad un piano attuativo già approvato).

6.2.2 Piano di Assetto del Territorio

Dall'analisi del P.A.T., che fornisce indirizzi strategici e previsioni programmatiche, e in particolar modo dallo studio delle carte:

1. carta dei vincoli e della pianificazione territoriale (Tav.1 del P.A.T.)
2. carta delle invariati (Tav.2 del P.A.T.)
3. carta delle fragilità (Tav.3 del P.A.T.)
4. carta delle trasformabilità (Tav.4 del P.A.T.)

sono state rilevate interferenze con le zone di tutela per il rischio aeroportuale solo nella tavola 4, carta delle trasformabilità.

Per quanto riguarda le "aree di riqualificazione e conversione" che ricadono nella zona F3 individuata nel P.R.G., le Norme Tecniche del P.A.T. le individuano come "insediamenti che debbono essere oggetto di interventi di riordino e miglioramento ambientale, e/o di trasformazione della destinazione d'uso, con possibilità di incremento di volume" ecc. Tali aree si trovano in parte in zona di tutela A, di conseguenza, in accordo a quanto stabilito per le

altre zone, sono permesse solo realizzazioni non residenziali che prevedano permanenza discontinua di un numero limitato di persone.

Una ulteriore indicazione meritano le aree “Contesti territoriali destinati alla realizzazione di programmi complessi”, in riferimento all’ambito territoriale omogeneo n. 2 (abitato di Caselle), ricadenti in parte in zona D (zona E2 del P.R.G). Le Norme Tecniche del P.A.T. prevedono come obiettivo, tra gli altri, l’adeguamento dell’offerta residenziale, produttiva e commerciale; **dovrà essere evitata la realizzazione di interventi puntuali ad elevato affollamento, quali centri commerciali, congressuali e sportivi a forte concentrazione, edilizia intensiva, ecc.**

Le aree rimanenti sono approssimativamente simili a quelle del PRG in vigore, con il quale viene confrontato il presente Piano di Rischio.

Si ritiene dunque necessario che il Comune di Sommacampagna tenga conto del presente piano e delle prescrizioni dell’ENAC presenti nel Regolamento per la Costruzione e l’Esercizio degli Aeroporti, nel momento in cui provvederà a realizzare specifiche disposizioni e Piani d’Intervento relativamente agli indirizzi strategici forniti dal PAT.

6.3 Tabella delle volumetrie

A completamento di quanto indicato nei precedenti paragrafi sono di seguito riportate le tabelle riassuntive, per ogni zona di tutela del piano di rischio, relative a:

- i volumi edificati esistenti e dei volumi aggiuntivi realizzabili;
- il carico antropico (n° persone) e densità antropica (n° persone/kmq) esistente e realizzabile;

secondo le previsioni delle attuali norme in vigore.

| VOLUMETRIE | | | | | | | | |
|----------------------|--------------|---------|-------------------------|--------|----------------------------|-----------|---------------------|-------|
| | RESIDENZIALE | | COMMERCIALE - TERZIARIA | | PRODUTTIVO-LOGISTICA-ALTRO | | OBIETTIVI SENSIBILI | |
| | ESIST. | REAL. | ESIST. | REAL. | ESIST. | REAL. | ESIST. | REAL. |
| SOMMACAMPAGNA | | | | | | | | |
| A | 17387 | 4340 | 32233 | 0 | 41727 | 140000 | 0 | 0 |
| B | 8554 | 2566 | 0 | 0 | 5462 | 0 | 0 | 0 |
| C | 8631 | 9389** | 46930 | 14079 | 219719 | 205416** | 0 | 0 |
| D | 306031 | 100951 | 6172 | 4054 | 91517 | 187960 | 21801 | 0* |
| VERONA | | | | | | | | |
| A | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| B | 16471 | 4941 | 12183 | 212400 | 490707 | 223936 | 0 | 0 |
| C | 8349 | 2505 | 34687 | 69954 | 857471 | 856982 | 0 | 0 |
| D | 14060 | 4218 | 68178 | 356166 | 305437 | 690314 | 0 | 0 |
| TOTALE | | | | | | | | |
| A | 17387 | 4340 | 32233 | 0 | 41727 | 140000 | 0 | 0 |
| B | 25025 | 7507 | 12183 | 212400 | 496169 | 223936 | 0 | 0 |
| C | 16980 | 11894** | 81617 | 84033 | 1077190 | 1062398** | 0 | 0 |
| D | 320091 | 105169 | 74350 | 360220 | 396954 | 878274 | 21801 | 0* |

* Potenzialità di ampliamento non determinabile.

** oltre ad ampliamenti “una tantum” del 10% per la sola zona C1sp.

| CARICO ANTROPICO (C.A.) - DENSITA' ANTROPICA (D.A.) | | | | | | | | |
|---|--------------|------------|----------------------|---------------------|------------------|-------------|------------|----------------------|
| RESIDENZIALE | | | | | NON RESIDENZIALE | | | |
| SOMMACAMPAGNA | | | | | | | | |
| | C.A. ESIST. | C.A. REAL. | D.A. ESIST. (n°/kmq) | D.A. REAL. (n°/kmq) | C.A. ESIST. | C.A. ESIST. | C.A. REAL. | D.A. ESIST. (n°/kmq) |
| A | 116 | 29 | 0,28 | 0,07 | 222 | 66 | 0,54 | 0,16 |
| B | 57 | 17 | 0,25 | 0,07 | 0 | 550 | 0,00 | 2,39 |
| C | 58 | 62 | 0,03 | 0,03 | 358 | 6520 | 0,16 | 2,99 |
| D | 2040 | 673 | 0,76 | 0,25 | 75 | 6981 | 0,03 | 2,59 |
| VERONA | | | | | | | | |
| A | NON PRESENTE | | | | | | | |
| B | 82 | 25 | 0,14 | 0,04 | 2051 | 423 | 3,43 | 0,71 |
| C | 42 | 13 | 0,06 | 0,02 | 1160 | 604 | 1,74 | 0,91 |
| D | 70 | 21 | 0,12 | 0,04 | 2146 | 997 | 3,57 | 1,66 |
| TOTALE | | | | | | | | |
| A | 116 | 29 | 0,28 | 0,07 | 222 | 66 | 0,54 | 0,16 |
| B | 139 | 42 | 0,39 | 0,12 | 2051 | 973 | 3,43 | 3,10 |
| C | 100 | 75 | 0,09 | 0,05 | 1518 | 7124 | 1,91 | 3,90 |
| D | 2110 | 694 | 0,87 | 0,28 | 2221 | 7978 | 3,59 | 4,24 |

7. Norme Tecniche di Attuazione

Al fine di dare attuazione alle previsioni normative dell'art.707 del Codice della Navigazione (D.Lgs. 96/2005 e D.Lgs. 151/2006), in conseguenza del recepimento delle prescrizioni del "Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti" dell' E.N.A.C., per le piste di volo di codice 3 e 4, il presente piano di rischio aeroportuale è recepito negli strumenti urbanistici dei Comuni di Verona e Sommacampagna.

Il presente piano di rischio è redatto in maniera coordinata fra i Comuni di Verona e Sommacampagna. Conformemente alle direttive di ENAC, considerato che le zone C e D ricadono anche nel territorio del Comune di Villafranca di Verona, le norme ad esse riferibili alle sono state definite in maniera coordinata anche con quest'ultimo ente. Il piano tiene conto delle specifiche realtà territoriali e di contesto urbano di ogni singolo comune.

Art.1 – Norme di riferimento

Il Piano di Rischio per la testata 22 (testata Nord) dell' Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca è stato redatto tenendo conto delle prescrizioni di cui al punto 6 del capitolo 9 del Regolamento E.N.A.C. e delle indicazioni della Circolare APT-33 del 30/08/2010 avente ad oggetto "Piani di Rischio previsti dall'art.707 del Codice della Navigazione".

Art.2 – Finalità e prescrizioni generali

Le finalità del presente piano di rischio sono quelle previste dal "Regolamento per l'esercizio e la costruzione degli aeroporti", cap. 9 paragrafo 6.6, edizione 2 - Emendamento 7 del 20.10.2011 che di seguito si richiama.

"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..."

Si dà atto che le indicazioni e le prescrizioni normative contenute nel 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 dal presente piano, in particolar modo quelle che comportano aumento del carico antropico: pertanto, anche in presenza di attività o edifici palesemente incompatibili, il piano non produce effetti sulle attività ed edificazioni esistenti.

Rimane fatta salva la possibilità, ove consentita nell'ambito delle previsioni urbanistiche del Comune, di attivare procedure per la delocalizzazione di attività e/o edificazioni esistenti, al fine di diminuire il relativo fattore di rischio aeroportuale.

Ai sensi dell'art. 715 del Codice della Navigazione (D. Lgs. 96/2005 e s.m.i.), al fine di ridurre il rischio derivante dalle attività aeronautiche alle comunità presenti sul territorio limitrofo agli aeroporti, ENAC individua gli aeroporti per i quali effettuare la valutazione dell'impatto di rischio, la quale può anche essere richiesta a fronte di progetti di rilevante interesse pubblico. Le prescrizioni contenute nel presente Piano di Rischio dovranno pertanto essere adeguate alle indicazioni derivanti dall'applicazione della procedura di cui al suddetto art. 715, anche in ragione di una eventuale rimodulazione delle aree di tutela o di una definizione di dettaglio delle fasce di isorischio determinate da ENAC.

Art.3 – Attività, costruzioni ed insediamenti vietati

Secondo le prescrizioni ENAC, dal Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti, cap.9, par. 6.6, nelle zone di tutela A, B, 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.

In caso di presentazione di istanze di titolo abilitativo, di DIA o SCIA rientranti nella disciplina di cui al presente articolo, rispetto alle quali sia necessario approfondire la qualificazione del livello di rischio specifico in rapporto all'attività proposta, il responsabile del procedimento può richiedere direttamente, o nell'ambito di conferenza dei servizi,

apposito parere ad ENAC sulla compatibilità degli interventi o dei mutamenti di destinazione d'uso richiesti.

Art.4 –Norme per l'edificabilità delle aree ricadenti all'interno della Zona di Tutela A

Le zone del territorio comunale classificate come Zona di Tutela A nella planimetria allegata al presente Piano hanno la destinazione impressa dagli strumenti urbanistici.

Indipendentemente dalla destinazione urbanistica, in essa sono vietate le nuove edificazioni per fini residenziali.

Sono altresì vietati i mutamenti di destinazione d'uso degli edifici esistenti, in particolare la trasformazione dell'esistente in residenziale, che possano determinare un aumento del carico antropico.

Sono ammissibili, purché non comportino presenza continua di un numero anche limitato di persone:

- aree destinate a parcheggio, non presidiate, a servizio di insediamenti ed attività limitrofi
- aree a verde, purché realizzate con specie vegetali compatibili con l'attività aeroportuale
- edifici adibiti a magazzino, deposito, e/o, in generale, a servizio di insediamenti ed attività limitrofi che non creino pericolo di incendio, esplosione e danno ambientale.

Art.5 –Norme per l'edificabilità delle aree ricadenti all'interno della Zona di Tutela B

Le zone del territorio comunale classificate come zona B all'interno della planimetria allegata al presente Piano, hanno la destinazione impressa dagli strumenti urbanistici.

L'eventuale possibilità di realizzazione di nuove edificazioni in conformità alla pianificazione vigente è stabilita e definita dal presente Piano al precedente paragrafo 6.

Sono vietati i mutamenti di destinazione d'uso degli edifici esistenti che possano determinare un significativo aumento del carico antropico.

Per il Comune di Verona:

Per l'edificazione con **destinazione d'uso residenziale**, si applicano le previsioni dettate dagli strumenti urbanistici comunali purché non si superi un indice fondiario massimo pari a 0.3 mq/mq pari a 0.9 mc/mq, indice coerente con l'edificabilità bassa indicata dalla normativa.

Per le **nuove attività non residenziali** si attua quanto previsto dal Piano Particolareggiato Approvato dell'area di completamento del Quadrante Europa – Intervento dell'ambito "O" e "Q2" e quello rientrante del compendio del Consorzio ZAI e valutati del paragrafo 6.

Per l'edificazione esterna all'ambito del piano particolareggiato di cui al comma precedente e con destinazione d'uso non residenziale, si applicano le previsioni dettate dagli strumenti urbanistici comunali purché non si superi un indice fondiario massimo pari a 0,60 (mq/mq), indice coerente con l'edificabilità media indicata dalla normativa.

Per il Comune di Sommacampagna:

Salvo quanto specificato nel paragrafo 6, sono possibili gli interventi previsti nel Piano Regolatore Generale vigente e nel Piano di Assetto del Territorio e comunque, all'interno della Zona B, risulta compatibile la destinazione delle aree a servizio e supporto di insediamenti ed attività limitrofi (magazzini, depositi, parcheggi e altro).

Per le funzioni non residenziali possono essere previste attività con "indici di edificabilità medi, che comportano la permanenza di un numero limitato di persone" .

Sono consentiti gli interventi oggetto di procedimenti avviati prima dell'adozione del presente Piano, purché autorizzati da ENAC.

Art. 6-Norme per l'edificabilità delle aree ricadenti all'interno della Zona di Tutela C

Nelle zone del territorio comunale classificate come **Zona di Tutela C**, dal presente Piano, si applicano le previsioni dettate dagli strumenti urbanistici comunali purchè per le nuove edificazioni con destinazione residenziale, non si superi un indice fondiario massimo pari a 0,8 mq/mq pari a 2,4 mc/mq, indice coerente con l'edificabilità media indicata dalla normativa. Sono, altresì, possibili, sempre nel rispetto delle previsioni degli strumenti urbanistici comunali, nuove attività non residenziali.

Si fa salvo quanto specificato nel paragrafo 6.

Art. 7-Norme per l'edificabilità delle aree ricadenti all'interno della Zona di Tutela D

Le zone del territorio comunale classificate come **Zona di Tutela D** dal presente Piano, sono caratterizzate da un livello minimo di tutela finalizzata a garantire uno sviluppo del territorio in maniera opportuna e coordinata con l'operatività aeroportuale: non è pertanto consentita la realizzazione di interventi puntuali caratterizzati da un elevato indice di affollamento, quali centri commerciali, congressuali, fieristici e sportivi a forte concentrazione, edilizia intensiva, ecc.

Art.8 – Cessazione efficacia del Piano

Il Piano di Rischio trova la sua ragion d'essere alla luce della situazione di fatto e di diritto dell'impianto aeroportuale attuale e con le previsioni di sviluppo a medio termine. L'eventuale cessazione dell'attività dell'impianto determinerà automaticamente la cessazione dell'efficacia delle presenti norme.

Art.9 – Parere preventivo

Il Piano è assoggettato a parere preventivo dell'E.N.A.C.

Art.10 – Entrata in vigore

Le presenti norme entrano in vigore con l'approvazione della variante agli strumenti urbanistici vigenti. Alla data di adozione della variante urbanistica si applicano le salvaguardie previste dall'art. 29 della L.R. n. 11/2004.

8. Allegati

La presente relazione contempla e comprende due tavole grafiche allegate e un dettaglio:

- 1) Tav. P01: Zone di tutela A, B, C e D;
- 2) Tav. P02: Previsioni urbanistiche nelle zone di tutela.

PROGETTISTA:

DOTT. ING. EDOARDO M. MUSGHI

GENNAIO 2013

