



# COMUNE DI SOMMACAMPAGNA

Provincia di Verona

<b>Verifica ed Ottemperanza alle prescrizioni VAS</b>	
<b>Parere Prot. Data</b>	<b>Parere Commissione Regionale VAS n. 44 del 14.03.2019</b>
<b>OGGETTO:</b>	<b>Variante 2 al Piano degli Interventi : "Verifica interferenza ambiti di intervento con le specifiche e dedicate aree individuate dal Piano di Emergenza Comunale ed ottemperanza al parere Aeronautica Militare – Comando 1^ Regione Aerea".</b>
<b>DITTA:</b>	<b>Comune di Sommacampagna</b>
<b>Dati Catastali</b>	<b>Ubicazioni varie sul territorio Comunale.</b>

Premesso che con parere della Commissione Regionale V.A.S. n. 44 del 14.03.2019 la Variante n. 2 al Piano degli Interventi – Regolativa, già adottata con delibera consiliare n. 32 del 12.07.2018, è stata dichiarata NON ASSOGGETTABILE a V.A.S., in quanto non determina effetti significativi sull'ambiente, previa la verifica e l'ottemperanza alle seguenti prescrizioni :

#### **Prima dell'attuazione:**

- dovrà essere verificato che gli ambiti oggetto di variante non siano interferenti con le specifiche e dedicate aree individuate dal "Piano di Emergenza Comunale";
- dovrà essere ottemperato a quanto indicato nel parere dell'Aeronautica Militare – Comando 1^ Regione Aerea.

#### **In fase di attuazione:**

- le SCHEDE PROGETTUALI – B n. 13.2; B n. 15; B n. 16; B n. 17; B n. 19; A n. 27; A n. 34 e A n. 39, dovranno essere sottoposte a verifica di assoggettabilità a VAS ai sensi di quanto previsto dall'art. 12 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., in quanto vengono rilevati potenziali effetti su alcune delle matrici ambientali considerate, pur non evidenziando mai azioni di piano caratterizzate dalla non sostenibilità ambientale, bensì superabili attraverso l'attuazione di specifiche misure di mitigazione/compensazione, che comunque non consentono allo stato attuale, con le informazioni a disposizione e in considerazione delle modalità attuative indicate, di escludere la possibilità del verificarsi di effetti significativi sulle matrici considerate;
- dovranno essere messe in atto tutte le misure di mitigazione e/o compensazione previste dal RAP nella documentazione a chiarimento pervenuta in data 11.12.18 e recepite le indicazioni e/o prescrizioni previste nei pareri delle Autorità Ambientali consultate.
- Devono essere recepiti gli esiti della Valutazione di Incidenza Ambientale:
  - dando atto che non sono state riconosciute dall'autorità regionale per la valutazione di incidenza le fattispecie di non necessità della valutazione di incidenza numero 1,8 e 10 del paragrafo 2.2 dell'allegato A alla D.G.R. 1400/2017 e che è ammessa l'attuazione degli interventi della presente istanza qualora:
    - A. non sia in contrasto con i divieti e gli obblighi fissati dal D.M. del MATTM n. 184/2007 e ss.mm.ii., dalla L.R. n. 1/2007 (allegato E) e dalle DD.G.R. n. 786/2016, 1331/2017, 1709/2017;
    - B. ai sensi dell'art. 12, c.3 del D.P.R. 357/97 e ss.mm.ii. per gli impianti in natura delle specie arboree, arbustive ed erbacee siano impiegate esclusivamente specie autoctone e ecologicamente coerenti con la flora locale e non si utilizzino miscugli commerciali contenenti specie alloctone;
    - C. siano rispettate le prescrizioni previste dal parere n. 208 del 26/10/2017 e dal parere n. 158 del 09/08/2016 della Commissione Regionale VAS.

Il percorso amministrativo di approvazione della Variante 2 è stato quindi completato con la delibera di approvazione n. 33 del 25.03.2019, con la quale si è data risposta alle Osservazioni pervenute, e con la successiva delibera 34 del 04.04.2019 di presa d'atto degli elaborati finali di Piano, integrati e/o modificati con l'inserimento negli stessi delle osservazioni accolte.

Al fine quindi poter procedere con l'attuazione degli interventi previsti ed in particolare con l'approvazione dei P.U.A. nel frattempo presentati, si rende necessario completare le VERIFICHE di OTTEMPERANZA previste nel citato parere VAS.

A tal fine con nota prot. 22850 del 07.10.2019 è stata avviata la procedura di verifica relativa alle prescrizioni dell'Aeronautica Militare, cui ha fatto seguito la nota del Comando della 1^ Regione Aerea (pervenuto in data 29.10.2019 al prot. 25039) con la quale è stato interpellato il Comando del locale 3° Stormo, al fine di acquisirne il parere, che è stato espresso poi con comunicazione, al Comando della predetta Regione Aerea, del 18.02.2020.

Il Comando del 3^ Stormo, dopo aver analizzato il progetto di Piano – Variante 2, ha espresso le seguenti valutazioni :

- *nulla-contro alla realizzazione degli interventi previsti nella Scheda Progetto n. 18, sopra richiamata, limitatamente agli aspetti di interesse del 3° Stormo, ma pur sempre in ordine alle determinazioni di competenza dello Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare, che ha già espresso il parere favorevole alla cessione dell'area interessata (fg. SMA/446/D.20.04-27 del 04.07.2017), fatto salvo il buon fine del protocollo di intesa in corso di definizione e l'assicurazione dei relativi vincoli;*



# COMUNE DI SOMMACAMPAGNA

Provincia di Verona

- *necessità di subordinare ogni qualsivoglia intervento di MITIGAZIONE AMBIENTALE degli impatti AEROPORTUALI da realizzarsi su sedimi del Demanio della Difesa al preventivo rilascio di specifici nulla-osta dello Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare e alla sottoscrizione di un secondo eventuale protocollo di intesa;*

- *nulla-contro alla realizzazione degli altri interventi di trasformazione, sistemazione urbanistica di aree ed edifici ubicati all'esterno del perimetro del sedime aeroportuale, limitatamente agli aspetti d'interesse del 3° Stormo, evidenziando quanto sopra precisato relativamente all'avvenuta cessione dei Servizi alla Navigazione Aerea ed alle azioni ad essa connesse, ora gestite dal personale operante nell'Aeroporto Civile di Verona Villafranca.*

Va ricordato e messo in evidenza che gli interventi di mitigazione ambientale previsti (come da elaborati di progetto del P.I.) insistono su sedimi del demanio militare e che la loro realizzazione è subordinata all'ottenimento di specifici nulla-osta dello Stato Maggiore della Difesa.

Con successiva nota pervenuta in data 27.05.2020 al prot. 10958 il Comando della 1<sup>a</sup> Regione Aerea ha quindi trasmesso a questo Comune il parere definitivo sul progetto della Variante 2 al P.I., del quale va evidenziato il punto 2.b, per quanto attiene agli aspetti di natura ambientale, posto che il punto 2.a risulta già regolato dalla citata Specifica Scheda progetto.

Estratto nota 1<sup>a</sup> Regione Aerea - prot. 10958/20.

1. *Con il foglio a seguito lo Scrivente aveva ribadito l'opportunità che avvenissero contatti diretti fra Codesto Comune e il Comando 3° Stormo al fine di una completa valutazione degli effetti e delle ricadute del Piano degli Interventi in oggetto con gli interessi di questa F.A.*
2. *Atteso che si è verificato quanto sopra, sentito il parere del Comando locale, dal quale è emerso che sussistono alcune previsioni pianificatorie che interferiscono con le aree del Demanio della Difesa, si esprime quanto segue:*
  - a) *nulla contro alla realizzazione della nuova viabilità di accesso da sud all'abitato di Caselle (Scheda Progetto n. 18 – Tavola n. 1.2 della Zonizzazione – sc. 1:5.000 pagg. 42 e 43 del relativo fascicolo documentale) fatto salvo il buon esito del protocollo d'intesa, in corso di definizione, per la cessione di parte delle aree aeroportuali inserite nella citata Scheda di progetto;*
  - b) *gli interventi di Mitigazione degli Impatti Aeroportuali - art. 50 delle Norme Tecniche (Tavole n. 2.2 e 2.4 – Tutela dell'Ambiente – sc. 1:5.000) risultano in contrasto con la necessità di dover garantire la vigilanza e sicurezza dell'infrastruttura militare.*

Dal complesso dei pareri e delle valutazioni derivanti dagli approfondimenti svolti, discendono alcune immediate considerazioni tecnico – progettuali, **tra cui la necessità di adeguamento degli elaborati tecnici costituenti sia il P.A.T. che il P.I.** Ciò, in particolare, con riferimento specifico agli interventi di mitigazione degli Impatti Aeroportuali (che sono previsti sia sulle Tavole 2.2. e 2.4 – Tutela dell'Ambiente del P.I. vigente, che nella Tav. 4 del P.A.T. vigente) al cui attuazione è, altresì, regolata all'art. 8.y delle relative Norme Tecniche.

Si precisa che il riferimento è alla previsione, sia pur con diversa dimensione e/o profondità, lungo tutto il perimetro ed all'interno dell'ambito territoriale occupato dall'infrastruttura, di un "rilevato", completato da alberature di essenze autoctone, costituente una fascia continua di mitigazione ambientale, prevista sia nella porzione dell'aeroporto in gestione all'aviazione civile, sia che nella parte di sedime soggetta a servitù militari, gestita dal demanio difesa.



Stralcio Tav. 4 del P.A.T.



# COMUNE DI SOMMACAMPAGNA

Provincia di Verona

y. Interventi di mitigazione degli impatti aeroportuali  
In applicazione delle risultanze del Rapporto Ambientale inerente il procedimento di Valutazione Ambientale Strategica (VAS), nelle aree individuate nella Carta della Trasformabilità lungo il perimetro dell'infrastruttura aeroportuale devono essere realizzati gli interventi di mitigazione previsti dall'Allegato C al predetto Rapporto Ambientale. Tali interventi minimi sono necessari per la mitigazione relativamente allo stato attuale dell'esercizio aeroportuale e devono essere implementati ed integrati in base alle risultanze degli Studi di Impatto Ambientale (SIA) da avviare in applicazione della normativa vigente. Nessun intervento può essere approvato né realizzato in assenza delle necessarie mitigazioni.  
Gli ambiti individuati nella Carta della Trasformabilità inseriti anche nei contesti territoriali destinati alla realizzazione di programmi complessi, di cui al precedente punto 8.d, possono essere destinati a standard urbanistici del relativo programma complesso, con possibile inserimento di parcheggi pubblici.

Estratto N.T. del P.A.T.

Parte delle aree stesse sono altresì, nel P.A.T., comprese in un ambito inserito tra i "Contesti territoriali destinati alla realizzazione di programmi complessi" – Art. 8d delle N.T., che nel P.I. approvato è inserito nella Scheda Progetto n. 18, finalizzata a regolare gli interventi viabilistici connessi all'Accordo Territoriale, di seguito richiamato, in fase di definizione, discendente dall'approvazione del Master Plan Aeroportuale.

d. Contesti territoriali destinati alla realizzazione di programmi complessi: sono rappresentati con questa linea i perimetri delle aree del centro di Sommacampagna e delle aree di Caselle Nord e Sud destinate alla realizzazione di programmi complessi con accordo pubblico-privato, che vengono più compiutamente descritti di seguito rispettivamente nell'A.T.O. n°1 e nell'A.T.O. n°2.  
Il Piano degli Interventi potrà prevedere, in caso di particolari complessità, espressamente rilevate dal Consiglio Comunale, la possibilità di frazionare in stralci la realizzazione del progetto, prevedendo che gli interventi privati siano successivi e/o contestuali a quelli di interesse pubblico: Laddove ciò non fosse oggettivamente possibile l'intervento dovrà essere progettato unitariamente e il privato dovrà garantire la realizzazione della parte di interesse pubblico, versando al Comune l'onere per la successiva realizzazione delle relative opere.  
*Al fine di valutare i possibili effetti significativi sull'ambiente derivanti dall'attuazione degli Accordi tra soggetti Pubblici e Privati, per l'ambito individuato quale "area tra via Verona e infrastrutture autostradali -Corte Palazzina", gli stessi dovranno essere sottoposti, ai sensi dell'art. 12 del D. Lgs. 152/2006 e dell'art. 40 della L.R. 13/2012, a verifica di Assoggettabilità- (parere V.A.S. N. 39 del 17/05/2012 – prescrizione n. 1.1.3)*

Estratto N.T. del P.A.T.

In tale Accordo, agli Art. 3 e 4 (vedi stralcio) è previsto che il Comune proceda al recepimento del citato Master Plan all'interno del P.A.T. e del P.I. al fine di consentire l'esecuzione delle misure di compensazione e mitigazione previste nelle schede progetto allo stesso allegate.

**Art. 3**  
**Accertamento e verifica della coerenza con i PAT**

La Provincia, il Comune di Verona, il Comune di Sommacampagna ed il Comune di Villafranca, si impegnano a recepire e adeguare i rispettivi Piani di Assetto del Territorio e Piani degli Interventi alle previsioni del Master Plan al fine di consentire l'esecuzione delle misure di compensazione e mitigazione secondo le modalità e le tempistiche indicate nelle schede tecniche allegate all' Accordo.

**Art. 4**  
**Individuazione degli interventi di mitigazione e compensazione ambientali**

1. Gli interventi di mitigazione e compensazione ambientali oggetto dell'Accordo (di seguito "Interventi"), proposti nello Studio di impatto ambientale, nell'ambito del procedimento in premessa richiamato, ai fini dell'approvazione del Master Plan, sono quelli descritti nelle schede tecniche allegate all' Accordo.

Estratto Accordo Territoriale

Va ricordato che le citate previsioni urbanistiche sono state inserite nel P.A.T. a seguito delle verifiche ambientali rese necessarie in sede di Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.) del P.A.T. medesimo, come richiesto nel parere espresso dalla commissione Regionale VAS sul Rapporto Ambientale Preliminare alla predetta procedura, ove a pag. 11, tra le "**Componenti ambientali critiche da approfondire mediante indagini specifiche**" risulta inserito anche :

- **L'Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca che, per buona parte della sua superficie, è ubicato nel territorio del Comune di Sommacampagna.**

Ed è alla luce di tale indicazione, che vincolava questo Comune ed esaminare gli impatti aeroportuali ed a prevedere interventi di mitigazione degli stessi, cosicché il suddetto Rapporto Ambientale veniva implementato con l'Allegato C - redatto nel settembre 2008, contenente una proposta di possibile mitigazione prevedendo la realizzazione di un sistema **misto del tipo terrapieno con vegetazione**, finalizzato da un lato ad ottimizzare le capacità di "schermatura" e dall'altro a migliorarne l'inserimento nel paesaggio.



# COMUNE DI SOMMACAMPAGNA

Provincia di Verona

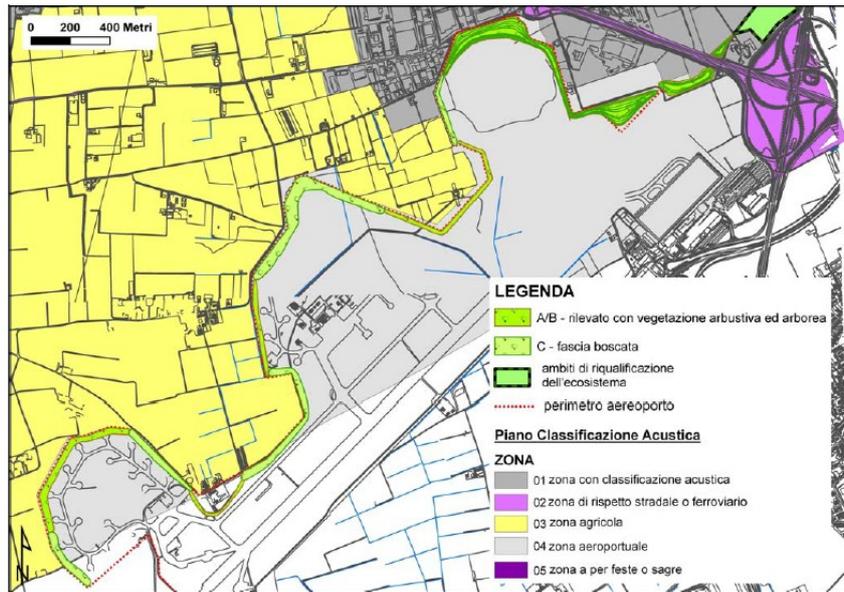


Figura 8.3 Ipotesi di prosecuzione delle barriere lungo il perimetro dell'aeroporto, tipologie A, B, C.

Tale indicazione è stata quindi riportata nella Tavola 4 del P.A.T. e nelle Norme Tecniche (art. 8y), ove tra l'altro si precisa che *"Tali interventi minimi sono necessari per la mitigazione relativamente allo stato attuale dell'esercizio aeroportuale e devono essere implementati ed integrati in base alle risultanze degli Studi di Impatto Ambientale (SIA) da avviare in applicazione della normativa vigente. **Nessun intervento può essere approvato né realizzato in assenza delle necessarie mitigazioni**"*.

Il medesimo articolo contiene inoltre specifiche indicazioni per l'utilizzo futuro delle aree inserite nell'ambito territoriale destinato alla realizzazione del "programma complesso" (oggi parte integrante della Scheda Progetto 18 del P.I.), laddove prescrive che *"Gli ambiti individuati nella carta della trasformabilità inseriti anche nei contesti territoriali destinati alla realizzazione di programmi complessi, di cui al precedente art. 8.d, possono essere destinati a standard urbanistici del relativo programma complesso con possibile inserimento di parcheggi pubblici"*.

Tale articolata previsione strategica è stata oggetto di analisi e di discussione con gli enti ambientali sovracomunali in sede di verifica di sostenibilità del "Master Plan Aeroporto Valerio Catullo" ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs 152/2006, all'interno della relativa procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.). Con delibera consiliare n. 21 del 15.03.2016, era stata infatti sollevata la questione relativa all'equilibrio ambientale del territorio in relazione proprio alla V.A.S. del P.A.T. ed alle prescrizioni dell'Allegato C del relativo Rapporto Ambientale (come sopra citato) – Osservazione n. 4.

A seguito del deposito (in data 12.07.2016) di una serie di integrazioni volontarie al progetto del Master Plan, il Consiglio Comunale si è nuovamente espresso con delibera n. 81 del 27.10.2016, ribadendo (integrandole e precisandole) tutte le precedenti Osservazioni e richieste di mitigazione ambientale.

**La Relazione Tecnica di accompagnamento, con riferimento all'Osservazione 4, precisa (pag. 12) :**

*"Ne discende quindi che lo stato attuale dell'infrastruttura è già stato oggetto di Valutazione Ambientale, per altro non contestata (la Soc. di Gestione che ha osservato sul piano – vedi n. 29 del II° Periodo pag. 81/82/83 della D.G.R. citata - n. 556 del 03.05.13 - ratifica regionale del PAT- **sul presupposto che il progetto di Piano avrebbe violato proprio l'Accordo allegato al P.A.T. in riferimento alla bozza di Master Plan all'epoca elaborato, poi sostituito dall'attuale progetto**) e quindi le MITIGAZIONI in esso previste sono divenute per questo Comune parte integrante e sostanziale delle strategie di mitigazione ambientale del territorio, con possibili effetti negativi sull'attuabilità delle previsioni urbanistiche del piano stesso per la frazione di Caselle e quindi **con potenziale gravissimo danno per la comunità locale.**"*

Nell'ambito del procedimento di V.I.A. si inserisce, anche, il parere del Comitato Tecnico Regionale che, esaminato il progetto e preso atto delle Osservazioni pervenute (delibere consiliari n. 21/2016 e 81/2016) ha espresso PARERE FAVOREVOLE al rilascio del giudizio di compatibilità ambientale positivo, dopo aver preso atto (pag. 4/46) che, dall'analisi della pianificazione in atto, *"non emergono incompatibilità con il PAT del Comune di Sommacampagna, le cui norme obbligano a realizzare, lungo il perimetro dell'infrastruttura aeroportuale, interventi di mitigazione dell'impatto acustico tramite barriere vegetali o rilevati (che dovranno essere integrati / modificati in seguito all'esito dello studio di Impatto Ambientale)*.

In sostanza gli accertamenti ambientali svolti dal Comitato, confermano l'impostazione metodologica proposta nello Studio di Impatto del proponente (S.I.A.), con pesanti ripercussioni sulla cosiddetta "opzione zero" (*appare condivisibile il giudizio di insostenibilità della cosiddetta "alternativa zero", vale a dire la conservazione dell'attuale status aeroportuale per gli anni*



# COMUNE DI SOMMACAMPAGNA

Provincia di Verona

futuri, a fronte di un ineluttabile incremento del numero dei passeggeri, in quanto tale incremento si accompagnerebbe ad un progressivo decadimento dei livelli di servizio aeroportuale), con riferimento all'analisi dello stato di fatto.

In tale ottica, pur rinviando alla Commissione Nazionale competente il definitivo parere sulle Osservazioni pervenute, il Comitato Regionale, con riferimento alle proposte di integrazione delle mitigazioni del proponente (tra cui per il Comune di Sommacampagna la realizzazione di una fascia alberata nella frazione Caselle, in area da definire, e di una nuova rotonda presso il cavalcavia della SP 26 in località Caselle – vedasi la Scheda Progetto n. 18 del P.I.), ha prescritto che :

*“Siano realizzate le mitigazioni a carattere territoriale (principalmente barriere antirumore e fasce alberate) con le tempistiche dichiarate nell'apposito elaborato integrativo (Approfondimenti conoscitivi relativi agli interventi di mitigazione), ovvero in anticipo rispetto al completamento dell'infrastruttura aeroportuale; il posizionamento delle fasce alberate dovrà avvenire in modo da consentire un effettivo effetto di schermatura delle emissioni acustiche ed atmosferiche, compatibilmente con le prescrizioni relative alla sicurezza del traffico (aereo e stradale) e alla necessità di evitare la frequentazione dell'avifauna e con riferimento anche alle previsioni in merito contenute nei Piani di Assetto del Territorio dei due Comuni di Localizzazione”.*

Alla luce di tali valutazioni la Commissione Nazionale V.I.A., relativamente alle previsioni del P.A.T. di Sommacampagna, ha espresso, con parere n. 2303 del 10.02.2017 (pag. 6), le seguenti considerazioni :

*“- dall'analisi del rapporto di coerenza del Masterplan con lo strumento pianificatore in esame non emergono incompatibilità; - le norme tecniche di attuazione del P.A.T. (art. 8.y) fissano comunque l'obbligo di realizzare, lungo il perimetro dell'infrastruttura, interventi di mitigazione dell'impatto acustico aeroportuale mediante costruzione di barriere antirumore vegetale ovvero rilevati con vegetazione. Tali interventi, definiti nel P.A.T. utilizzando quali dati input le curve isolivello LVA preliminari e non approvate dalla Commissione Aeroportuale, **si considerano non utili allo stato attuale. Gli interventi di mitigazione / compensazione dovranno essere stabiliti nelle sedi idonee** (vedasi le successive prescrizioni) **sulla base delle risultanze del presente Studio di Impatto Ambientale.**”*

La Commissione ha quindi concluso i lavori con, tra le altre, la seguente prescrizione :

**“2 – Si definisca un Accordo Territoriale coordinato da ARPAV tra l'ENAC, il Gestore aeroportuale, la Provincia di Verona e i Comuni di Verona, Sommacampagna e Villafranca nel quale precisare la coerenza degli interventi previsti dal MasterPlan rispetto ai Piani di Assetto del Territorio (PAT) dei singoli Enti locali. Nell'Accordo dovranno essere condivise le tipologie, le modalità e i tempi di attuazione degli interventi di mitigazione e o compensazione ambientale”.**

Tale prescrizione è stata quindi recepita e trova legittimazione normativa, nel DECRETO di Compatibilità Ambientale n. 191 del 27.07.2017 e nel relativo Quadro Prescrittivo (art. 1) che costituisce, alla luce di quanto sopra, l'unico riferimento utile per la verifica di sostenibilità ambientale dell'infrastruttura aeroportuale, sia nello stato attuale che in quello futuro ed, in ogni caso, fino al completamento degli interventi di potenziamento – ampliamento previsti nel MasterPlan.

**Trova quindi riscontro tecnico quanto indicato ai punti 3 e 4 del suddetto Accordo e, conseguentemente, decade ogni dubbio sulla sostenibilità delle previsioni del P.A.T. e del P.I. ad esso conseguente, ferma restando la necessità che le relative normativa e cartografia vengano opportunamente adeguate al MasterPlan approvato ed agli interventi di mitigazione stabiliti nell'Accordo Territoriale citato.**

Parallelamente risultano quindi pienamente coerenti con gli atti citati i rilievi formulati dall'Autorità Militare, oggetto della presente analisi, con la citata nota prot. 10958/20 punto 2 lett. a) e b).

**Pertanto in relazione a quanto illustrato e pur in pendenza del dovuto adeguamento degli strumenti urbanistici vigenti (P.A.T. e P.I.) al Decreto Ambientale n. 191 del 27.07.2017, si ritiene che sia stato OTTEMPERATO alla prescrizione imposta dalla Commissione Regionale con parere V.A.S. n. 44 del 14.03.2019 relativamente ai rilievi dell'Autorità Ambientale consultata (Aeronautica Militare).**

\*\*\*\*\*

Lo scrivente ufficio, con riferimento alle Prescrizione afferente alla possibile interferenza degli ambiti oggetto di variante con le aree inserite nel “Piano di Emergenza Comunale”, ha esaminato il vigente Piano Comunale di Protezione Civile (approvato con delibera consiliare n 39 del 30.09.2013) ed in particolare l'aggiornamento dello stesso datato 13.12.2013 con riferimento all'Allegato 2, ove sono individuate le aree di emergenza.

La verifica è stata effettuata sulla base delle NUOVE AZIONI urbanistiche previste e con specifico riferimento alle Schede Progetto descritte nel relativo allegato del Piano degli Interventi.

Nella seguente Tabella né sono illustrate le risultanze :



# COMUNE DI SOMMACAMPAGNA

Provincia di Verona

Verifica interferenze con Aree di Emergenza del Piano Protezione Civile - Anno 2013						
Tabella Aree di Emergenza - Tavola "Allegato 2"				Analisi delle Interferenze con Schede Progetto P.I.		
n. Area	Tipologia Area	Ubicazione	Descrizione	Motivazione		
				si / parziale - n.	no	
1	Area attesa della popolazione	Sommacampagna	Parcheggio via A. Doria		X	Area confermata come parcheggio e verde del PUAC-16
2	Area attesa della popolazione	Sommacampagna	Parcheggio via Foscolo		X	Area confermata come parcheggio e verde del PUAC-5
3	Area attesa della popolazione	Sommacampagna	Parcheggio via Zomer		x	Area confermata come parcheggio e verde - Cimitero Capoluogo
4	Area attesa della popolazione	Sommacampagna	Parcheggio via Zanella		x	Area confermata come parcheggio del PUAC-26
5	Area attesa della popolazione	Sommacampagna	Parcheggio via Chiesolina	parziale - Scheda 17		L'area rientra parzialmente parte nell'ambito regolato dalla Scheda Progetto 17, parte è utilizzata come parcheggio privato
6	Area di ricovero della popolazione	Custoza	Campo sportivo di Custoza		x	Area è confermata nell'uso previsto
7	Area attesa della popolazione	Custoza	Parcheggio di via Nuova		x	Area confermata come parcheggio
8	Area di ricovero della popolazione	Custoza	Area verde di via Nuova		x	Area confermata come verde
9	Area ammassamento soccorsi/torri	Sommacampagna	Area comunale e di via Cesarina		x	Area confermata come zona per servizi di interesse comune
10	Area di ricovero della popolazione	Sommacampagna	Area impianti sportivi e parco Villa Venier		x	Area confermata nell'uso indicato
11	Area di ricovero della popolazione	Caselle	Area impianti sportivi		x	Area confermata nell'uso indicato
12	Area di ricovero della popolazione	Caselle	Area impianti sportivi		x	Area confermata nell'uso indicato
13	Area attesa della popolazione	Caselle	Parcheggio via S. Giovanni XXIII		x	Area confermata come parcheggio del PUAC-21
14	Area attesa della popolazione	Caselle	Area verde - giardini		x	Area confermata nell'uso a verde e giardini
15	Area attesa della popolazione	Sommacampagna	Parcheggio via La Malfa		x	Area confermata come parcheggio del PUAC-4
16	Area attesa della popolazione	Sommacampagna	Parcheggio e verde via Orsa Minore		x	Area confermata come parcheggio e verde del PUAC-22
17	Area attesa della popolazione	Sommacampagna	Area parcheggio di via De Gasperi		x	Area confermata come parcheggio del PUAC-2
18	Area attesa della popolazione	Sommacampagna	Area parcheggio di via Moro		x	Area confermata come parcheggio del PUAC-3
19	Area attesa della popolazione	Sommacampagna	Piazza Carlo Alberto		x	Area confermata nell'uso indicato (verde e parcheggi)
20	Area attesa della popolazione	Sommacampagna	Area via Don Tramonte		x	Area confermata nell'uso indicato (verde e parcheggi)
21	Area attesa della popolazione	Sommacampagna	Parcheggio impianti sportivi		x	Area confermata nell'uso indicato
22	Area attesa della popolazione	Sommacampagna	Area via Campagnol - Scuole		x	Area confermata nell'uso indicato

Come emerge dalla Tabella, delle 22 Aree di Emergenza individuate nel Piano di Protezione Civile vigente, solo la n. 5 – "Parcheggio di via Chiesolina" risulta essere parzialmente interferito dalla Scheda Progetto n. 17, come illustrato nella seguente Figura 1, ove l'Area di Emergenza è evidenziata dal tratteggio in rosso.



Figura 1

Come ben visibile trattasi di una "carenza" di definizione grafica di due ambiti che risultano sovrapporsi :

- l'Area di Emergenza che corrisponde ad un piazzale esistente utilizzato per la sosta temporanea degli avventori del ristorante esistente (tratteggiato rosso);
- il Perimetro della Scheda Progetto (bordo blu tratteggiato) che è finalizzata alla "possibilità, previo accordo di individuare un ambito di atterraggio crediti edilizi".

Tale sovrapposizione non determina "l'incompatibilità" tra le previsioni in esame, in quanto l'ambito di intervento è finalizzato all'atterraggio dei "crediti edilizi" ed è estremamente ampio e non preclude il mantenimento dell'Area di Emergenza poiché la superficie di "atterraggio" non può superare il 10% di quella complessiva dell'ambito.

**Pertanto in relazione agli accertamenti condotti ed in OTTEMPERANZA al parere V.A.S. n. 44 del 14.03.2019, è possibile affermare che NON SUSSISTONO INTERFERENZE tra gli ambiti di intervento previsti dalla Variante 2 al P.I. e le aree individuate nel "Piano di Emergenza Comunale".**

\*\*\*\*\*

Sommacampagna, li 24.07.2020

**Il Responsabile del Servizio**  
(Arch. Paolo Sartori)  
*Firmato digitalmente ai sensi di Legge*