

18- AEROPORTO CIVILE - ESAME VALUTAZIONE DELL'IMPATTO AMBIENTALE (V.I.A.).

Questo problema e' legato a doppio filo con quanto indicato al punto 7- PIANTUMAZIONE ZONA AEROPORTUALE, in quanto l'intervento sul territorio dovrà essere coordinato da un progetto generale che interesserà le tre o più amministrazioni coinvolte: l'Aeronautica Militare, il Ministero della Aviazione Civile, la Società di Gestione dello Scalo, la provincia di Verona e il Comune di Sommacampagna.

Il progetto Generale di Ampliamento dello Aerostazione deve essere ormai pronto e pensiamo che sarà presto presentato per l'approvazione; in detto progetto dovranno essere indicate soluzioni chiare e precise ai problemi provocati all'ambiente che per la maggior parte ricadono sul comune di Sommacampagna e in particolare sulla frazione di Caselle.

E' importante esaminare i nuovi progetti esecutivi di sviluppo con il relativo V.I.A. (valutazione dell'impatto ambientale) che la società aeroportuale intende proporre, per acquisire tutte quelle informazioni necessarie al nostro corretto sviluppo territoriale, per avere conoscenza delle ricadute economiche, pero' sempre con una particolare attenzione alla salvaguardia del territorio.

Devono in ogni caso essere adottate tutte quelle soluzioni a garanzia del massimo sollievo dei problemi generati dal rumore dagli aerei.

L'analisi di questo problema procede di pari passo con la discussione con gli enti militari, se la stessa disponibilità dimostrata dai militari sarà attuata anche dai civili, riteniamo esistano ottime basi per una concreta soluzione al problema.

Tutto ciò considerato, dati i notevoli tempi necessari ad approntare un progetto e il relativo coordinamento, si propone che in ogni caso il progetto per la piantumazioni di alberi in zona militare prosegua per suo conto, in quanto effetti positivi al ricambio d'aria sono già motivazione sufficiente.

Dopo questa doverosa premessa, prima di iniziare a scrivere le Osservazioni alla VIA, ricordo poi che è dal 2007 che il sottoscritto sostiene che l'Aeroporto Catullo doveva essere sottoposto alle procedure di V.I.A. ed in questi anni ha intrecciato un intenso scambio di corrispondenza con la D.G.A. della C.E.

Dopo l'ultima Comunicazione della Direzione Generale Ambiente della Commissione Europea ricevuta il 10.12.2015 - www.vivicaselle.eu/Ares-2015-5734889.pdf - il 18.12.2015 il sottoscritto, ha risposto "a riscontro" in merito a quanto ricevuto - www.vivicaselle.eu/1Ris-ARES-2015-5734889.pdf - inviando una comunicazione - se pur per conoscenza - anche alla... Save SpA (Aeroporto di Venezia), alla... Aertre Spa (Aeroporto di Treviso) alla... Società Aeroporto Valerio Catullo SpA, alla Direzione Generale Ambiente V.I.A.-V.A.S. del Ministero dell'Ambiente e anche all'ENAC - Ente Nazionale Aviazione Civile.

Ciò premesso si precisa che ad oggi, ancora nessuno delle SpA e/o Enti sopra indicati, ha ancora risposto alla richiesta del sottoscritto di avere conoscenza delle opere e degli interventi realizzati in questi tre aeroporti a partire dalla data del 14 Marzo 1999, data di entrata in vigore della Direttiva 97/11/CE.

Dopo che in data 15.01.2016, l'ENAC, come soggetto "Proponente" ha presentato l'Istanza di V.I.A. dell'Aeroporto "Valerio Catullo", il sottoscritto, il 18.01.2016 ha riscritto alla D.G.A. della C.E. inviando - per conoscenza - detta comunicazione anche ai Sindaci dei Comuni di Sommacampagna, Villafranca e Verona - www.vivicaselle.eu/2Ris-ARES-2015-5734889.pdf - evidenziando che, anche a questa ulteriore comunicazione, ad oggi, il sottoscritto... non ha ancora ricevuto alcuna risposta.

Va altresì segnalato che in data 19.01.2016 con n° 0009, il Ministero dell'Ambiente pubblicava il Decreto di Compatibilità Ambientale rilasciato ad ENAC relativo al Master Plan dell'Aeroporto di Venezia, che... come è noto invece di prendere come data di riferimento la data del 14.03.1999 per l'ANNO ZERO nelle procedura di V.I.A. si sottolinea che l'ENAC per il Master Plan dell'Aeroporto di Venezia - come "ANNO ZERO" - ha preso come riferimento l'ANNO 2013. www.va.minambiente.it/File/Documento/162364

Nella comunicazione inviata in data 18 Gennaio 2016, il sottoscritto evidenziava che come "ANNO ZERO" della Procedura di V.I.A. dell'Aeroporto Valerio Catullo era stato preso come anno di riferimento l'ANNO 2014, quando la DGA della CE, in data 13 gennaio 2010, archiviando la Pratica: EU PILOT 240/08/ENVI www.vivicaselle.eu/00-CE-13-01-10.pdf aveva evidenziato che l'ANNO ZERO era a partire dal 14.03.1999.

La informo infine che questi servizi hanno raccomandato alle autorità nazionali competenti, a titolo di buona prassi, di valutare nell'ambito della procedura di VIA sul Piano di Sviluppo Aeroportuale anche tutti gli impatti ambientali verificatisi nel periodo successivo alle modifiche o estensioni autorizzate dopo il 14.03.99. Si tratta tuttavia di una raccomandazione, non avendo la Commissione titolo ad imporre un obbligo in tal senso.

Va altresì evidenziato che la DGA della CE aveva archiviato la pratica EU PILOT 240/08/ENVI nel 2010, solo dopo che le Autorità Italiane avevano "promesso" che l'Aeroporto Valerio Catullo sarebbe stato sottoposto a V.I.A. e quindi quella pratica fu archiviata solo e perchè la documentazione relativa alla Istanza di V.I.A. era stata sottoposta alla procedura di "scoping" di cui si riportano i documenti relativi:

Il primo documento:

U.prot. exDSA-2009-0030390 del 13/11/2009 del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - ex Direzione Salvaguardia Ambientale, indirizzata all'ENAC, al Ministero per i Beni e le Attività Culturali, alla Regione Veneto, Dipartimento Tutela dell'Ambiente e al Presidente Commissione VIA/VAS. oggetto: "Procedura art. 21 D.lgs n° 152/06 e ss.mm.ii relativamente al Piano di Sviluppo dell'Aeroporto Catullo di Verona - trasmissione parere della Commissione Tecnica VIA/VAS".

Il secondo documento:

U.prot CTVA-2009-0004095 del 04/11/2009 della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA VAS, indirizzata al Ministro dell'Ambiente e alla Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale avente oggetto: "Procedura Preliminare ex art. 21 D.lgs n° 152/06 e ss.mm.ii Piano di Sviluppo dell'Aeroporto Catullo di Verona. Trasmissione parere della Commissione Tecnica VIA/VAS".

Il terzo documento:

Data emissione: 14.05.09 redatto dalla ditta Ares srl per il Committente: Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca S.p.A. 37060 Caselle di Sommacampagna (VR) un elaborato avente a titolo: "Studio Ambientale Preliminare - Relazione Tecnica (art. 21 del D.Lgs. 152/06 e s.m.i. - Parte seconda - Titolo III)".

Ricordato questi documenti, riportiamo un estratto dell'ultima lettera ricevuta dalla D.G.A. della C.E.

La invitiamo pertanto a inviarci tali informazioni in modo sintetico, compilando la tabella allegata alla presente comunicazione. La nostra richiesta riguarda tutti gli interventi ricadenti nella definizione di "progetto", come prevista dall'articolo 1(2), lettera a) della Direttiva VIA, id est "la realizzazione di lavori di costruzione o di altri impianti od opere", oppure "altri interventi sull'ambiente naturale o sul paesaggio, compresi quelli destinati allo sfruttamento delle risorse del suolo", già autorizzati, realizzati oppure in fase di realizzazione a partire dal 14/03/1999³ e fino ad oggi, negli aeroporti da Lei segnalati.

Ad ogni modo, vorrei precisare che ai sensi dell'articolo 4(1) in combinato disposto con il punto 7, lettera a) dell'Allegato I della Direttiva VIA, solo gli aeroporti che hanno una pista di almeno 2100m sono da assoggettare ad una procedura completa di VIA. Gli aeroporti più piccoli, oppure le modifiche o estensioni di tutti gli aeroporti - a prescindere dalla lunghezza della pista - che possono avere notevoli ripercussioni negative sull'ambiente sono da assoggettare allo screening di VIA, al fine di verificare se una procedura completa di VIA fosse necessaria (ai sensi dell'articolo 4(2) in combinato disposto con il punto 13, lettera a) dell'Allegato II della Direttiva VIA).

Visto che, finalmente, l'Aeroporto Valerio Catullo viene sottoposto a procedura di VIA, tra tutti i documenti ricevuti in questi anni (a partire dal 2007)... mi sia permesso di ricordarne uno, visto che per aver sostenuto l'obbligatorietà di sottoposizione alla V.I.A. - ero stato anche diffidato dalla Società di Gestione Aeroportuale e tramite un Avvocato incaricato dalla Catullo SpA avevo ricevuto questa diffida:

Studio Legale
Avv. Domenico Bezzi
Via L. Cadorna, 7 - 25121 BRESCIA
tel. 030-3759392; fax 030-2938011
CF.: BZZ DNC 62 T13B 157 F- P.I.: 03586290177
bezzi@studiobezzi.com

Brescia, 15 novembre 2010

Egr. sig. Beniamino Sandrini
via del Fante, 21
37066 Caselle di Villafranca (Vr)

A/R

OGGETTO: Diffida a proseguire l'attività di divulgazione di notizie false e denigratorie a danno dell'immagine commerciale dell'Aeroporto Valerio Catullo S.p.A..

Egregio Signor Beniamino Sandrini, scrivo in nome e per conto dell'Aeroporto Catullo spa che mi ha, in proposito, conferito specifico incarico.

La Società mia assistita è, infatti, venuta a conoscenza della posta elettronica da Lei trasmessa ai *media* nazionali e locali (stampa, televisione e radio), circa i lavori in corso presso l'aeroporto Valerio Catullo, con l'intento di divulgare tra i passeggeri notizie allarmanti con toni diffamatori, a discredito del servizio prestato dall'Aeroporto ed a danno della sua immagine commerciale.

E non solo. Con atto ancor più grave, consta che con il medesimo strumento dell'*e-mail* Lei abbia contattato, per il tramite del Responsabile Commerciale Marketing per l'Italia del Nord, la società di volo Ryanair, *Partner* commerciale dell'Aeroporto Catullo, allo scopo di minare e sabotare i rapporti d'intesa ed i progetti di sviluppo con questa in corso, riferendo di notizie e dati del tutto privi di fondamento, quali quelli sul congetturato mancato assoggettamento alla procedura di valutazione di impatto ambientale dell'Aeroporto di Verona, risolto con un clamoroso flop dalla Commissione Europea che, da Lei investita della questione, ha archiviato la pratica in data 24 febbraio 2010.

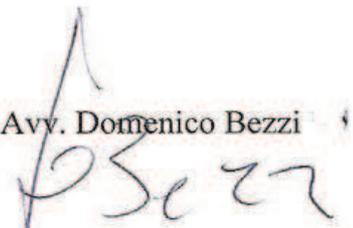
Giunti a questo punto, si fa presente che la condotta diffamatoria da Lei perpetuata non risulta ulteriormente tollerabile dalla mia Assistita, la quale pertanto, e per il mio tramite, La

invita-diffida

a cessare ogni attività di divulgazione e diffusione, con ogni mezzo, di informazioni mendaci e di notizie inconsistenti discreditanți l'immagine commerciale dell'Aeroporto Valerio Catullo il quale, si rendo noto, a tutela del servizio aeroportuale prestato valuterà l'opportunità di promuovere, in ogni caso, un'azione legale nei Suoi confronti, al fine di ottenere il risarcimento dei danni patiti e *patiendi* in ragione delle arbitrarie iniziative da Lei intraprese nel corso di questi anni, nonché di presentare esposto alla Procura della Repubblica in relazione ai profili penalistici che la condotta surriferita coinvolge.

Distinti saluti.

Avv. Domenico Bezzi



OSSERVAZIONI all'ISTANZA di V.I.A. del MASTER PLAN dell'AEROPORTO di VERONA

Quanto di seguito inviato come Osservazioni alla Istanza di V.I.A. dell'Aeroporto Valerio Catullo vorrebbero anche essere dei suggerimenti e proposte che potrebbero essere utili per i Comuni interessati qualora ritenessero che quanto inviato come "contributo personale" avesse da essere utile e da supporto per eventuali loro azioni a tutela dell'Ambiente e per la salvaguardia della Salute Pubblica.

OSSERVAZIONE n° 01

L'ENAC non può essere il soggetto Proponente delle Istanze di VIA in quanto chi controlla se le Società Aeroportuali rispettano le Leggi Nazionali e le Direttive Europee... è sempre lo stesso soggetto che presenta le Istanze di VIA, quando ENAC, invece, avrebbe dovuto sanzionare per le evidenti violazioni della VIA come queste sono state operate in questi anni presso l'Aeroporto Valerio Catullo di Verona.

ENAC può eventualmente presentare le Istanze di VIA solo per gli Aeroporti che sono in "gestione diretta" dell'ENAC stessa, ma non per gli aeroporti affidati in "gestione totale", visto quanto riportato al comma 2 dell'Art. 9 - realizzazione di opere e migliorie del Regolamento Affidamento Aeroporti demaniali per l'Aviazione Civile dove è stabilito che: "I progetti per la realizzazione di nuove opere o per interventi aeroportuali relativi alle migliorie dello scalo sono predisposti dal concessionario previa autorizzazione dell'ENAC che ne verifica la coerenza con la natura ed il ruolo dell'aeroporto".

https://www.enac.gov.it/repository/ContentManagement/information/N639217606/Regolamento_Aviazione_Generale_ed_1.pdf

Ed è evidente che tutte le procedure di VIA dove ENAC è stato e sarebbe il soggetto "Proponente" sono tutte procedure nulle e quindi sono illegittime tutte le autorizzazioni rilasciate in questi ultimi anni.

OSSERVAZIONE n° 02

L'ANNO ZERO delle Istanze di VIA di Aeroporti come quello di Verona che mai sono stati sottoposti alla VIA deve essere valutato a partire dalla data del 14 Marzo 1999 data di entrata in vigore della Direttiva 97/11/CE ed è da tale data che vanno calcolate le opere di mitigazione e di compensazione ambientale.

In merito a questa Osservazione invito a rileggere quanto già inviato alla Direzione Generale Ambiente della Commissione Europea in data 26 gennaio 2016 - www.vivicaselle.eu/2Ris-ARES-2015-5734889.pdf dove, con foto satellitari (facilmente recuperabili su Google Earth) è possibile avere la percezione e di individuare tutte le opere e gli interventi che sono stati realizzati all'Aeroporto "Valerio Catullo" senza nemmeno aver effettuato prima... nemmeno la procedura di Verifica di Assoggettabilità alla VIA.

Ed è pertanto evidente che la quantificazione e la qualità degli impatti ambientali, subiti e da subire va calcolata - come ANNO ZERO - a partire dal 19 Marzo 1999, come da quella data vanno calcolate le opere di mitigazione ambientali e le opere di compensazione ambientale che devono essere eseguite.

OSSERVAZIONE n° 03

Dall'esame della documentazione predisposta per l'Istanza di VIA dell'Aeroporto di Verona, pare che sia evidente che il "Proponente" ha presentato della documentazione carente, insufficiente e che non siano state rispettate le prescrizioni riportate nel parere espresso dalla Commissione VIA Nazionale:

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

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

IL SEGRETARIO DELLA COMMISSIONE
(Avv. Sandro Campilongo)

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

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

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

1. Lo Studio di Impatto Ambientale dovrà prevedere per la caratterizzazione della componente Atmosfera, una campagna di rilevazione per tutti gli inquinanti d'interesse, nelle forme, tempi e modalità previsti dalla normativa vigente, facendo sì che:
 - (i) l'output del modello utilizzato sia in forma grafica (grigliato),
 - (ii) siano evidenziate le emissioni totali per i vari scenari e sorgenti,
 - (iii) venga individuata in modo univoco la definizione e la localizzazione delle sorgenti considerate,
 - (iv) siano chiare le tecniche di campionamento e misura della qualità dell'aria (come intervalli temporali di monitoraggio, strumentazione utilizzata ecc) e le informazioni per i rilievi dei parametri meteorologici misurati contestualmente agli inquinanti.

L'analisi dell'inquinamento atmosferico, associato all'attività dell'Aeroporto di Verona dovrà essere sviluppata in conformità a quanto indicato nel Decreto Ministeriale n. 60/2002. Obiettivo della caratterizzazione della qualità dell'aria è quello di stabilire la compatibilità ambientale dell'opera con le normative vigenti in materia di inquinamento atmosferico, sia allo stato attuale sia allo stato futuro (configurazione di progetto), a seguito dell'adeguamento dell'attuale aeroporto alla nuova configurazione di traffico ipotizzata.

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

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

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

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

DELLA
Com.
dell'Impo
Il S

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

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

- Ossidi di Azoto (NO, NO₂, NO_x),
- Monossido di Carbonio (CO),
- Biossido di zolfo (SO₂),
- Ozono (O₃)
- PTS (PM10 – PM2.5)

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

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

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

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

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

2. Lo Studio di Impatto Ambientale dovrà prevedere, per la caratterizzazione della componente Rumore, una campagna di misure relative alla caratterizzazione del clima acustico del rumore aeroportuale, che:

- (i) riveda gli scenari delle curve isofoniche (LVA) per le diverse fasi di realizzazione dell'opera,

(ii) caratterizzi l'area con particolare attenzione ai ricettori presenti, e evidenzi:

- le condizioni meteorologiche, la velocità e la direzione del vento;
- il tempo di riferimento e di osservazione;
- la catena di misura completa e il certificato di verifica della taratura;
- le classi di destinazioni d'uso alla quale appartiene il luogo di misura.

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

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

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

OSSERVAZIONE n° 04

A partire da questa Osservazione si segnalano le incongruenze, gli errori, le criticità e le anomalie come queste sono contenute nel documento denominato: **"Relazione Tecnica - Parte 1 di 6"**, aggiungendo quando possibile dei suggerimenti e delle precisazioni che andrebbero valutate.

In merito a quanto riportato a **pagina 24** il sottoscritto ritiene che il **"Proponente - ENAC"** non abbia ben compreso e ben attentamente esaminato il **PRS Programma Regionale di Sviluppo**, se poi nelle Analisi di Compatibilità e nelle Considerazioni Finali è stato espresso il quanto di seguito riportato:

"Dall'analisi del rapporto di coerenza del MasterPlan con lo strumento pianificatore in esame emerge una completa compatibilità; si sottolinea infatti che il P.R.S. è uno strumento programmatico "strategico" che fissa indirizzi, direttive, priorità e prescrizioni per gli strumenti di pianificazione territoriale di dettaglio. Tali indirizzi sono pienamente rispettati nel progetto del Masterplan che, mediante il potenziamento delle infrastrutture nonché la realizzazione del collegamento delle diverse infrastrutture di trasporto (veicolare e ferroviario), persegue uno degli obiettivi espressi nel P.R.S.: "dare unitarietà al sistema delle reti e della logistica a lunga distanza"."

Ed è evidente che questa Analisi di Compatibilità e le Considerazioni Finali... **deve essere rifatta.**

OSSERVAZIONE n° 05

In merito a quanto riportato a **pagina 25** il sottoscritto ritiene che il **"Proponente - ENAC"** non abbia ben compreso e ben attentamente esaminato il **D.P.E.F. - Documento di Programmazione Economica e Finanziaria**, se poi nelle Analisi di Compatibilità e nelle Considerazioni Finali è stato espresso questo:

"Dall'analisi del rapporto di coerenza del MasterPlan con lo strumento di programmazione in esame emerge una completa compatibilità; si sottolinea infatti che il D.P.E.F. è uno strumento programmatico "strategico" che, attraverso Missioni, Politiche e Azioni, fissa indirizzi, direttive, priorità e prescrizioni per gli strumenti di pianificazione territoriale di dettaglio. Tali indirizzi sono pienamente rispettati nel progetto del Masterplan mediante il potenziamento delle infrastrutture nonché la previsione del collegamento delle diverse infrastrutture di trasporto (veicolare e ferroviario), persegue gli obiettivi espressi nel D.P.E.F.: "promuovere lo sviluppo di infrastrutture potenziate e totalmente interconnesse nel settore dei trasporti, assicurare un'attuazione coordinata dei progetti infrastrutturali" e "qualificare l'accesso aeroportuale delle persone in Veneto"."

Ed è evidente che questa Analisi di Compatibilità e le Considerazioni Finali... **deve essere rifatta.**

OSSERVAZIONE n° 06

In merito a quanto riportato a **pagina 29** il sottoscritto ritiene che il **"Proponente - ENAC"** non abbia ben compreso e ben attentamente esaminato il **P.T.R.C. - Piano Territoriale di Coordinamento**, se poi

nelle Analisi di Compatibilità e nelle Considerazioni Finali è stato espresso il quanto di seguito riportato: “Dall’analisi del rapporto di coerenza del MasterPlan con lo strumento pianificatore in esame emerge una situazione di compatibilità; si sottolinea infatti che il P.T.R.C., anche nella nuova versione 2013, individua la cittadella aeroportuale tra i “poli primari per lo sviluppo” della regione, auspicando che venga favorita l’interconnessione con la Rete della Mobilità Veneta, attraverso specifici progetti strategici. Nel P.T.R.C. viene riconosciuta l’importanza dello sviluppo dello scalo aeroportuale veronese, **ribadendo la necessità di valorizzare le aree adiacenti lo scalo mediante misure di “perequazione e compensazione”.**”

Ed è evidente che questa Analisi di Compatibilità e le Considerazioni Finali... **deve essere rifatta.**

OSSERVAZIONE n° 07

In merito a quanto riportato a **pagina 33** il sottoscritto ritiene che il “**Proponente - ENAC**” non abbia ben compreso e ben attentamente esaminato il **P.A.Q.E. - Piano d’Area del Quadrante Europa**, se poi nelle Analisi di Compatibilità e nelle Considerazioni Finali è stato espresso il quanto di seguito riportato: “Dall’analisi del rapporto di coerenza del MasterPlan con lo strumento pianificatore in esame emerge una sostanziale compatibilità; si sottolinea infatti che gli **interventi previsti, finalizzati al potenziamento delle infrastrutture ed al miglioramento del servizio risultano in linea con le direttive fissate dal P.A.Q.E.** Inoltre, per la **limitazione dell’impatto sul paesaggio**, il Masterplan prevede che ***Gli interventi di nuova edificazione e di modifica dell’esistente vanno realizzati secondo criteri atti ad attenuare l’impatto visivo.*** I Comuni limitrofi agiscono per prescrivere, in caso di nuove edificazioni, idonei accorgimenti per il miglioramento dell’isolamento acustico; nell’ambito del presente SIA sono definiti, a riguardo del Masterplan, quegli **interventi necessari ed utili al contenimento degli impatti acustico, atmosferico ed ambientale in genere**, dopo opportuna quantificazione di tali impatti.”.

Ed è evidente che questa Analisi di Compatibilità e le Considerazioni Finali... **deve essere rifatta.**

OSSERVAZIONE n° 08

E che forse il “**Proponente - ENAC**” possa non aver compreso il significato di “**limitazione dell’impatto sul paesaggio**” e di: “***Gli interventi di nuova edificazione e di modifica dell’esistente vanno realizzati secondo criteri atti ad attenuare l’impatto visivo***” è ben evidente da queste sottostanti immagini dove il “**Paesaggio**” e “**Impatto Visivo**” è caratterizzato dalla presenza di queste impalcature di ferro (probabilmente “provvisorie” da decenni ormai destinate a parcheggio su due piani), che sono ben visibili dalle strade Provinciali, dall’Autostrada e caratterizzano l’ingresso dell’Aerostazione e che **devono essere eliminate per il rispetto del P.A.Q.E.**, ma che nel Master Plan... sono state invece mantenute.



E’ evidente che prima di parlare di “Paesaggio” all’Aeroporto Catullo, in presenza dei “**baraccamenti**” che hanno realizzato in questi anni e per le **architetture da “capannoni di polli”** che hanno utilizzato per realizzare l’Aerostazione dell’Aeroporto Valerio Catullo... **prima queste baracche vanno demolite.**

OSSERVAZIONE n° 09

In merito a quanto riportato a **pagina 44** il sottoscritto ritiene che il “**Proponente - ENAC**” non abbia ben compreso e ben attentamente esaminato cosa hanno scritto in merito alla **Tavola 2b del PTCP (Carta delle Fragilità)**, dove è stato espresso il quanto di seguito riportato: “all’interno del sedime aeroportuale è presente un sito classificato come sito inquinato (si tratta del sito Ex Cava Marchi presente nell’area terminale dell’aeroporto attualmente oggetto di procedura bonifica ai sensi del D.Lgs. 152/06, in particolare il progetto di bonifica è stato approvato con Determina n. 78 del 20/02/2014 del Comune di Villafranca e risulta in fase di affidamento l’incarico di progettazione esecutiva).”.

Il contenuto di questa frase va evidenziata, perché in questo paragrafo **risulta che l’ex Cava Marchi è ubicata all’interno del sedime aeroportuale**, mentre poi nelle tavole e nella Documentazione predisposta per il Master Plan come presentato... le aree dell’ex cava Marchi **non sono state volutamente inserite nel sedime aeroportuale**... ed è evidente che forse... **c’è un falso in atto pubblico**, operato al fine di nascondere e/o di confondere su altre progettuali, al fine di evitare la sottoposizione alla VIA.

OSSERVAZIONE n° 10

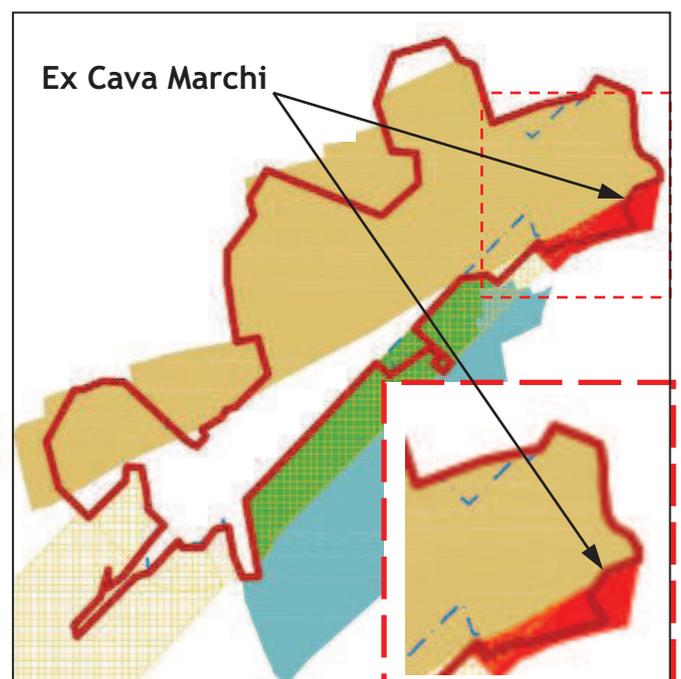
In merito a quanto riportato a **pagina 56** il sottoscritto ritiene che il “**Proponente - ENAC**” non abbia ben compreso e ben attentamente esaminato il **P.T.C.P. - Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale**, se poi nelle **Analisi di Compatibilità** e nelle **Considerazioni Finali** è stato espresso che: Dall’analisi del rapporto di coerenza del MasterPlan con lo strumento pianificatore in esame emerge una sostanziale compatibilità; inoltre il Masterplan, mediante il potenziamento delle infrastrutture, persegue uno degli obiettivi espressi nel P.T.C.P: “*La Provincia sviluppa tutte le iniziative necessarie al potenziamento dell’aeroporto Valerio Catullo*”. Ciononostante, dal punto di vista strettamente ambientale emergono alcuni elementi che necessitano di approfondimento nell’ambito del SIA, sommariamente riassunti di seguito per punti:

- la presenza di centri abitati e centri storici nelle immediate vicinanze del sedime aeroportuale, che possono costituire ricettori sensibili degli impatti potenziali;
- la presenza di un sito inquinato all’**interno del sedime aeroportuale** (Ex Cava Marchi, oggetto di bonifica);
- il fatto che l’intero sedime aeroportuale insiste sull’area di ricarica dell’acquifero rende necessari opportuni approfondimenti relativi all’ambiente idrogeologico. A tale proposito si osserva tuttavia che le vere e proprie risorgive si trovano a Sud-Est del sedime aeroportuale, e che il sedime aeroportuale, pur trovandosi all’interno della fascia di ricarica degli acquiferi (che è molto ampia e ricomprende anche le autostrade, le tangenziali, gli svincoli, e praticamente l’intero territorio del Comune di Verona, comprese le varie Zone Industriali) non collabora direttamente alla ricarica delle risorgive, essendo in tale ambito la falda a profondità significativa, come meglio descritto e approfondito nel capitolo 4.11 del presente SIA;
- le “aree di rispetto acustico aeroportuale” indicate nel P.T.C.P., devono essere considerate a titolo puramente indicativo, in quanto non approvate da parte della Commissione Aeroportuale Antirumore.
- il dettaglio dell’uso del territorio circostante il sedime aeroportuale, approfondito nel capitolo 4.15 del presente SIA, che delinea l’attuale estensione effettiva dell’uso a “frutteto”.

OSSERVAZIONE n° 11

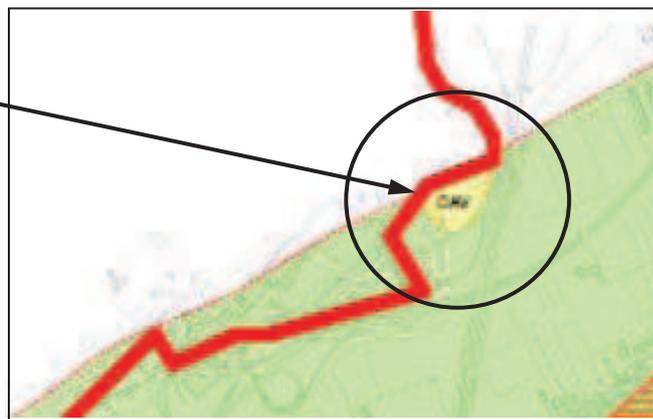
In merito a quanto riportato a **pagina 64** il sottoscritto ritiene che il “**Proponente - ENAC**” non abbia ben compreso e ben attentamente esaminato il **PRG. - Piano Regolatore Generale di Villafranca**, se poi nelle **Analisi di Compatibilità** e nelle **Considerazioni Finali** è stato espresso il quanto di seguito riportato: “Dall’analisi del rapporto di coerenza del MasterPlan con lo strumento pianificatore in esame non emergono particolari incompatibilità, fatta salva l’applicazione delle opportune procedure per le variazioni degli strumenti urbanistici al fine di riprendere l’esatta conformazione delle opere previste. Si osserva infatti che gli elaborati del P.R.G. riportano le previsioni progettuali del P.U.A. “Piano particolareggiato dell’aeroporto”, riportando quindi l’esatta conformazione della viabilità nell’area terminale aeroportuale.

E da questa tavola riportata a pagina 66, **l’ex Cava Marchi che prima è indicata come appartenente al Sedime Aeroportuale**, qui invece viene indicata come **esterna al perimetro del Master Plan** presentato.



Stranamente poi... quando a **pagina 82** è riportata la **Carta delle Fragilità del PAT** di Villafranca, non viene citata l'Ex Cava Marchi la quale Cava è **ben evidente** essere stata riportata proprio su questa tavola.

E anche su questa tavola pur essendo tutte aree di proprietà della Catullo SpA, queste aree sono rimaste escluse dal perimetro del Master Plan... forse perché qui, in questa area **l'Aeroporto vuole realizzare un Albergo, una Stazione di Servizio ed altri edifici che non verranno sottoposti alla procedura di VIA**, con la solita tecnica del "salame slicing" che è stata adottata in questi ultimi due decenni dalla Catullo SpA?



Ed è evidente che questa Analisi di Compatibilità e le Considerazioni Finali... **deve essere rifatta.**

OSSERVAZIONE n° 12

In merito a quanto riportato a **pagina 93** il sottoscritto ritiene che il "**Proponente - ENAC**" non abbia ben compreso e ben attentamente esaminato il **P.A.T. - Piano Assetto del Territorio del Comune di Villafranca**, se poi nelle Analisi di Compatibilità e nelle Considerazioni Finali è stato espresso il quanto di seguito riportato:

Dall'analisi del rapporto di coerenza del MasterPlan con il P.A.T. emerge una sostanziale situazione di compatibilità; dovranno comunque essere adeguati gli elaborati grafici di piano in seguito all'approvazione degli interventi del Masterplan.

Considerando che uno degli obiettivi del presente Studio di Impatto Ambientale è l'individuazione delle eventuali misure di mitigazione e/o compensative degli impatti, il P.A.T. risulta importante in quanto già individua i temi che potrebbero essere presi in considerazione per l'individuazione di **interventi compensativi**, nella parte in cui evidenzia gli **aspetti ambientali più carenti a livello comunale** (es. esistenza verde pubblico e sua manutenzione, insufficienza alberature, **assenza di ripristini ambientali in corrispondenza di cave dismesse**, ...) e **indica tra i suoi obiettivi il miglioramento della qualità della sosta, da realizzare attraverso soluzioni multipiano**. Anche gli altri aspetti citati dal P.A.T. (es. accessibilità e intermodalità) sono ampiamente condivisi dalle previsioni del Masterplan.

E' necessario sottolineare che il PAT prevede che, laddove vi sia la **necessità di progettare iniziative di rilevante interesse pubblico funzionali allo sviluppo dell'aeroporto**, l'attuazione delle aree a servizio aeroportuali dovrà avvenire mediante la **procedura di Accordo prevista dalla LR 11/2004**, artt. 6 e 7, o con altre procedure previste dalla legge vigente.

Nella Relazione Ambientale per la Valutazione Ambientale Strategica del P.A.T. vengono indicati i temi ambientali da approfondire e le eventuali criticità legate all'aeroporto: in particolare viene indicato l'inquinamento acustico generato dall'infrastruttura e le modalità di smaltimento delle acque di dilavamento meteorica delle piste aeroportuali; entrambi i temi sono approfonditi nell'ambito del "quadro di riferimento ambientale" del presente Studio.

In merito a quanto riportato e relativo al PAT di Villafranca sarà il Consiglio Comunale di detto Comune che meglio potrà presentare adeguate Osservazioni alla VIA del Master Plan dell'Aeroporto Catullo, anche perché sino a questo momento le Analisi di Compatibilità e nelle Considerazioni Finali come espresse sinceramente... **fanno sorridere** se le problematiche ambientali non fossero dei problemi seri.

OSSERVAZIONE n° 13

In merito a quanto riportato a **pagina 95** il sottoscritto ritiene che il "**Proponente - ENAC**" non abbia ben compreso e ben attentamente esaminato il **P.R.G. - Piano Regolatore Generale del Comune di Sommacampagna**, se poi nelle Analisi di Compatibilità e nelle Considerazioni Finali è stato espresso il quanto di seguito riportato:

Dall'analisi del rapporto di coerenza del MasterPlan con lo strumento pianificatore in esame non emergono particolari incompatibilità, si osserva infatti che l'intera area aeroportuale ricadente nel territorio comunale di Sommacampagna è contraddistinta da un'unica area normativa, senza alcuna differenziazione: la regolamentazione degli interventi di dettaglio viene demandata alla progettazione urbanistica attuativa. Si segnala tuttavia l'esistenza di alcune limitate porzioni di territorio ad uso agricolo per cui il Masterplan prevede l'annessione al sedime aeroportuale per la realizzazione di una nuova viabilità interna.

E' evidente che il "proponente" **non si è accorto** che nel PAT del Comune di Sommacampagna i **volumi per la nuova edificazione per l'Aerostazione sono pari a "ZERO mc"** come si sono pure dimenticati di analizzare e valutare l'Accordo di Concertazione sottoscritto nel 2008 tra l'Aeroporto e il Comune.

Ed è altrettanto evidente che se l'Accordo di Concertazione - dalla Catullo SpA - non è stato rispettato i terreni concessi in uso all'Aeroporto devono tornare alla loro destinazione originaria di terreni agricoli e/o adeguate aree e superfici devono essere attrezzate come opere di mitigazione e compensazione ambientale a sollievo degli impatti subiti dagli abitanti di Caselle di Sommacampagna.

Ed è evidente che questa Analisi di Compatibilità e le Considerazioni Finali... deve essere rifatta.

OSSERVAZIONE n° 14

In merito a quanto riportato a **pagina 117** il sottoscritto ritiene che il "Proponente - ENAC" non abbia ben compreso e ben attentamente esaminato il **P.A.T. - Piano Regolatore Generale del Comune di Sommacampagna**, se poi nelle Analisi di Compatibilità e nelle Considerazioni Finali è stato espresso questo: Dall'analisi del rapporto di coerenza del MasterPlan con lo strumento pianificatore in esame non emergono incompatibilità. Si osserva tuttavia che le Norme tecniche di attuazione del P.A.T. (Art. 8.y) fissano l'obbligo di realizzare, lungo il perimetro dell'infrastruttura, interventi di mitigazione dell'impatto acustico aeroportuale mediante costruzione di barriere antirumore vegetate ovvero rilevati con vegetazione. Tali interventi, definiti nel P.A.T. utilizzando quali dati di input le curve di isolivello LVA preliminari e non approvate dalla Commissione Aeroportuale, si considerano non utili allo stato attuale. Gli interventi di mitigazione/compensazione saranno stabiliti nelle sedi idonee sulla base delle risultanze del presente Studio di Impatto Ambientale.

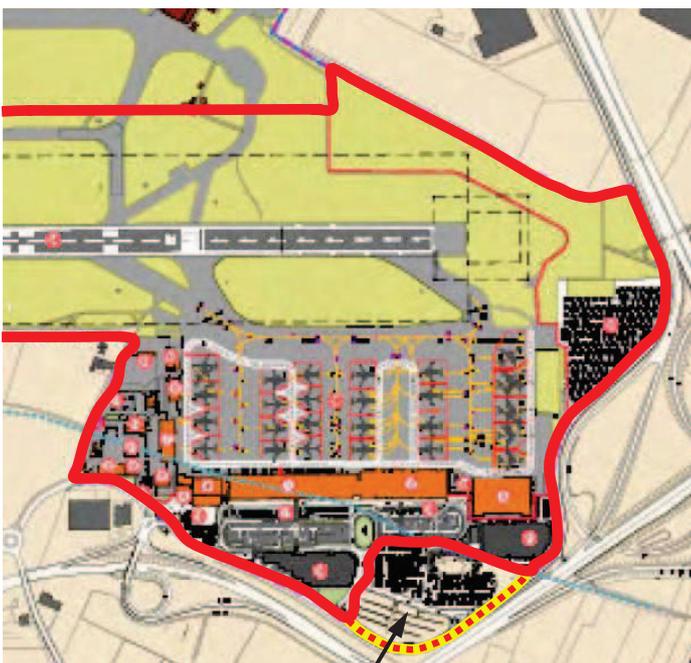
Se nella VAS del PAT di Sommacampagna sono state approvate una serie di opere di mitigazione e di compensazione ambientale **a carico dell'Aeroporto Catullo**, la Catullo SpA - se non era d'accordo - avrebbe dovuto presentare un adeguato ricorso amministrativo contro l'approvazione del PAT, ma avendo presentato solo delle Osservazioni al PAT e queste sono state respinte, è evidente che le opere di mitigazione e di compensazioni ambientali a carico dell'Aeroporto Valerio Catullo... vanno eseguite.

Ed è evidente che questa Analisi di Compatibilità e le Considerazioni Finali... deve essere rifatta.

OSSERVAZIONE n° 15

In queste altre Osservazioni si segnalano le incongruenze, gli errori, le criticità e le anomalie come queste sono contenute nel documento denominato: "Relazione Tecnica - Parte 2 di 6", aggiungendo quando possibile dei suggerimenti e delle precisazioni che andrebbero valutate.

Come già anticipato nelle precedenti considerazioni, visto quanto riportato a **pagina 6** il sottoscritto ritiene che il "Proponente - ENAC" non abbia ben compreso e ben attentamente esaminato il **Confine del Perimetro dell'Area Civile**, perché è evidente che tra l'attuale Master Plan (a sinistra) e il Piano di Sviluppo Aeroportuale sottoposto alla procedura di "scoping" (a destra) delle aree non sarebbero più appartenenti al sedime aeroportuale, guarda caso non sono state inserite quelle aree dove l'Aeroporto ha già annunciato che vuole realizzare un Hotel, una stazione di Servizio per le auto, ed altro.



Come mai quest'area, nell'odierno Master Plan... NON E' PIU' sedime aeroportuale?



Come mai quest'area, per lo "SCOPING"... ERA all'interno del sedime aeroportuale?

In merito a questa "anomalia" - che si sono dimenticati qual è l'esatto perimetro del Sedime Aeroportuale - posso ricordare un articolo del Corriere di Verona del 04.01.2014 evidenziando alcune frasi?

«Il Catullo non è all'anno zero Alla crisi reagiamo con nuovi voli»

Il dg Bassetti: «Le novità di Amburgo, Zurigo, Vienna. Air One potenzia la Sicilia, Volotea su Bari. Ma la vera svolta potrà avvenire con Save»

VERONA — Non ci sta, Carmine Bassetti. La corsa a ostacoli del Catullo è reale, le difficoltà ci sono tutte «ma - scandisce il direttore generale - non si può però affermare che siamo all'anno zero. Negli ultimi due esercizi sono state fatte tante cose e i numeri di bilancio del 2013 possono essere considerati non dico miracolosi ma sicuramente buoni, visto tutto quello che è successo».

sione positiva. Voli continuamente cancellati, compagnie che hanno difficoltà a pagare, altre che sono sparite. Oggi l'aviazione italiana è questa. Il contesto è difficilissimo e basta vedere cosa ci succede intorno».

A cosa allude?
«Ci sono altri scali che incrementano traffico ma chiudono in perdita anche loro. Perché magari devono far convivere il traffico di linea



Orgoglio Carmine Bassetti, direttore generale del Catullo



Vogliamo cominciare da lì?

«Circa tre milioni di perdite. Ma dopo i 26 milioni del 2011 e gli undici del 2012. Dirò di più: nella prima parte dell'anno eravamo avviati al pareggio di bilancio, forse addirittura all'utile. Poi la crisi egiziana e quella di Meridiana hanno spazzato via ogni previ-

one con quello low cost, che porta bassi margini e cannibalizza le compagnie tradizionali. Ecco, noi abbiamo portato chiarezza in questo senso. Il Catullo ha un piano e una strategia».

Come risponde a chi non vede una svolta decisiva?

«Non entro nel merito di certe questioni, però va detta

una cosa: il Catullo viene da decenni di totale assenza gestionale. Prendersele solo con i nostri predecessori è facile ma non spiega tutto. Quando sono arrivato c'era una società completamente priva di una struttura manageriale. Non c'era neanche un'unità di sviluppo per le compagnie aeree. Adesso c'è».

Però il traffico cala.

«Stiamo reagendo. Ci sono un po' di novità pronte per il 2014. Arriva il volo Germanwings su Amburgo, presto potrebbe aggiungersene uno su Vienna operato da Adria, la compagnia slovena. Darwin, controllata di Etihad, vara un nuovo volo di feederaggio su Zurigo: porterà i

viaggiatori italiani in transito verso Abu Dhabi via Svizzera, ma farà anche arrivare qui turisti e businessmen arabi. Voli nazionali: Air One assicura il raddoppio dei voli su Catania e già in vendita c'è anche quello su Palermo, così come Volotea farà diventare giornaliero il collegamento con Bari, che in estate dovrebbe raddoppiare».

Ma ora il vero nodo è l'alleanza con Venezia.

«È essenziale, anche per darci forza sul mercato. Un esempio? L'assessore ai trasporti della Lombardia continua a ignorarci quando convoca i tavoli di tutti i gestori aeroportuali della regione. Montichiari, e la sua concessionaria, è come se non esistessero. Se invece il nostro biglietto da visita fosse quello del sistema aeroportuale del Nordest, capace di movimentare circa 15 milioni di passeggeri l'anno, forse la musica cambierebbe. E di parecchio».

Montichiari è tasto dolentissimo.

«Fra pochi giorni, l'8 gennaio, al Tar ci sarà la discussione sul ricorso di Sacbo, che pratica una curiosa teoria: la nostra concessione è illegittima perché doveva andare a gara. Tutte le concessioni devono andare a gara, tranne la

loro che è piovuta dal cielo con una legge speciale. I ricorsi alimentano le incertezze: noi siamo fiduciosi e tranquilli sull'esito finale, ma se al Tar di Brescia accogliessero in qualche modo le richieste di Sacbo e Abem si aprirebbe l'ennesimo capitolo di una storia già assai lunga. Con il solito rischio: gli operatori non investono su Montichiari perché non c'è chiarezza, e magari noi dobbiamo sopportare un altro anno di perdite dello scalo bresciano. Spero proprio non sia così, anche perché ci stiamo muovendo».

L'accordo con la compagnia vietnamita è naufragato.

«Stiamo lavorando per contratti in Africa, puntiamo sulla Russia e non molliamo il Sudest asiatico. E poi speriamo di attrarre i grandi corrieri internazionali: Bergamo dovrà chiudere temporaneamente e è pare comunque destinata a ridurre le attività notturne. Operatori come Dhl, che sono i protagonisti dei voli notturni, dovrebbero essere interessati a uno sviluppo almeno parziale su Montichiari».

Lei lamenta anche i freni della burocrazia.

«È essenziale sviluppare le attività non aviation al Catullo. Un passaggio importante c'è già nell'attuale piano industriale: è il progetto P5, cioè la trasformazione di dell'area di parcheggio in stazione di servizio, steak house, albergo eccetera. In un intero anno, solo due conferenze dei servizi e pare che ne dobbiamo fare una terza. E la realizzazione del progetto è ancora ferma. Questa è la burocrazia».

Claudio Trabona

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Dalla lettura di questo articolo... pare che sia evidente che la Catullo SpA su queste aree - oggi non inserite nel perimetro del Master Plan sottoposto a VIA - abbia già presentato il progetto di trasformare l'attuale parcheggio (a servizio dei Dipendenti dell'Aeroporto), più l'esistente Parcheggio Interrato e l'ex Cava Marchi, in una Stazione di Servizio, Steak House, Albergo eccetera, il tutto senza la VIA.



Lei lamenta anche i freni della burocrazia.

«È essenziale sviluppare le attività non aviation al Catullo. Un passaggio importante c'è già nell'attuale piano industriale: è il progetto P5, cioè la trasformazione di dell'area di parcheggio in stazione di servizio, steak house, albergo eccetera. In un intero anno, solo due conferenze dei servizi e pare che ne dobbiamo fare una terza. E la realizzazione del progetto è ancora ferma. Questa è la burocrazia».

E sempre in merito a queste aree che - nell'attuale Master Plan - sono state tolte dal perimetro del Sedime Aeroportuale (forse per nascondere qualcosa) ricordiamo un Comunicato Stampa dell'Aeroporto Catullo del 20.01.2014 avente ad oggetto: "AEROPORTI DI VERONA E BRESCIA. NEL 2013 FOCUS SU RISTRUTTURAZIONE, ASSET INFRASTRUTTURALI E SVILUPPO", dal quale si estraiono queste frasi:

Per quanto concerne le infrastrutture di volo sono stati terminati e collaudati i lavori per l'adeguamento della striscia di sicurezza della pista di volo, con contestuale **ampliamento del sedime aeroportuale di circa 35.000 mq** e adeguamento della recinzione perimetrale ai requisiti richiesti dal Piano Nazionale Sicurezza.

L'anno 2013 ha visto in particolare il rilancio di **importanti progettazioni di sviluppo e potenziamento del terminal, dei parcheggi e delle infrastrutture air side**, alcune delle quali in corso di approvazione quali ad esempio la nuova sala Vip, la riconfigurazione delle sale di imbarco, **la ristrutturazione del parcheggio multipiano interrato P4, la bonifica della ex cava Marchi, la nuova segnaletica del piazzale aeromobili, la riqualifica della via di rullaggio.**

OSSERVAZIONE n° 16

In merito a quanto riportato a **pagina 10** il sottoscritto ritiene che il **“Proponente - ENAC”** non abbia ben compreso e ben attentamente esaminato il **Perimetro del Sedime Aeroportuale**, perché se andiamo a leggere queste frasi: *“Attualmente l’offerta della sosta auto è caratterizzata dalla presenza di n. 5 aree parcheggio distribuite in modo abbastanza omogeneo all’interno dell’area aeroportuale, oltre al parcheggio Low cost collocato a Nord dell’hangar (cfr. Figura 3.1.3). Complessivamente l’aeroporto dispone oggi di n. 4605 parcheggi auto, pari a 1,3 posti ogni 1000 passeggeri, di cui circa il 22% riservato a dipendenti, equipaggi ed autonoleggi”*, va evidenziato che nei 4605 posti auto sono compresi anche quelli dei parcheggi riservati ai dipendenti e agli equipaggi **(AA)** del Parcheggio P4 **(BB)**, della ex Cava Marchi **(CC)** e del Parcheggio interrato **(DD)** che da questa sottostante immagine risulterebbero essere al di fuori del sedime aeroportuale, come riportato nel Master Plan sottoposto alla Procedura di VIA.

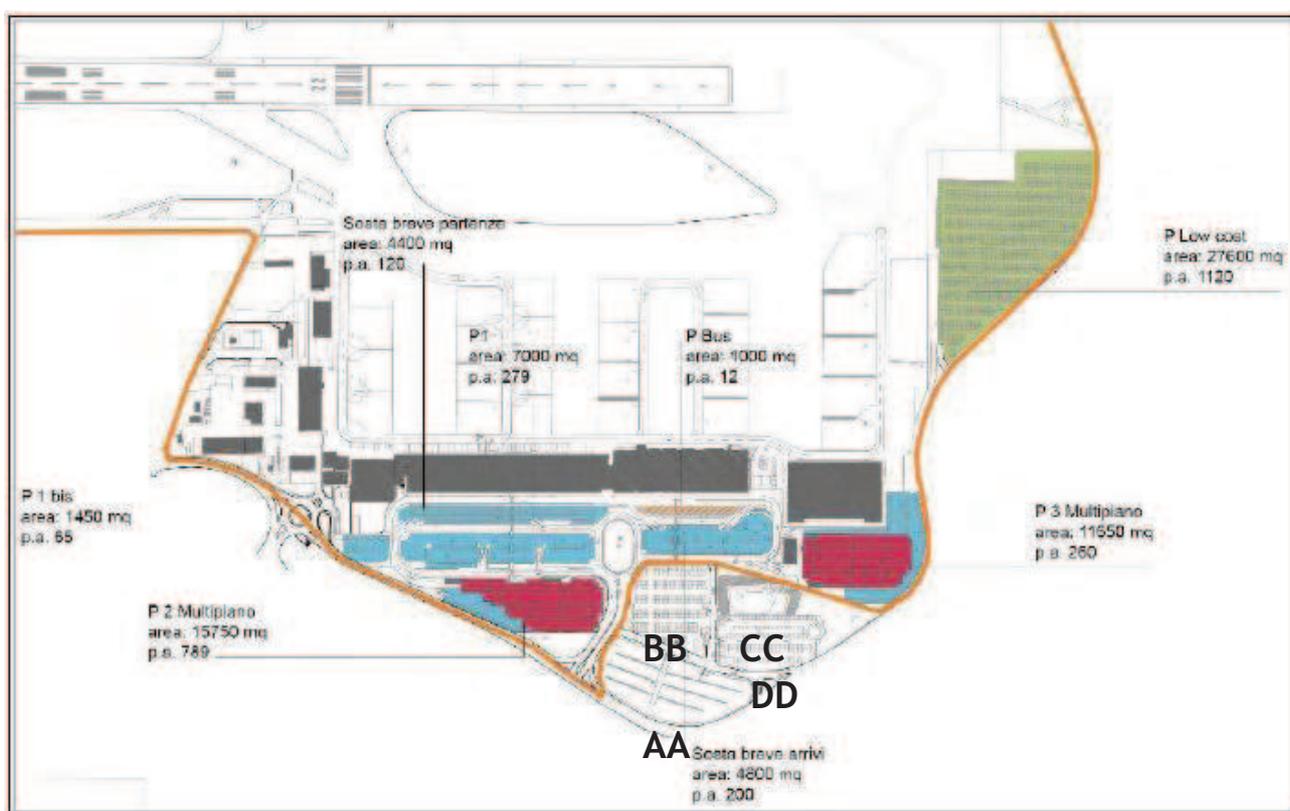


Figura 3.1.3 – Parcheggi auto esistenti

OSSERVAZIONE n° 17

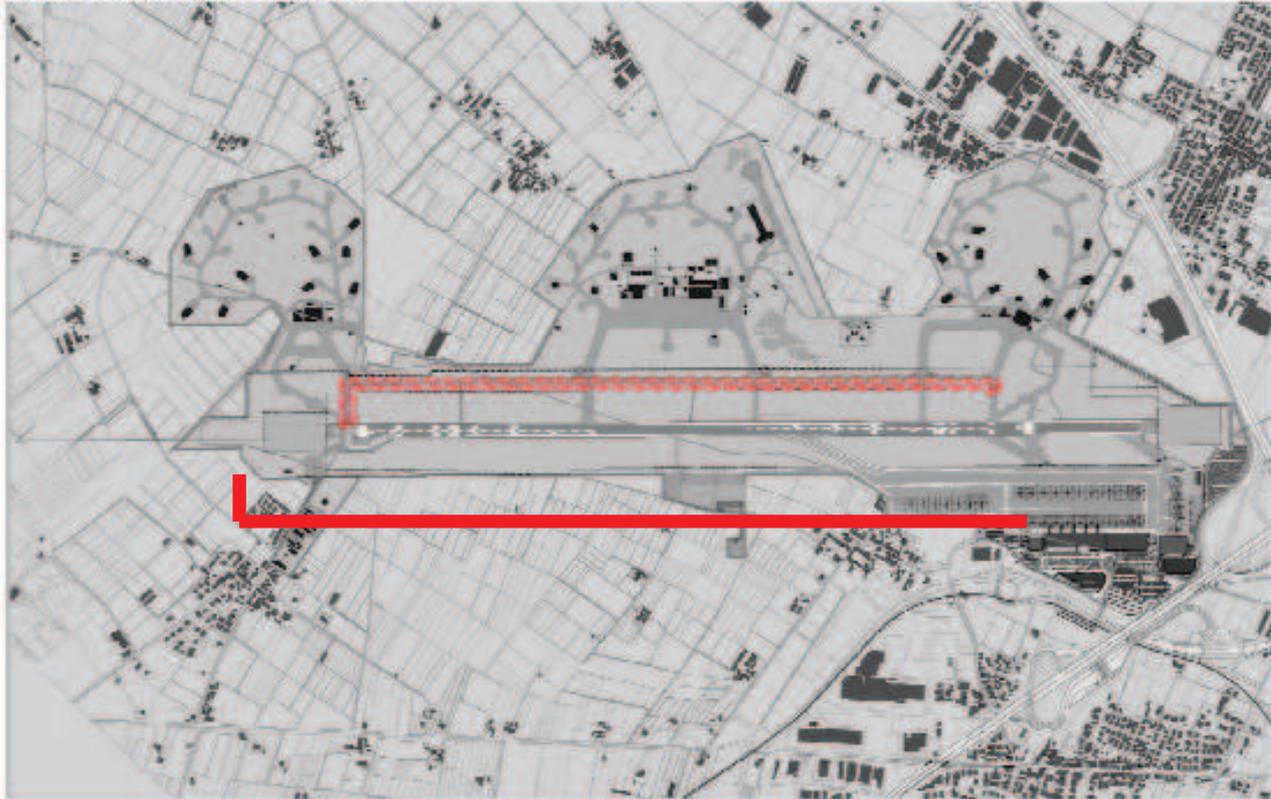
Altra “anomalia” è riportata alla **pagina 11** dove si legge questo: *“Si segnalano inoltre il progetto di realizzazione di un nuovo casello autostradale sulla A22 e di una nuova stazione ferroviaria in area aeroportuale, interventi di fatto non facenti parte del Masterplan e nemmeno di competenza ENAC (o della Società di Gestione dell’aeroporto)”*, in quanto la Catullo SpA, non può dichiarare che i problemi di accesso all’infrastruttura aeroportuale verranno realizzate con un nuovo casello Autostradale (che non verrà mai realizzato) e un nuovo collegamento ferroviario (anche questo che non verrà mai realizzato).

In merito alle opere progettate ed inserite nel Master Plan dell’Aeroporto Valerio Catullo, il sottoscritto esprime dei dubbi sulle scelte progettuali adottate per queste opere: **“Adeguamento Taxiway esistente Nord”** un’opera inutile da realizzare e pericolosa da utilizzare... visto che è ubicata dalla parte opposta della pista rispetto all’Aerostazione visto che, tra l’altro, costa meno realizzare una **nuova Taxiway a Sud dell’attuale pista**... direttamente collegata con l’area di sosta degli aerei e quindi... in sicurezza.

Se fosse realizzata la **nuova Taxiway a Sud della pista** appare evidente che è un’opera inutile anche è il **“nuovo Turnpad”** che viene realizzato solamente per il fatto che per mesi la pista di rullaggio a Nord

(Taxiway) rimarrà inagibile per i lavori di demolizione e ricostruzione dell'attuale Taxiway a Nord e pertanto invece di spendere soldi per quest'opera inutile sarebbe più utile prolungare la pista di decollo sul lato della runway 04, facendo sì... che la quota di decollo, in prossimità di Caselle, sia più elevata.

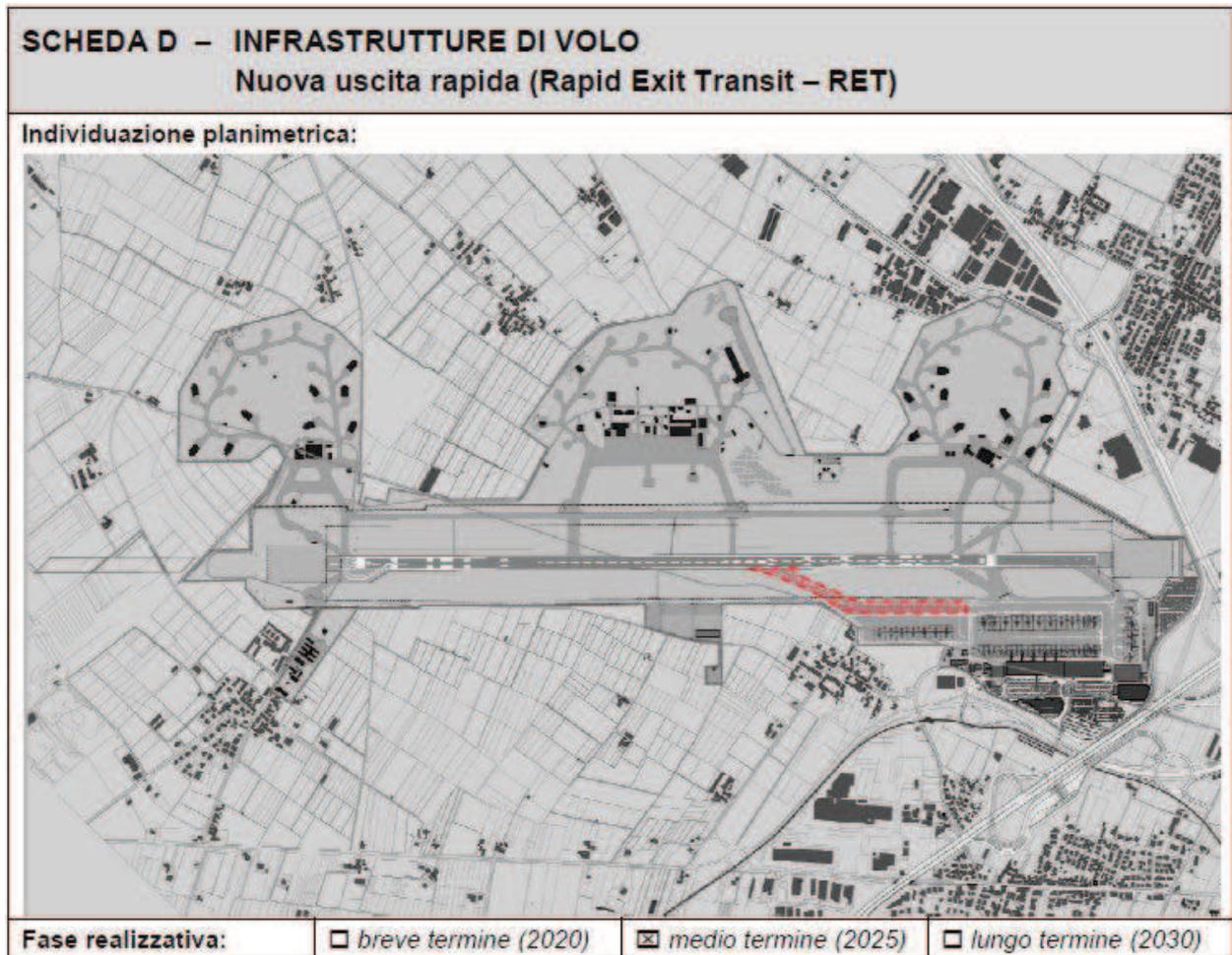
Tabella 3.2.1 – Descrizione interventi

SCHEDA A – INFRASTRUTTURE DI VOLO Adeguamento Taxiway esistente Nord			
Individuazione planimetrica:			
			
Fase realizzativa:	<input checked="" type="checkbox"/> breve termine (2020)	<input type="checkbox"/> medio termine (2025)	<input type="checkbox"/> lungo termine (2030)
Obiettivi dell'intervento: Riqualifica/rifacimento della pavimentazione della taxiway e dei raccordi B ed F.			
Descrizione intervento: <u>Riqualifica/rifacimento della pavimentazione della taxiway e dei raccordi:</u> Il progetto prevede la completa riqualifica della TWY T e dei Raccordi B e F previa demolizione della sovrastruttura esistente caratterizzata in parte da pavimentazione rigida e in parte da pavimentazione flessibile realizzata su lastre in calcestruzzo. La stratigrafia della pavimentazione da realizzarsi è stata dimensionata per il transito di un velivolo di codice C (B737-800) <u>Tipologia dello strato:</u> <ul style="list-style-type: none"> - Strato di usura in conglomerato bituminoso con bitume modificato e fibrorinforzato: 6 cm; - Strato di binder in conglomerato bituminoso con bitume modificato e fibrorinforzato: 7 cm; - Strato di base in conglomerato bituminoso con bitume modificato e fibrorinforzato: 15 cm; - Strato in misto cementato: 20 cm. Il rifacimento della pavimentazione della taxiway e dei raccordi comporta la demolizione delle vie cavi superficiali ed il loro rifacimento integrale, per il quale si è scelto di realizzare vie cavi profonde (circa 70 cm), al fine di evitare la segnatura della pavimentazione in conglomerato bituminoso.			

La realizzazione della Taxiway a Sud della Pista attuale sarebbe auspicabile visto che nella procedura di “scoping” era stata scritta questa frase: *“Viene prevalentemente impiegata la pista 04 sia per gli atterraggi che per i decolli, con l'utilizzo costante della via di rullaggio “Tango” per raggiungere la testata relativa, ciò comporta che ogni aeromobile in partenza debba attraversare la pista per decollare. Tale configurazione determina quindi un eccessivo tempo di utilizzazione della pista per ogni velivolo in arrivo ed in partenza”*... una soluzione quella attuale che evidenzia anche quanto è e potrebbe essere pericoloso il dover attraversare la pista per accedere alla Taxiway “Tango”.

OSSERVAZIONE n° 18

Se già adesso, circa la metà degli aerei che atterrano, utilizzano il “reverse” creando un inquinamento rumoroso inutile e “disturbante”, qualora fosse realizzata la “Nuova uscita rapida” quasi tutti gli aerei sarebbero costretti ad utilizzare il “Reverse” per poter utilizzare questa via di uscita rapida dalla pista che sarebbe un’opera inutile qualora fosse realizzata la nuova Taxiway a sud della Pista, permettendo che l’aereo in fase di atterraggio possa utilizzare interamente tutta la pista senza usare il “reverse”



OSSERVAZIONE n° 19

Se a [pagina 38](#) viene riportata come intervento da realizzare all’esterno del sedime aeroportuale il nuovo Casello Autostradale e anche la nuova ferrovia con la nuova Stazione Ferroviaria - due opere che non verranno mai realizzate - perché nel Master Plan non sono state indicate le opere che la Catullo SpA vuole realizzare nell’area - esclusa dal sedime aeroportuale (versione 2014) - dove oggi sono ubicati i parcheggi dei Dipendenti, il Parcheggio P4, la ex Cava Marchi e il Parcheggio interrato?

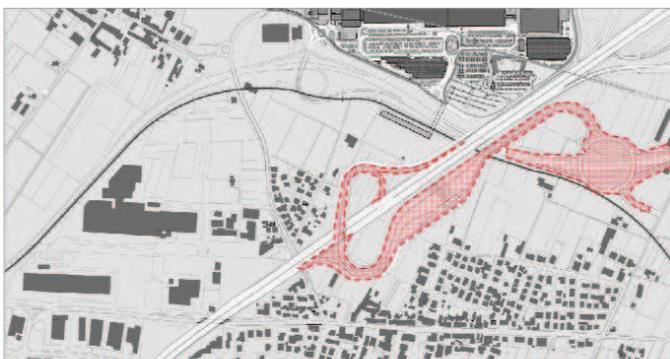


Figura 3.2.1 – Nuovo Casello su autostrada A22 (attuale ipotesi progettuale)



Figura 3.2.2 – Nuova linea ferroviaria (attuale ipotesi progettuale)

In questo contesto, apprendere che il Parcheggio Low Cost verrebbe pavimentato e messo in sicurezza con l’inquinamento della sottostante falda... solo entro il 2025, è evidente che anche questa ipotesi non può essere accettata e condivisa, dimostrando ancora una volta tutte le incongruenze di quanto progettato in questo Master Plan che appare sempre di più uno dei peggiori progetti aeroportuali che il sottoscritto abbia potuto prendere visione in questi ultimi anni.

OSSERVAZIONE n° 20

In questa “Osservazione” si segnalano le incongruenze, gli errori, le criticità e le anomalie come queste sono contenute nel documento denominato: “Relazione Tecnica - Parte 3 di 6”, aggiungendo quando possibile dei suggerimenti e delle precisazioni che andrebbero valutate.

Se a **pagina 38** è stata scritta questa frase: “*I principali collegamenti per raggiungere lo scalo aeroportuale sono rappresentati dalle autostrade A4 e A22, dalle tangenziali di Verona, dalla strada regionale S.R. n. 62 e dalla via Mantovana; è inoltre in corso di valutazione la possibilità di realizzare un nuovo casello nella interconnessione fra le autostrade A4 e A22 e uno scalo ferroviario in aeroporto*”... allora doveva essere indicata anche la SI.TA.VE. - Sistema Tangenziali Venete e la Tangenziale di Caselle con il sottopasso autostradale già previsto nel PAT.

E' evidente che il far credere ai valutatori dello Studio Impatto Ambientale che: “*è inoltre in corso di valutazione la possibilità di realizzare un nuovo casello nella interconnessione fra le autostrade A4 e A22 e uno scalo ferroviario in aeroporto*”, quando ciò non è assolutamente vero, possiamo definire questa affermazione un **falso in atto pubblico**, ideata dai progettisti e confermata dal proponente?

OSSERVAZIONE n° 21

Nelle seguenti osservazioni si segnalano le incongruenze, gli errori, le criticità e le anomalie come queste sono contenute nel documento denominato: “Relazione Tecnica - Parte 4 di 6”, aggiungendo quando possibile dei suggerimenti e delle precisazioni che andrebbero valutate.

Se alla **pagina 3**, in merito allo stato attuale dell'atmosfera, sarebbe stato scritto, che in totale sarebbero state eseguite misurazioni delle qualità dell'aria per un periodo complessivo di 6 mesi, va evidenziato che nessuna rilevazione è stata effettuata nei mesi di Novembre, Dicembre e Gennaio, durante i quali le concentrazioni di inquinanti nell'aria sono più gravi.

Va poi evidenziato che nella procedura di **scoping** era stato previsto che le analisi dovevano essere effettuate nei tre anni precedenti e su tutte le sorgenti di inquinamento presenti nell'area oltre all'aeroporto di Verona.

4.5.1 Definizione dello stato attuale dell'atmosfera

Il dipartimento ARPAV di Verona e l'INDAM laboratori chimici s.r.l. hanno eseguito nel corso degli anni 2010-2013 complessivamente sei campagne di misura con stazione mobile collocata in località Calzoni a Villafranca di Verona, nella posizione indicata in figura 4.5.1 seguente (cfr. ALLEGATO 1) per valutare le caratteristiche meteo-climatiche e la qualità dell'aria nella zona limitrofa all'aeroporto. I periodi di misura sono stati:

- 24 febbraio - 23 marzo 2010 (campagna a cura Indam);
- 9 agosto - 6 settembre 2010 (campagna a cura ARPAV);
- 20 settembre - 28 settembre 2010 (campagna a cura ARPAV);
- 11 ottobre - 18 ottobre 2010 (campagna a cura ARPAV);
- 2 marzo - 10 maggio 2012 (campagna a cura ARPAV);
- 26 febbraio - 29 maggio 2013 (campagna a cura ARPAV).

Nella trattazione successiva si *presenteranno* anche dei confronti relativi con i valori di concentrazione rilevati da ARPAV nelle centraline fisse di VR-B.go Milano e VR-Cason, pertanto in figura 4.5.2 se ne riporta l'ubicazione.

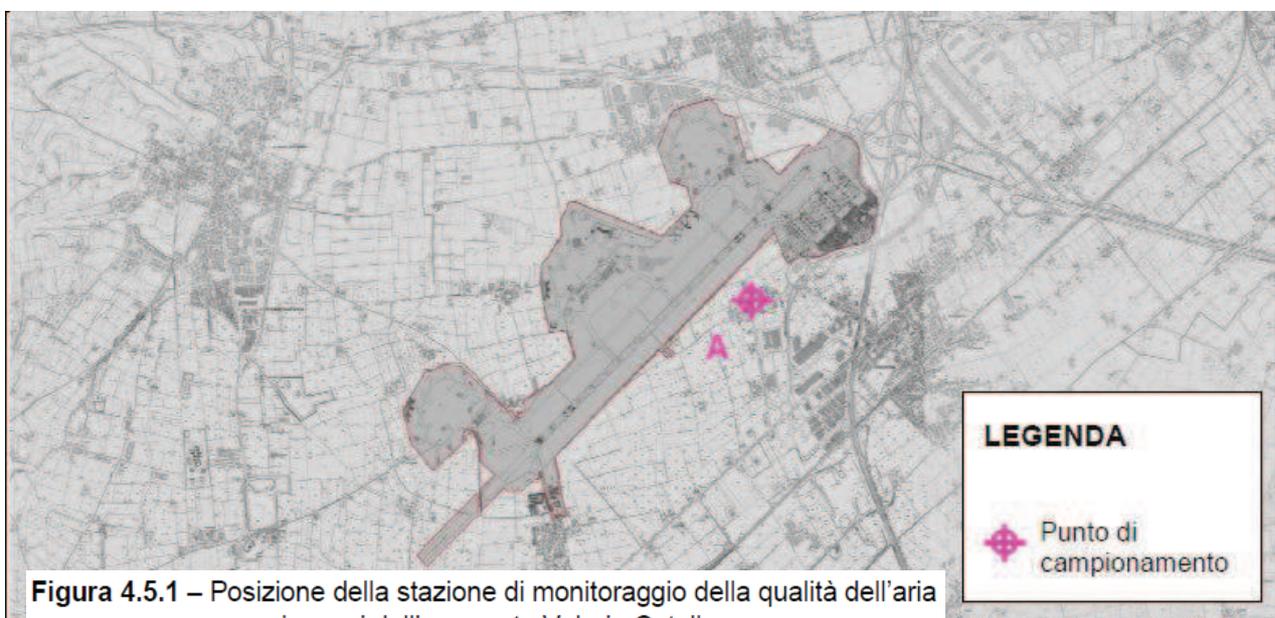
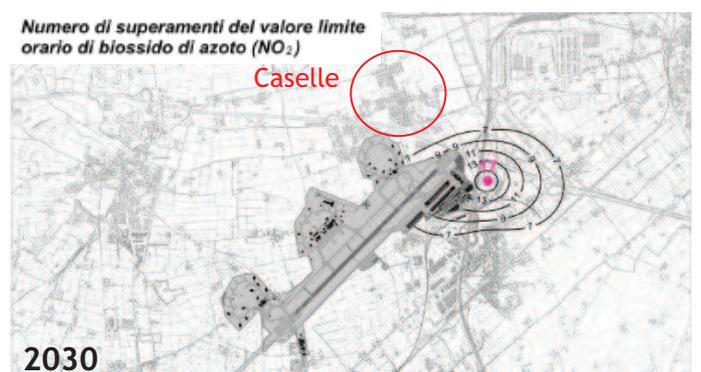
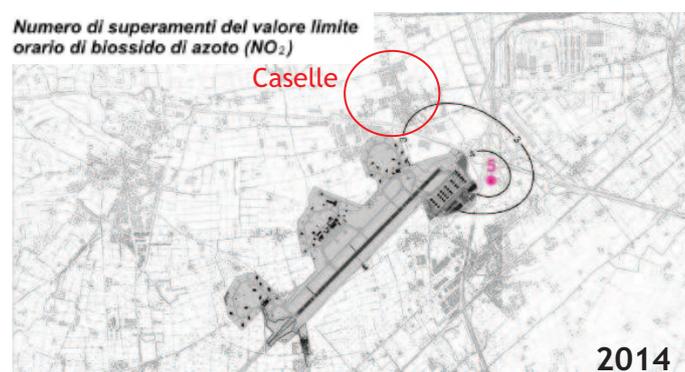
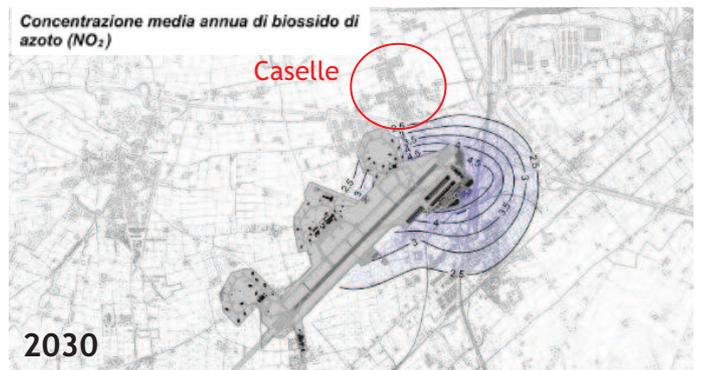
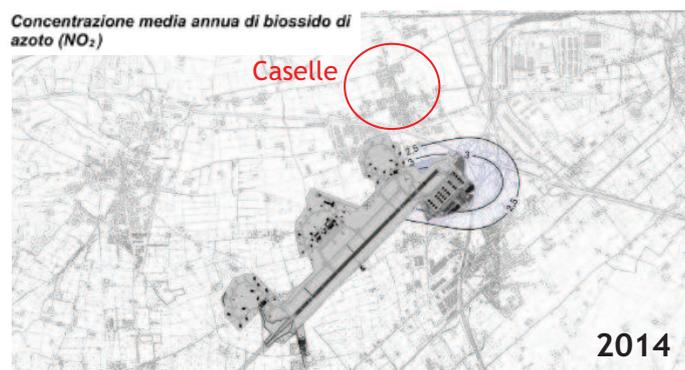
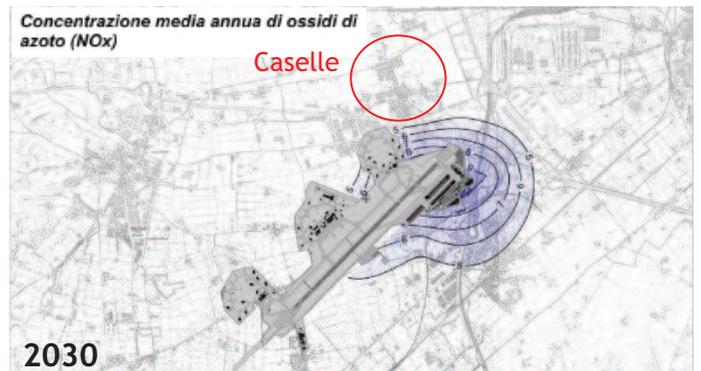
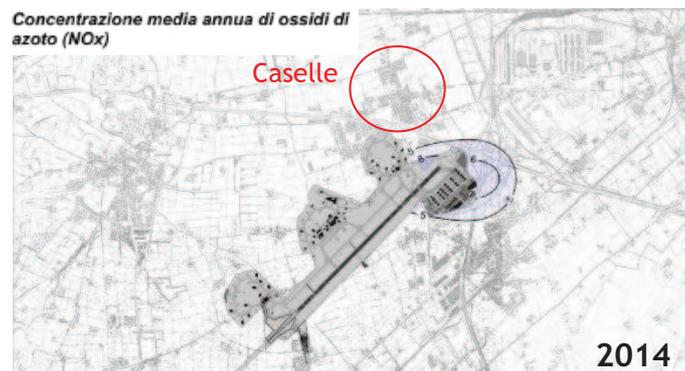
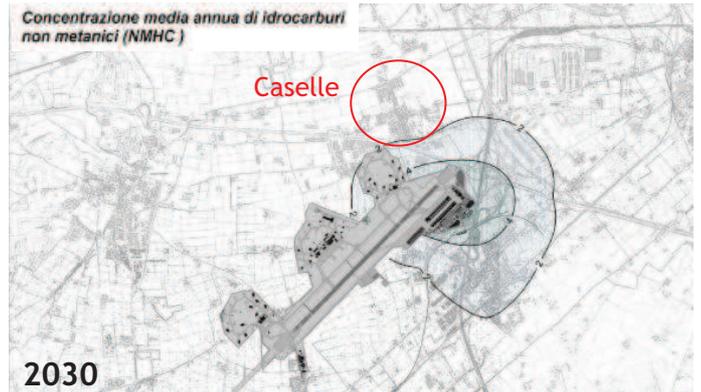
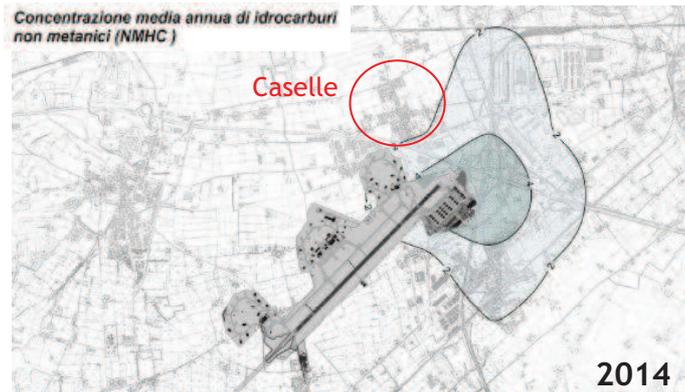
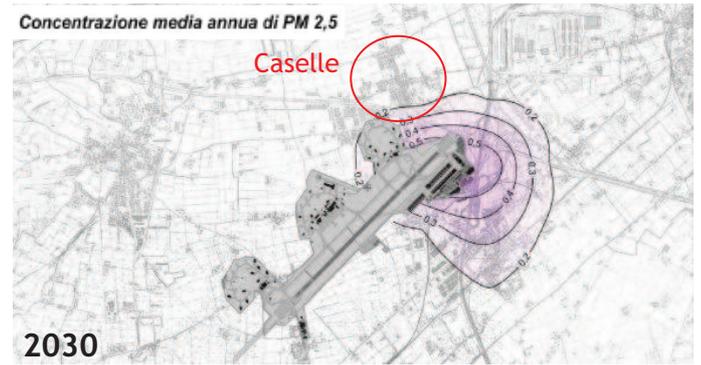
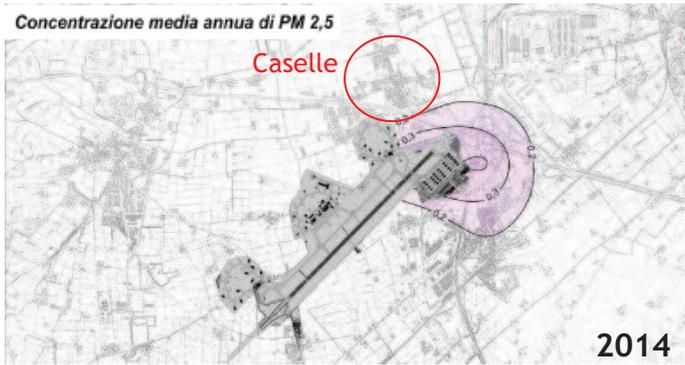
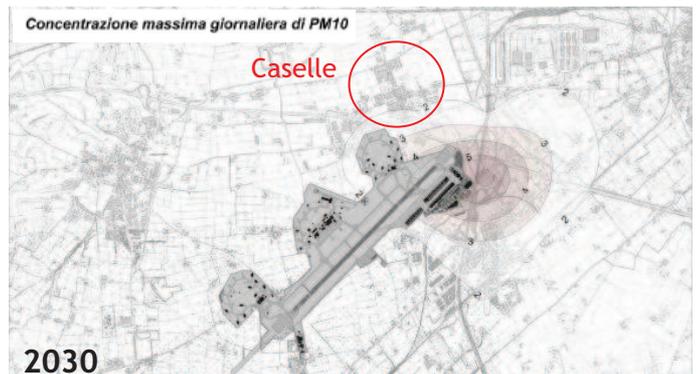
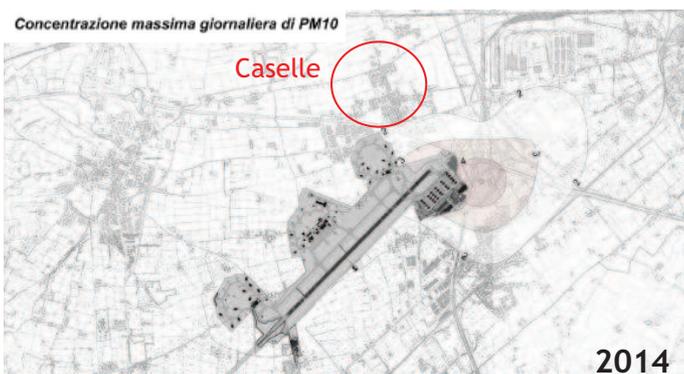
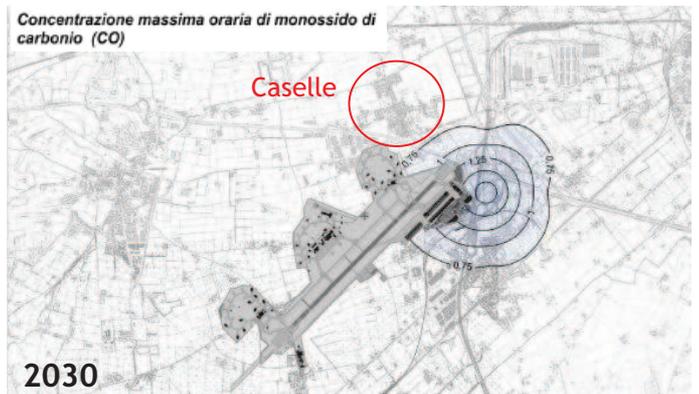
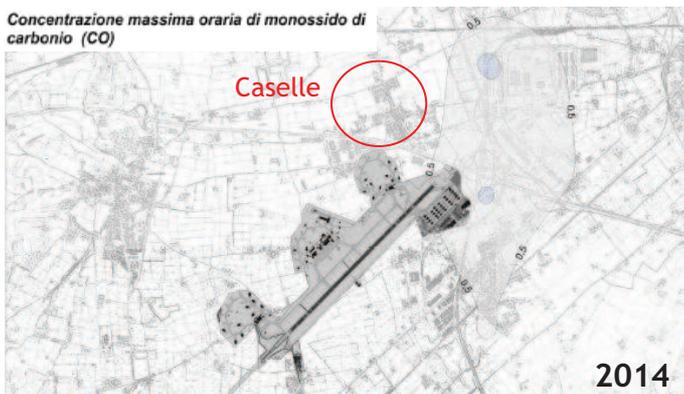
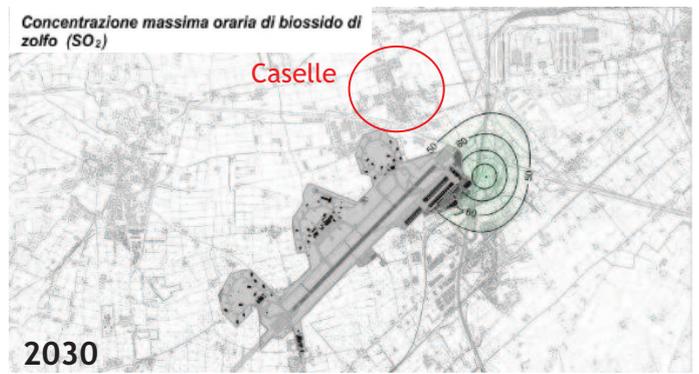
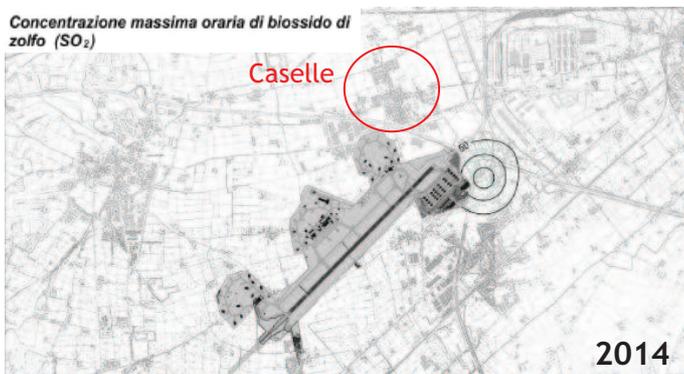
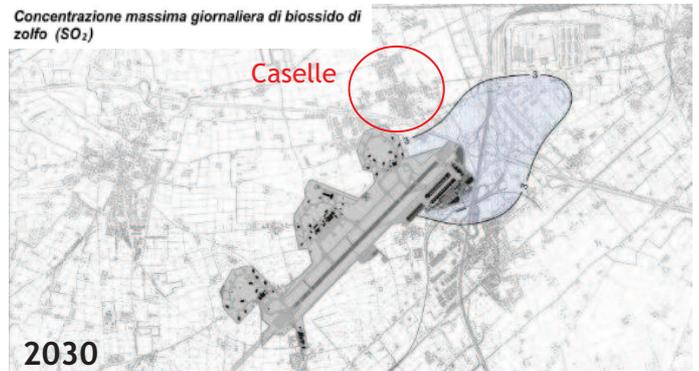
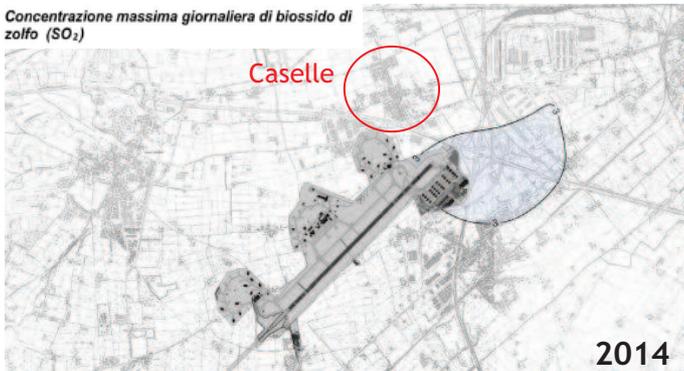
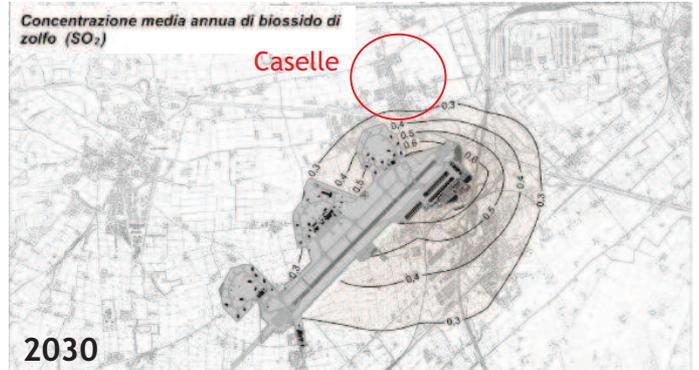
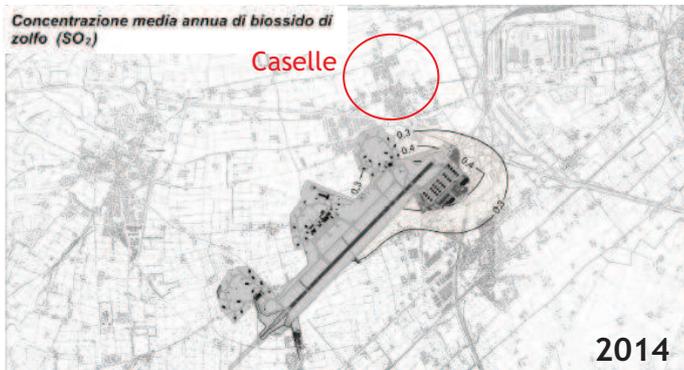


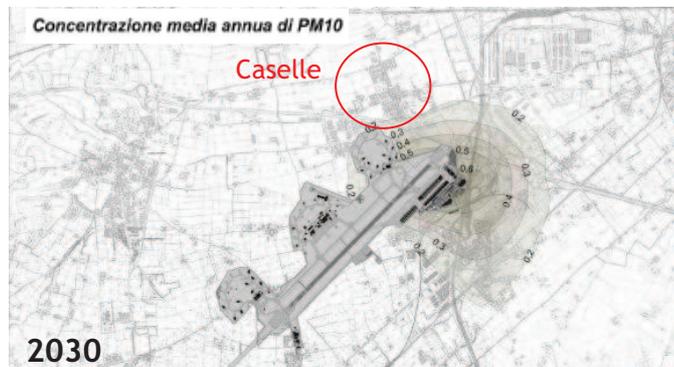
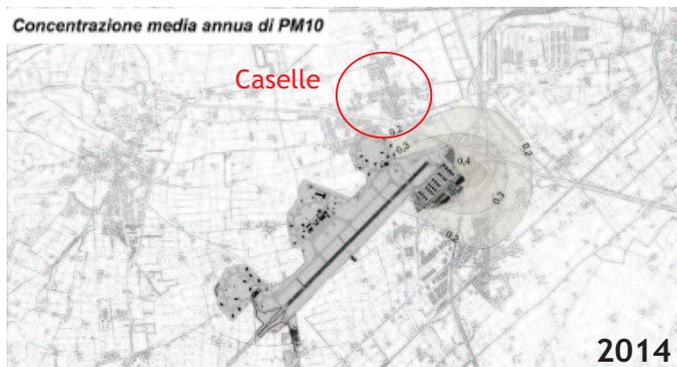
Figura 4.5.1 – Posizione della stazione di monitoraggio della qualità dell'aria nei pressi dell'aeroporto Valerio Catullo

Se poi andiamo ad esaminare una serie di previsioni sull'inquinamento dell'aria, tutte queste immagini sembra siano state redatte al fine di dimostrare che su Caselle... non c'è nessun tipo di inquinamento di conseguenza delle attività dell'Aeroporto Valerio Catullo... il che fa pensare che siano dati "taroccati".





Mi sembrava doveroso concludere questi raffronti con le analisi delle PM10 allo stato attuale e al 2030 in quanto questo tipo di inquinanti è quello più conosciuto dalla gente comune e dai dati evidenziati pare che su Caselle, l'inquinamento prodotto dalle attività aeroportuali, sarebbe pari allo 0,001... cioè niente!



La “Relazione Tecnica - Parte 4 di 6” si conclude a **pagina 127** e **pagina 128** con queste affermazioni:

Sulla base delle analisi condotte, in estrema sintesi si può concludere che l’adozione degli interventi previsti nel Masterplan, **comprese tutte le sorgenti di emissione e l’incremento di traffico aereo e veicolare ipotizzato, non modificherà in modo significativo l’importanza della sorgente aeroportuale rispetto a quelle già insistenti sul territorio** ed inoltre non potrà determinare un superamento dei limiti complessivamente in vigore secondo la normativa applicabile.

4.5.6 Interventi di mitigazione e compensazione

In considerazione di quanto riportato nei paragrafi precedenti gli interventi di mitigazione si concentreranno sul **contenimento delle emissioni di PM10 e NOx**, e potranno consistere:

- nel regolamentare l’impiego dei motori aeronautici e degli APU durante la sosta, definendo procedure che limitino al minimo indispensabile il tempo d’accensione;
- nel minimizzare i tempi di attesa precedenti il decollo: in merito si evidenzia che la realizzazione della nuova RET permetterà comunque già una riduzione dei tempi di occupazione della pista e quindi una riduzione dei tempi di attesa degli aeromobili a motori accesi;
- nel favorire ulteriormente il trasporto pubblico a discapito di quello privato in modo da ridurre il numero di veicoli circolanti nelle strade circostanti l’aeroporto;
- nella sostituzione dei mezzi rampa (in particolare dei generatori GPU e degli autobus) la cui alimentazione allo stato attuale è prevalentemente diesel, con mezzi a propulsione elettrica o a gas metano;
- nell’installazione di bruciatori a bassa emissione di ossidi di azoto (*low NOx*) presso le centrali termiche, nel corso delle nuove installazioni o in occasione delle sostituzioni degli elementi attualmente presenti;
- nella minimizzazione della risospensione delle polveri durante le fasi di decollo, atterraggio e taxi.

Si segnala inoltre che l’intervento di trattamento dell’intera superficie della viabilità land-side (per un superficie pari a circa 19.000 m², cfr. figura 4.5.58), da realizzarsi con miscela fotocatalitica a base di acqua e biossido di titanio, intervento già previsto a progetto, costituisce un **intervento di mitigazione dell’impatto sulla componente ambientale** qui considerata, determinando l’abbattimento degli inquinanti atmosferici, in particolare gli ossidi di azoto.

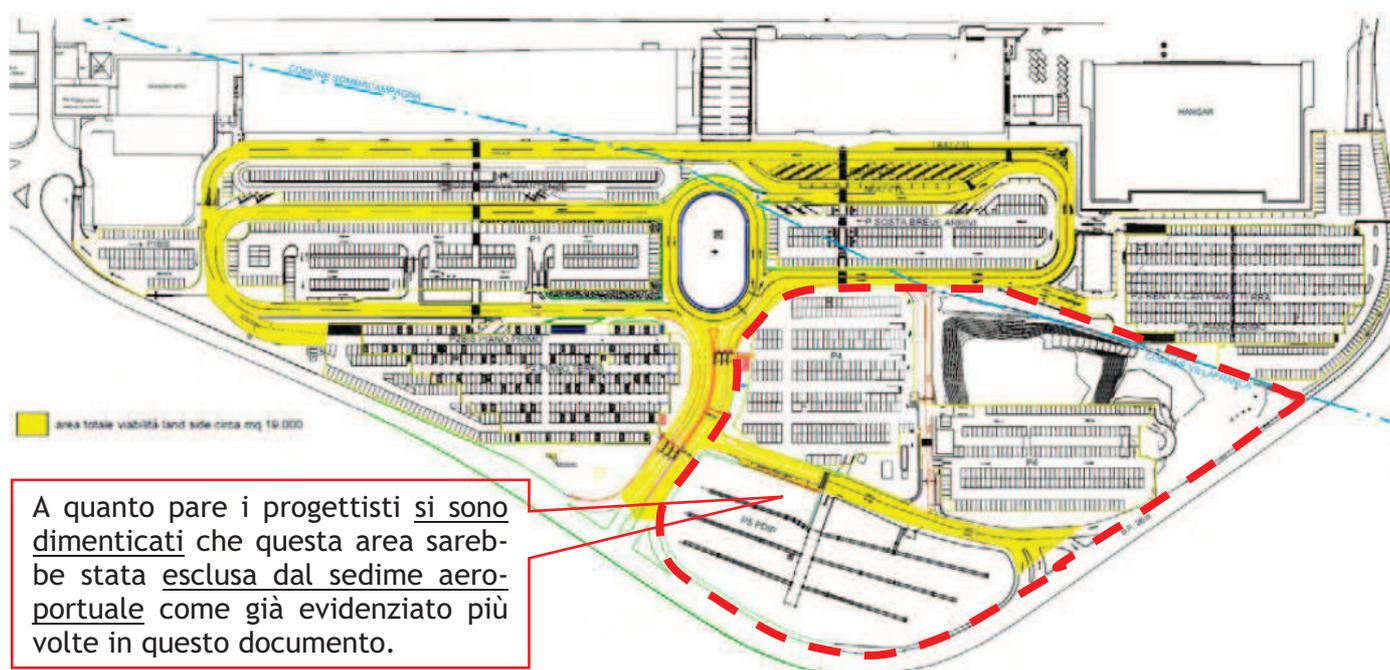


Figura 4.5.58 – Individuazione delle aree di viabilità land-side oggetto di trattamento fotocatalitico

Infine, al fine di **calibrare nel tempo gli interventi di mitigazione e compensazione si consiglia di tenere sotto controllo la qualità dell'aria nell'intorno dell'aeroporto**: potranno essere eseguite **campagne di monitoraggio atmosferico in località Calzoni a Villafranca di Verona**, considerato che, anche negli scenari futuri, resterà un'area particolarmente sensibile all'impatto delle emissioni di origine aeroportuale.

Che gli abitanti di Caselle - secondo questa analisi dell'inquinamento attuale e futuro - abbiano da essere tranquilli e vivere sereni, visto che per le problematiche ambientali generate dall'Aeroporto, i progettisti e il soggetto "Proponente" hanno accertato che non avremmo dei problemi, sinceramente questa loro determinazione, al sottoscritto, crea un po' di ansia... visto che in realtà i dati come illustrati nelle precedenti tabelle sembrano essere risultati "**taroccati**" al fine di far apparire una situazione che, per quanto riguarda l'inquinamento dell'aria **non è assolutamente reale e/o è stata ad arte falsata**.

OSSERVAZIONE n° 22

In questa Osservazione e seguenti si segnalano le incongruenze, gli errori, le criticità e le anomalie come queste sono contenute nel documento denominato: "**Relazione Tecnica - Parte 5 di 6**", aggiungendo quando possibile dei suggerimenti e delle precisazioni che andrebbero valutate.

A pagina 7 della "**Relazione Tecnica - Parte 5 di 6**", in merito all'**inquinamento luminoso**, viene scritto questo: Sulla base delle osservazioni riportate nel presente capitolo si ritiene che l'impatto luminoso delle opere previste dal Masterplan, fatti salvi gli opportuni approfondimenti in sede di progettazione impiantistica e di esecuzione, possa essere realizzato tenendo conto dei principi delle Leggi Regionali vigenti, tese a garantire il contenimento dell'inquinamento luminoso e del consumo energetico legato alle sorgenti luminose.

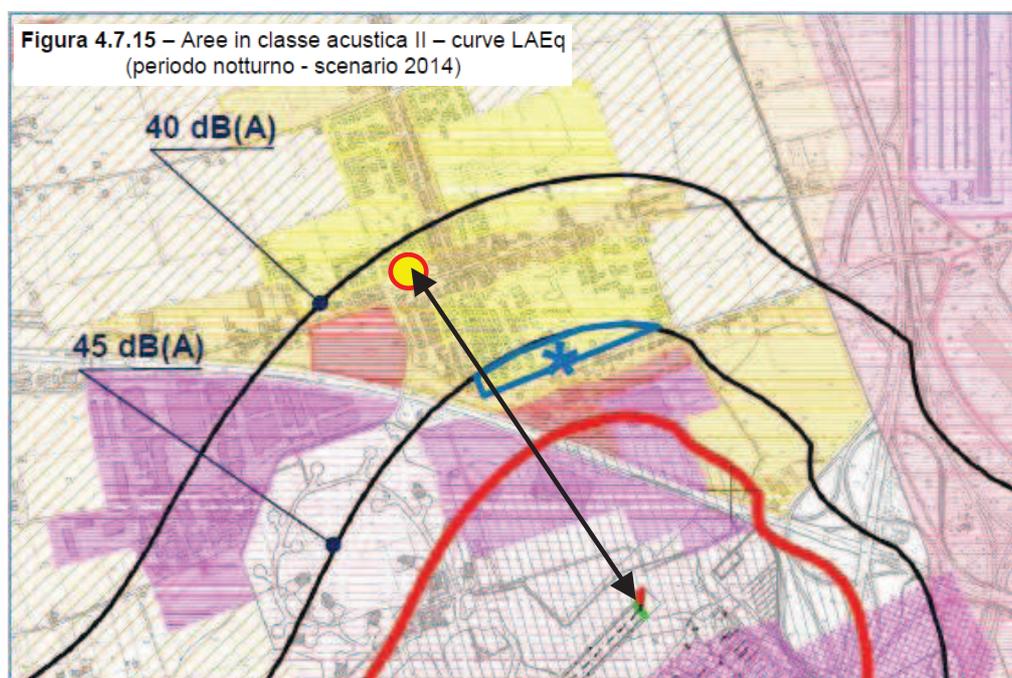
E dopo questa frase, come sopra riprodotta... si scrive quest'altro: "**4.6.3 Interventi di mitigazione e compensazione**. Date le considerazioni esposte ai paragrafi precedenti, fatta salva l'opportuna progettazione e la corretta la scelta e installazione dei sistemi di illuminamento, non si ritiene necessario prevedere interventi di mitigazione e compensazione fatto salvo l'adeguamento degli impianti esistenti non attinenti la sicurezza del volo".

Che i progettisti del Master Plan dell'Aeroporto, non siano a conoscenza dell'effetto "Neve Gialla" che caratterizza il centro abitato di Caselle, questo può essere comprensibile, ma per noi residenti è noto che in presenza di nubi basse e/o poco prima dell'inizio di nevicata, la luce dell'Aeroporto che si riflette sulle nuvole stesse fa sì che tutta la notte si colori di giallo e se nevicata... nevicata neve gialla.

Ed è evidente che questa Analisi di Compatibilità e le Considerazioni Finali... **deve essere rifatta**.

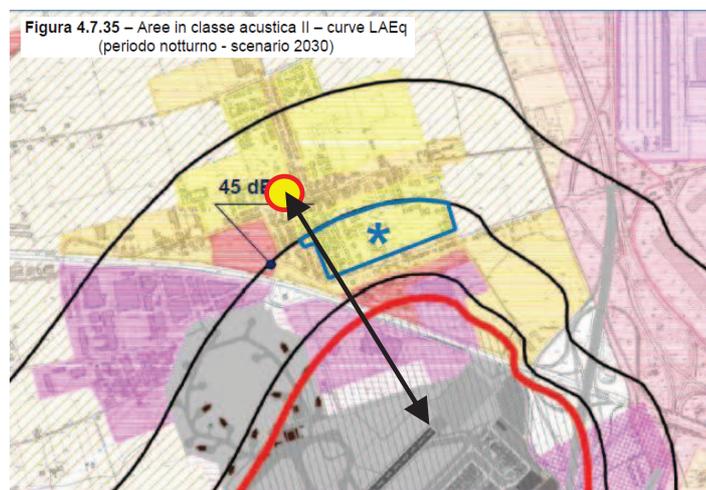
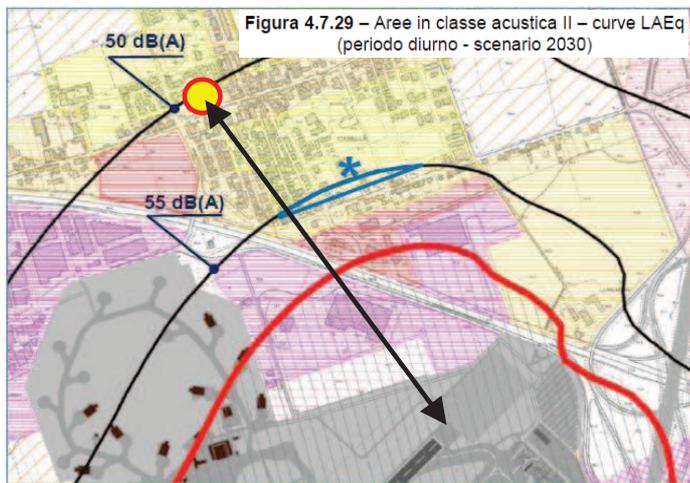
OSSERVAZIONE n° 23

A pagina 66 della "**Relazione Tecnica - Parte 5 di 6**", relativamente all'**inquinamento da rumore**, sulle aree che sarebbero in "**Classe Acustica II**" il sottoscritto, come per l'inquinamento dell'aria e per l'inquinamento luminoso, **ritiene di avere forti dubbi sulla loro veridicità ed esattezza**.



Dato che è noto che il sottoscritto abita a circa 1300 metri dalla pista dell'Aeroporto, secondo questa tavola grafica il sottoscritto, di notte dovrebbe riuscire a dormire con un livello d'inquinamento di 40 dB(A)... peccato però che, soprattutto d'estate, spesso veniamo svegliati dal rumore degli aerei in sosta sul piazzale con l'APU accesa.

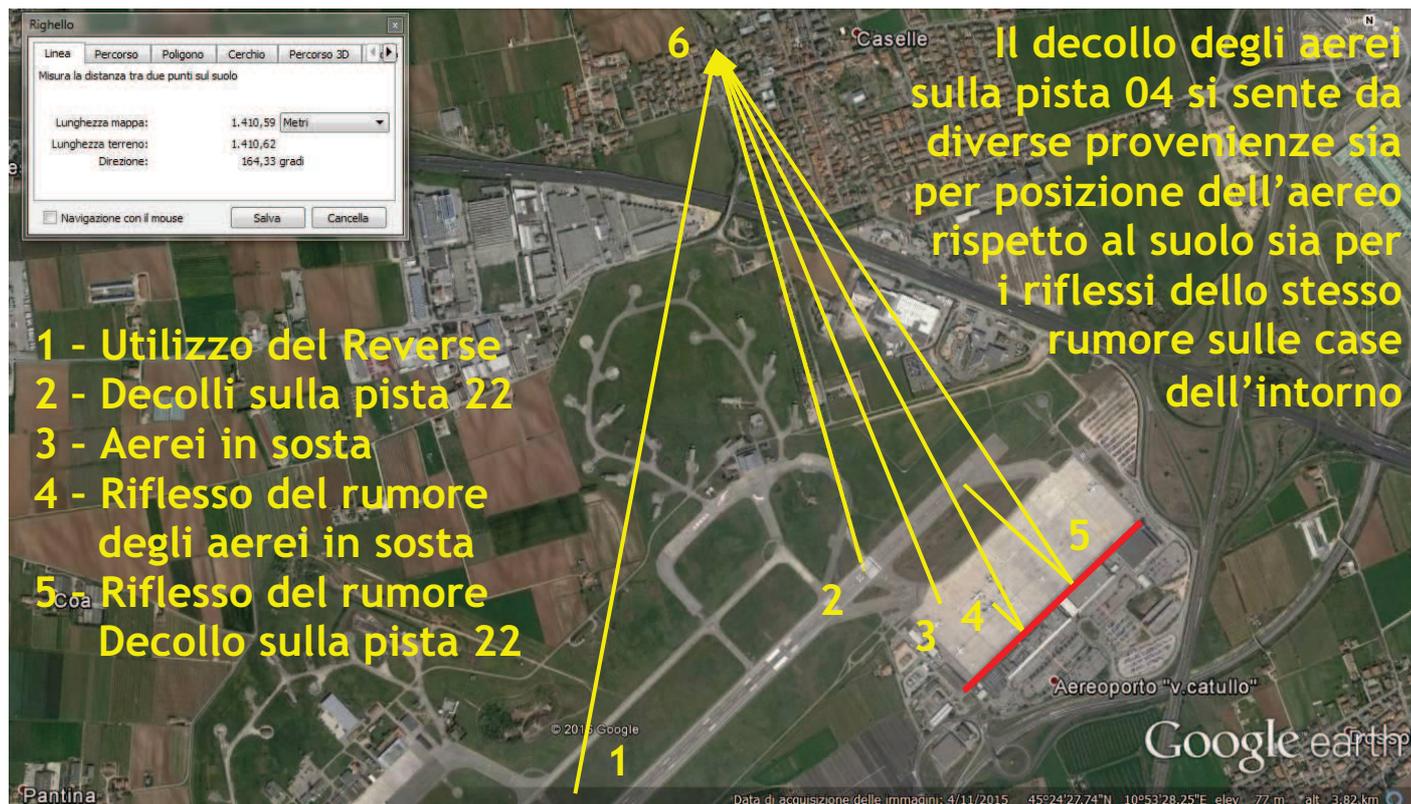
Se durante la notte poi ci fosse un decollo quasi sempre veniamo svegliati dal rumore dell'aereo e pertanto ci si chiede che valore è questo... 40 dB (A).



Secondo i dati rilevati e ipotizzati dai progettisti del Master Plan dell'Aeroporto, il sottoscritto nel 2030, dovrebbe vivere con un livello d'inquinamento da rumore di 50 dB(A) di giorno e di 45 dB (A) di notte mentre in realtà la qualità del rumore - di una mattinata tipo - è quella che si sente in questi video:

https://youtu.be/EusBEu3oahc	https://youtu.be/SuttBKouH30	https://youtu.be/7xFJeZHITrs
https://youtu.be/kKBgi9mtKcl	https://youtu.be/QoBOqTDYS_o	https://youtu.be/6qXvI4PdITQ
https://youtu.be/wuNjfDZ3X6g	https://youtu.be/czDfl6w5y1c	https://youtu.be/2qnjKueHog0
https://youtu.be/PmniJQiT4Dc	https://youtu.be/u4y6HpmG190	https://youtu.be/YJ8scQkdEGg
https://youtu.be/uU2abtORSuw	https://youtu.be/o6k4iBJ6NtU	https://youtu.be/wb4dlhdwGdo

A differenza di quello che sostengono i progettisti del Master Plan dell'Aeroporto Catullo, i rumori che il sottoscritto sente - da circa 1400 metri dalle attività dell'Aeroporto - possono essere così individuati:



Ed in merito ai rumori che non si dovrebbero sentire a Caselle evidenzio il rumore che si sente ancora più lontano dalla pista come registrati nelle aree del Parco del Centro Sociale di Caselle.

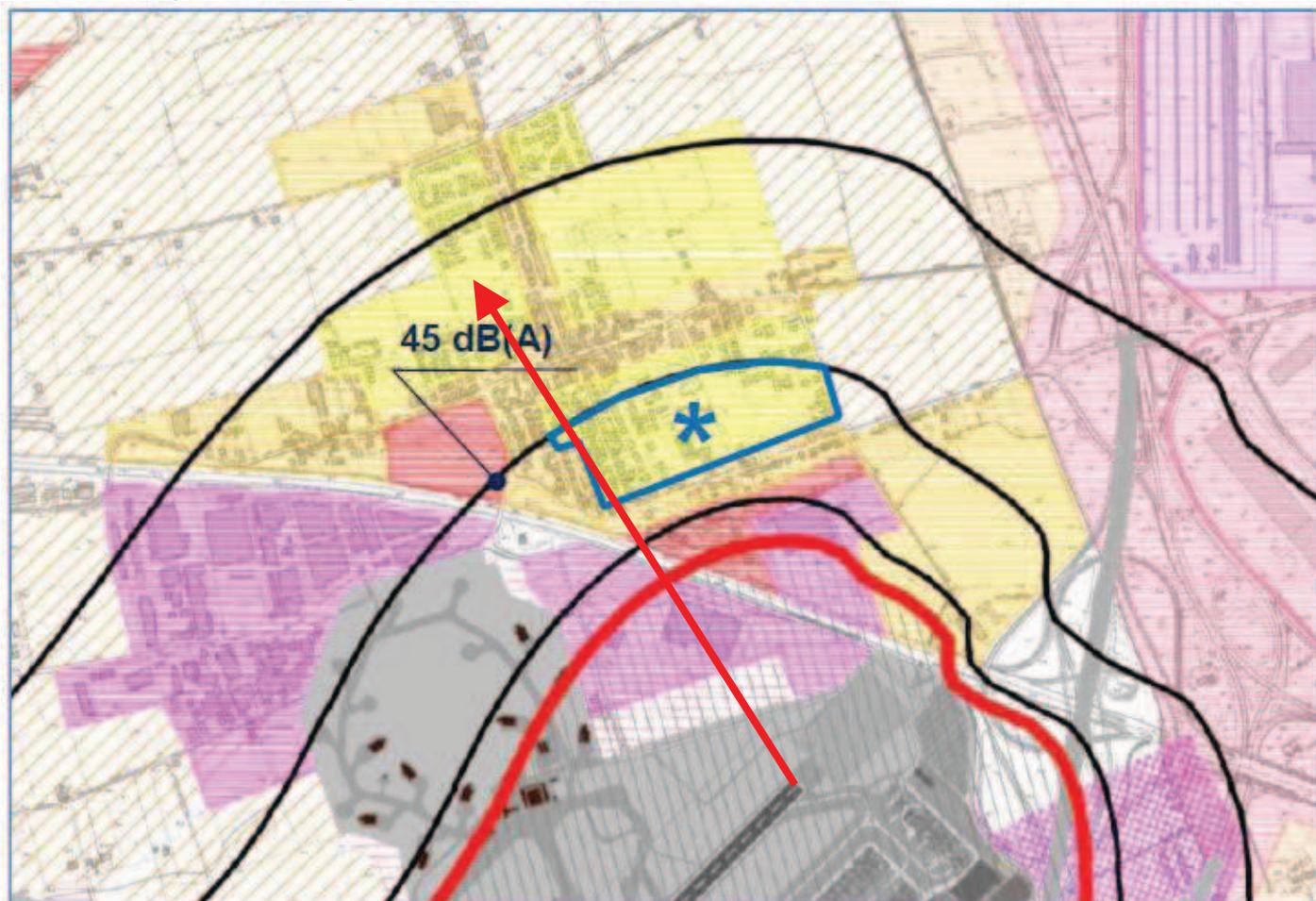


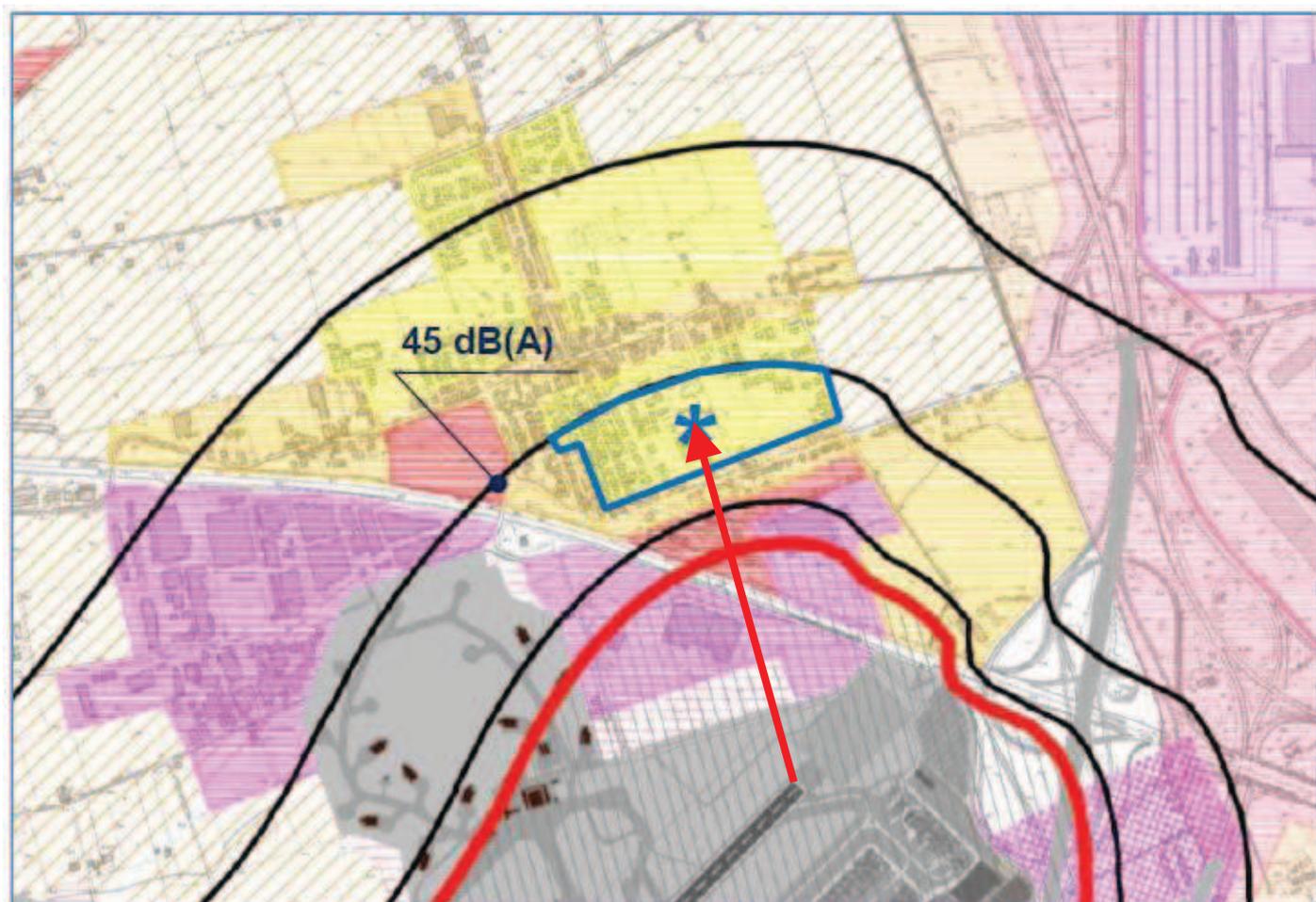
Figura 4.7.35 – Aree in classe acustica II – curve LAeq (periodo notturno - scenario 2030)



<https://youtu.be/aDlVnfEF6r4>



<https://youtu.be/EvEf6Ckce20>



**Figura 4.7.35 – Aree in classe acustica II – curve LAEq
(periodo notturno - scenario 2030)**

Come è noto il **Parcobaleno** di Caselle dista dalla pista... circa 900 metri (e la posizione del **Parcobaleno** è indicato con l'asterisco nella tavola sopra riprodotta) e i bambini, quando giocano, il rumore degli aerei che sentono... è questo:

<https://youtu.be/OuII5BACA6A>

Ed è evidente che le analisi effettuate dai progettisti del Master Plan dell'Aeroporto Catullo per rilevare il rumore aeroportuale, in tutte le sue forme e direzioni, sia al suolo che in volo, sia rumori diretti che indiretti e riflessi... devono essere... **totalmente rifatte.**



OSSERVAZIONE n° 24

Rimanendo ancora sulla questione rumore aeroportuale, sostenendo che il rumore di fondo veicolare è superiore al rumore aeronautico (per come riportato alla pagina 96 sotto riprodotta) il sottoscritto solleva ulteriori dubbi sul fatto che il metodo utilizzato dai progettisti sia corretto e reale.

Come visibile quindi dal confronto presentato nelle figure precedenti e dalla tabella 4.7.32 risulta che il contributo acustico legato alla presenza del traffico veicolare (sorgente principale insistente sul territorio al di là di quella aeronautica) è decisamente superiore rispetto al contributo delle sole sorgenti aeronautiche.

Tabella 4.7.30 – Confronto tra il contributo dell'aeroporto ed il contributo del traffico autostradale

	Sorgenti aeronautiche (modellazione INM 2014)	Rumore fondo (traffico veicolare)
LAEq Day	51 dB(A)	58 dB(A)
LAEq Night	43 dB(A)	51 dB(A)

Ed è evidente che le analisi effettuate dai progettisti del Master Plan dell'Aeroporto Catullo per rilevare il rumore aeroportuale, in tutte le sue forme e direzioni, sia al suolo che in volo, sia rumori diretti che indiretti e riflessi... **devono essere... totalmente rifatte.**

OSSERVAZIONE n° 25

Evidenziato che quasi l'intero territorio del centro abitato di Caselle è inquinato dal rumore aeroportuale e che quindi le valutazioni e le analisi effettuate dai progettisti non corrispondono all'inquinamento reale creato dall'Aeroporto ora riportiamo una serie di paragrafi tratti dalla **pagina 100** della "**Relazione Tecnica - Parte 5 di 6**", ovviamente relativamente all'**inquinamento da rumore**, evidenziando le considerazioni finali dei progettisti che sarebbero quelle come sotto riportate.

Sulla base di tutte le considerazioni effettuate si osserva che in linea di massima non si evidenziano particolari criticità all'interno dell'ipotetico intorno aeroportuale, nel senso che solo una piccolissima parte di territorio ricompreso nella frazione Calzoni di Villafranca presenta possibili superamenti del parametro LVA.

Al di fuori dell'ipotetico intorno aeroportuale le aree nelle quali le simulazioni evidenziano un possibile superamento dei valori limiti imposti dalle zonizzazioni acustiche comunali in vigore sono limitate sia in termini di numero che di superficie del territorio, e riguardano in parte aree classificate in Classe I (destinatari di particolare tutela, ospedali) ed in Classe 2 (aree residenziali, scuole). Tali ipotetici superamenti devono in ogni caso essere letti con riferimento alla sovrastima di circa 2 dB(A) realizzata con la modellazione, e quindi dovranno essere confermati con misurazioni in campo prima di provvedere alla definizione di interventi di mitigazione.

Ed è evidente che questa Analisi di Compatibilità e le Considerazioni Finali... **deve essere rifatta.**

OSSERVAZIONE n° 26

Nelle seguenti osservazioni si segnalano le incongruenze, gli errori, le criticità e le anomalie come queste sono contenute nel documento denominato: "**Relazione Tecnica - Parte 6 di 6**", aggiungendo quando possibile dei suggerimenti e delle precisazioni che andrebbero valutate.

Va evidenziato che anche in questa sesta parte, pare che ancora i progettisti continuano nella loro "creatività" cercando in tutti i modi possibili giustificare che l'Aeroporto non inquina e non inquinerà il che è evidente che quanto scritto fino ad ora e pure nel seguito **non corrisponde alla realtà dei fatti.**

E che i dati come riportati anche in questa 6^a parte della Relazione siano “taroccati” basta esaminare la posizione del **pozzo 164915** dove secondo i tecnici in quella posizione ci sarebbero 2 metri di suolo agricolo poi a meno 2 ci sarebbe la falda acquifera, dai 2 ai 9 metri ci sarebbe argilla, poi dai 9 ai 30 metri ci sarebbe argilla, poi dai 30 ai 44 metri ci sarebbe sabbia, poi dai 44 ai 62 metri ci sarebbe argilla, poi dai 62 ai 81 metri ci sarebbe sabbia, poi dai 81 ai 103 metri ci sarebbe argilla ecc. ecc. **Tutto falso.**

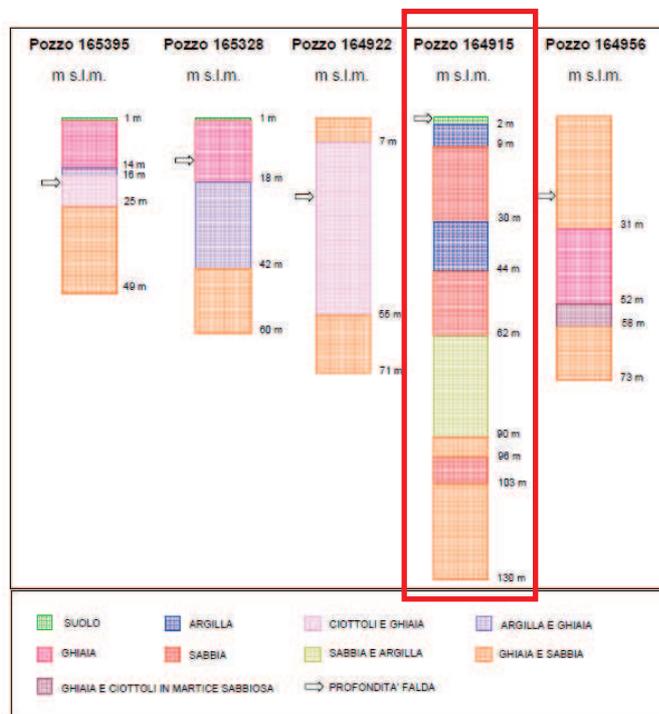
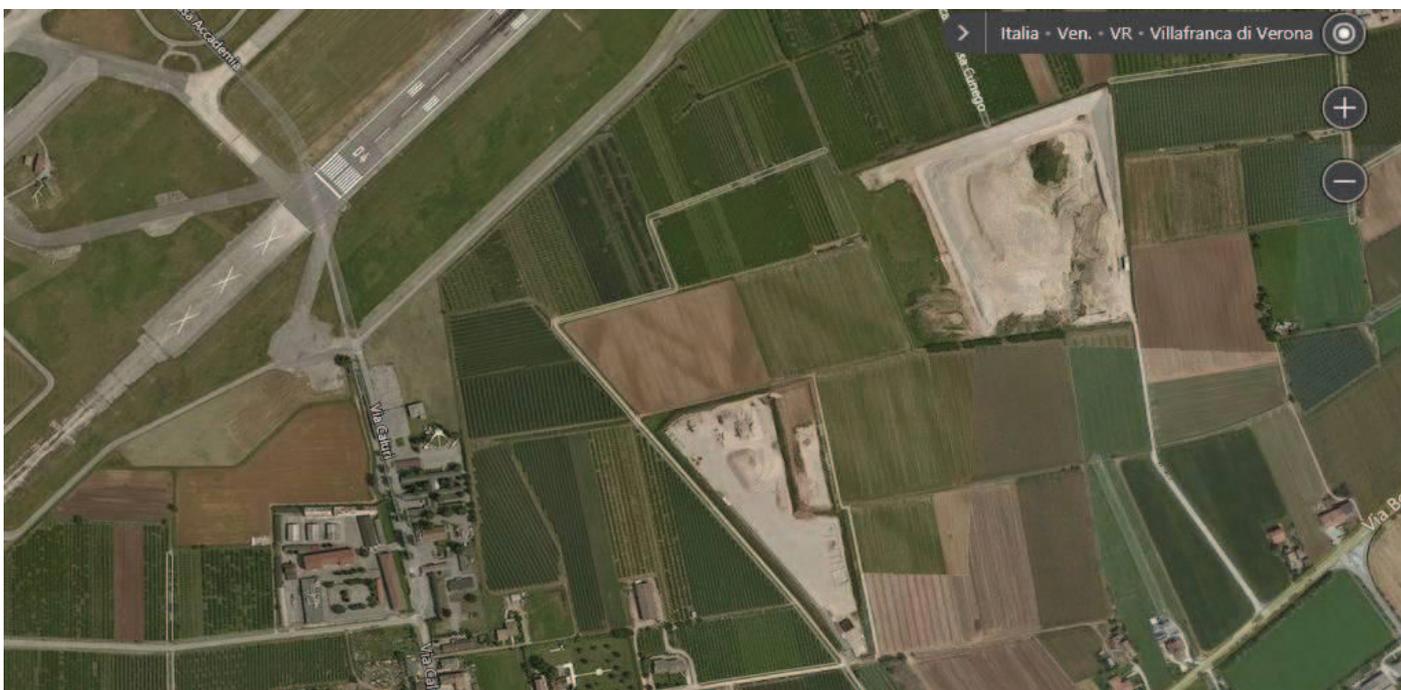


Figura 4.11.5 – Stratigrafie, fonte: Servizio Geologico d'Italia, Dipartimento Difesa del Suolo

Per esperienze professionali (e per aver progettato un “mangimificio” che per questioni dei Vincoli Aeroportuali... la base è stata costruita interrata fino a raggiungere la quota di - 12,80 metri dal piano campagna) la stratigrafia descritta come appartenente al **pozzo 164915** è... **assolutamente sbagliata.**

Se nell'immediato intorno aeroportuale non vi sono terreni come descritti per il **pozzo 164915** e per la maggior parte la stratigrafia del sottosuolo... è più simile a quello descritto come **pozzo 165395** che sarebbe stato indicato come essere ubicato nel sottosuolo in zona Caluri, visto che lì a poche decine di metri ci sono cave di ghiaia (vedi sotto) ed è evidente che queste stratigrafie... **non sono veritiere.**

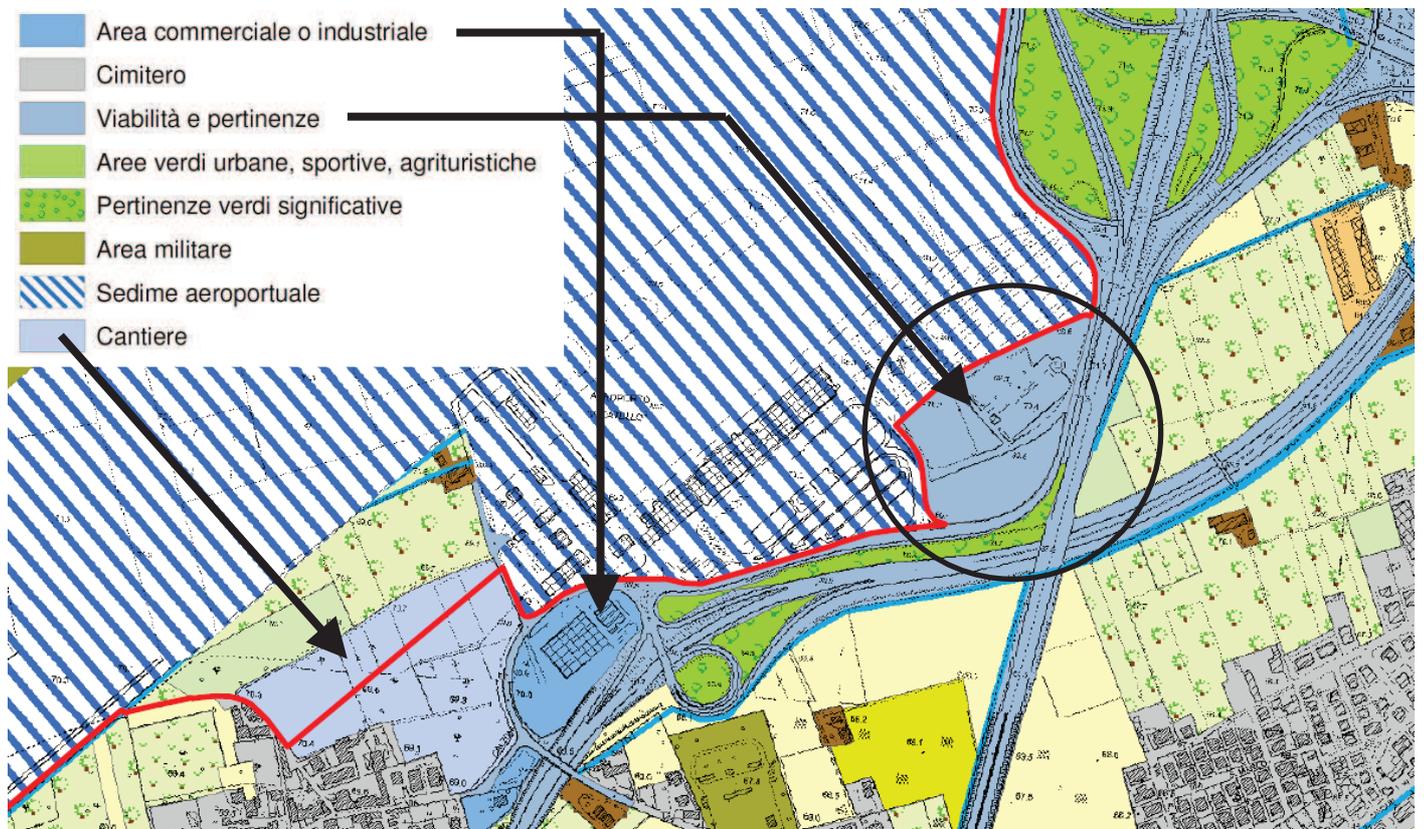


E quanto sin qui evidenziato non è altro che un altro esempio della superficialità e degli errori compiuti da progettisti che indicherebbero per il pozzo 165915 la falda entro di due metri dal piano campagna, se poi andiamo a leggere cosa hanno scritto gli stessi progettisti a pagina 30 leggiamo questo: La realizzazione di tale opera non potrà indurre variazioni significative nella geometria della superficie piezometrica, in quanto la falda freatica nella zona è presente ad una quota significativamente inferiore (**oltre i 20 m sotto il piano di campagna**, come visibile in figura 4.11.4 in corrispondenza dei piezometri situati nella medesima area di intervento).

Ed è evidente che arrivati a pagina 528 di 594 della Relazione Tecnica, elencando errori, dati taroccati e evidenti tentativi di fornire false informazioni che il sottoscritto smette di Osservare la Relazione, tanto e sicuramente anche dalla pagina 529 fino alla pagina 594 vi saranno altri errori e dati taroccati.

OSSERVAZIONE n° 27

Se sulla tavola “Uso del suolo ex ante” - nella area individuata nel cerchio si scrive che quella sarebbe area per viabilità e pertinenze, perché quell’area non è stata inserita nel Sedime Aeroportuale, visto che su quell’area la Catullo SpA ha dei progetti in corso che non sono stati inseriti in questa istanza di VIA?



Come appare evidente dal foto inserimento pubblicato a pagina 69 della 6^a parte della Relazione Tecnica è evidente quell’area sopra indicata (e sotto evidenziata nel perimetro rosso) è area dell’attuale sedime aeroportuale, ma in tutti i modi si cerca di lasciar fuori dal questa istanza di VIA quell’area. Come mai?



Figura 4.13.1 – Fotoinserimento – Aerostazione lato land side

Come mai quest’area (come sopra perimetrata in colore rosso) nello SIA della procedura di “scoping” era inserita come sedime aeroportuale e in questo SIA invece non viene inserita come sedime aeroportuale?

OSSERVAZIONE n° 28

Perché nel Master Plan è stato inserito il nuovo casello sull'Autostrada che non verrà mai realizzato?

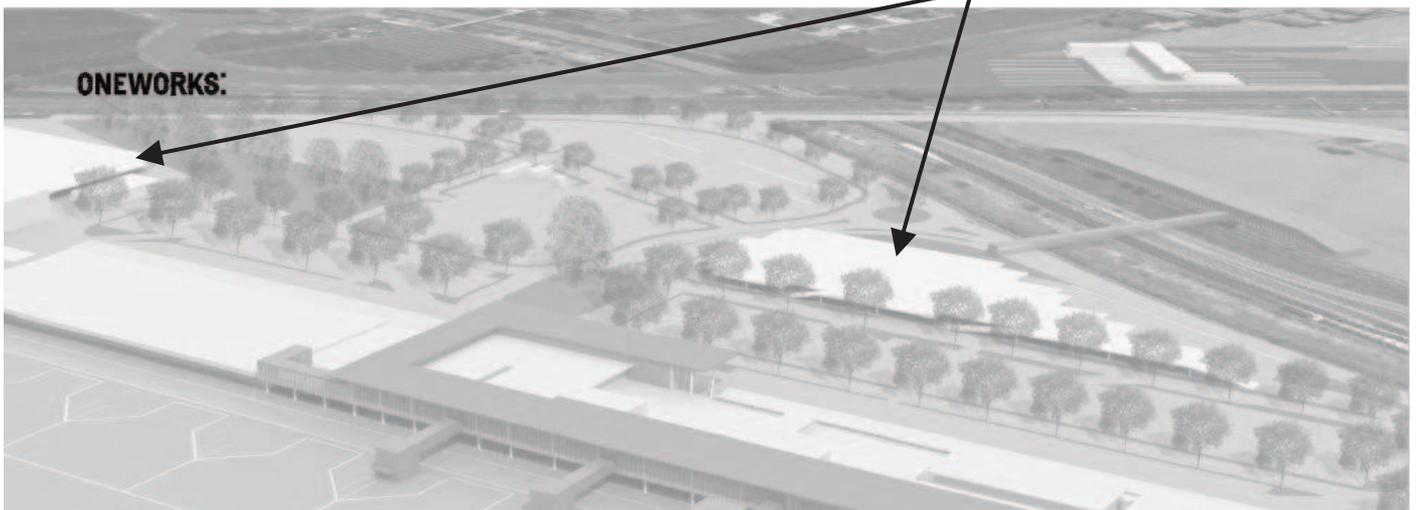


OSSERVAZIONE n° 29

Perché nel Master Plan è stata inserita la nuovo Stazione Ferroviaria ... che non verrà mai realizzata?

OSSERVAZIONE n° 30

Perché non vengono demolite le superfettazioni costituite dalla baracche in ferro del parcheggio?



OSSERVAZIONE n° 31

In questa Osservazione e seguenti si segnalano le incongruenze, gli errori, le criticità e le anomalie come queste sono contenute nel documento denominato: "Schede descrittive degli interventi del Master Plan", aggiungendo quando possibile dei suggerimenti e delle precisazioni che andrebbero valutate.

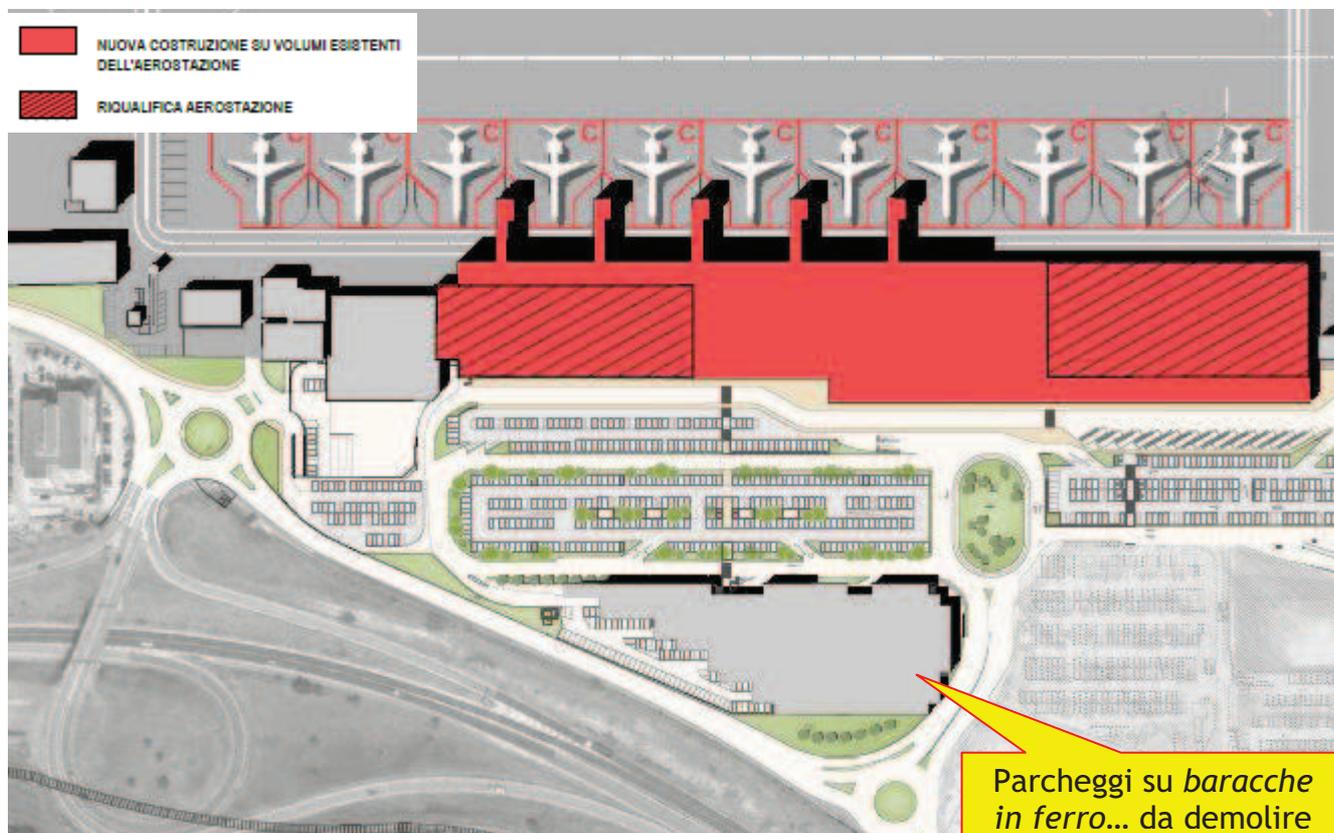
Se a pagina 4 delle "Schede descrittive degli interventi del Master Plan" dell'Aeroporto Catullo sarebbe stato previsto che vi sia un ampliamento dell'Aerostazione di **154.800 mc.** **ciò non è possibile** in quanto nel PAT del Comune di Sommacampagna per l'ATO n° 8 - Infrastrutture Aeroportuali sono stati previsti **ZERO METRI CUBI** di nuovo ampliamento dell'Aerostazione.

INTERVENTO	PSA	S.LORDA (mq)	S. COPERTA (mq)	N° PIANI	h (m)	VOLUME (mc)	VOLUME DI SCAVO (mc)
Ampliamento/riqualifica terminal passeggeri	1_2	33.965	25.000	3	12	154.800	17.650
TOTALE		-	25.000	-	-	-	17.650

Ed è evidente che se nel PAT - per l'ampliamento dell'Aerostazione - era stato previsto **ZERO mc** ed è su questo valore che poi è stata approvata anche la VAS del PAT, è evidente che **se la Catullo SpA vuole realizzare 154.800 metri cubi di nuovi volumi, lo potrà fare solo a fronte della realizzazione di adeguate opere di Mitigazione e di Compensazione Ambientale** in modo che la VAS del PAT sia rispettata.

INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI									
Carico Insediativo Aggiuntivo				Standard Urbanistici					
				Primari		mqtot.	Secondari		mqtot.
Residenza (mc)	Nuova Edificazione	mc	0	mq/At.	10	0	mq/At.	20	0
	Altri interventi	mc	0	mq/At.	10	0	mq/At.	20	0
	Totale	mc	0	mq/At.	10	0	mq/At.	20	0
Produttivo (mq di s.t.)	Nuova Edificazione	mq	0	mq/mq s.t.	0,05	0	mq/mq s.t.	0,05	0
	Altri interventi	mq	0	mq/mq s.t.	0,05	0	mq/mq s.t.	0,05	0
	Totale	mq	0	mq/mq s.t.	0,05	0	mq/mq s.t.	0,05	0
Terziario (mq di s.l.p.)	Nuova Edificazione	mq	0	mq/mq s.l.p.	0,5	0	mq/mq s.l.p.	0,5	0
	Altri interventi	mq	0	mq/mq s.l.p.	0,5	0	mq/mq s.l.p.	0,5	0
	Totale	mq	0	mq/mq s.l.p.	0,5	0	mq/mq s.l.p.	0,5	0
Turistico Ricettivo (mc)	Nuova Edificazione	mc	0	mq/mc	0,075	0	mq/mc	0,075	0
	Altri interventi	mc	0	mq/mc	0,075	0	mq/mc	0,075	0
	Totale	mc	0	mq/mc	0,075	0	mq/mc	0,075	0
Abitante Teorico (At.)		mc	150	Totale		Aree a standard	Ab.teorici	Standard per abitante	
Note	s.t. = superficie territoriale trasformabile					mq	n.	mq/At.	
	s.l.p. = superficie lorda di pavimento					0	0	0,0	
						(*) = compreso "Mirabilia"			

OSSERVAZIONE n° 32



Se si potesse riqualificare e ampliare l'Aerostazione - ovviamente dopo aver assolto alla esecuzione delle opere di Mitigazione e di Compensazione Ambientale per i 154.800 mc che non sono previsti nel PAT e nella VAS del PAT - comunque devono essere demoliti - per motivi paesaggistici ed estetici - quelle baracche in ferro dove, negli anni, sono stati ricavati i parcheggi per le auto e che rappresentano un pessimo biglietto da visita... dato che sono posti in prossimità dell'ingresso dell'Aerostazione.

OSSERVAZIONE n° 33

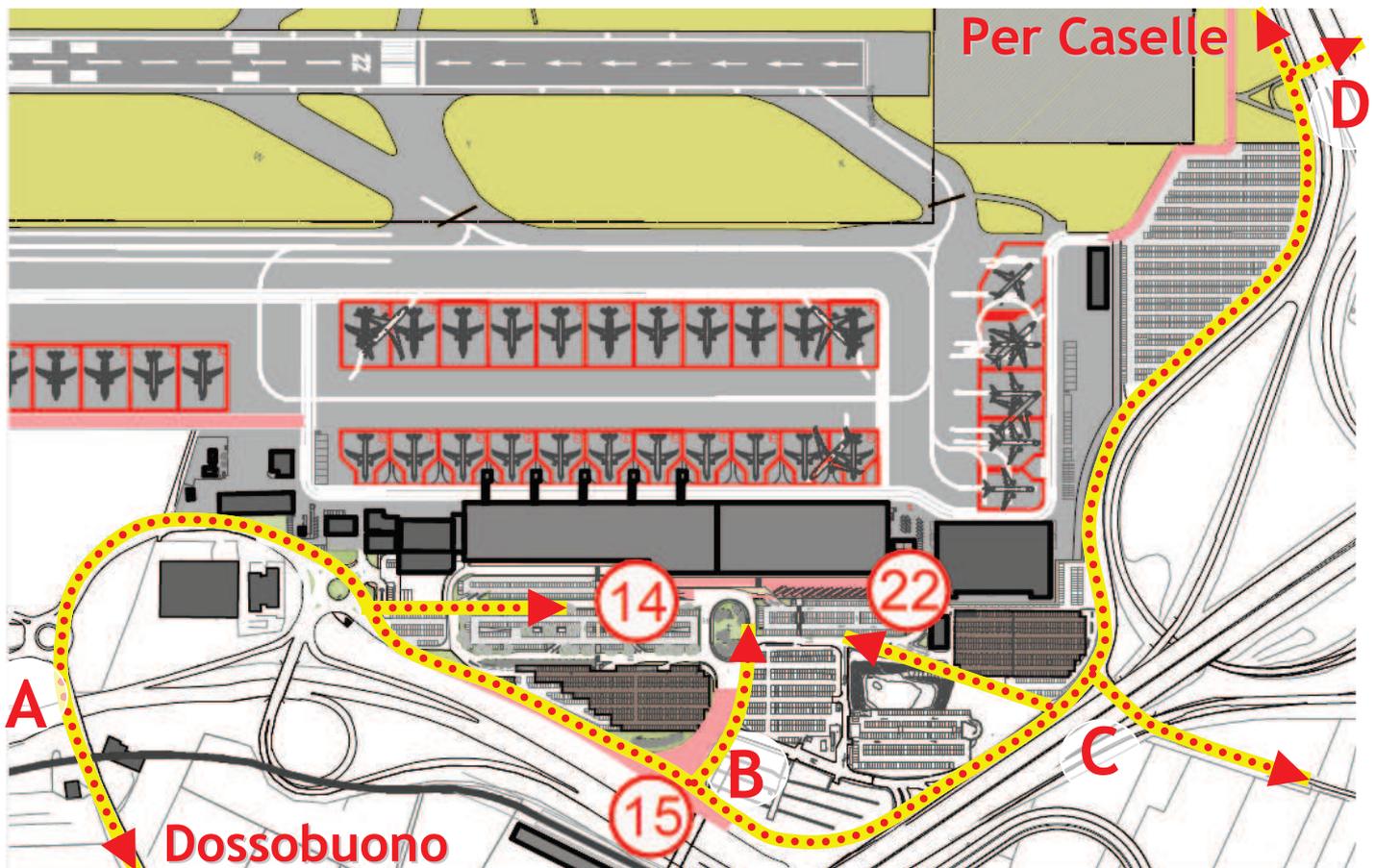
La strada perimetrale nord indicata con il numero 6 deve essere realizzata in modo da permettere la realizzazione di adeguate **barriere antirumore** costituita da **dune alberate** come sotto indicate.



Ed è evidente che la realizzazione di queste "Dune alberate"... **devono essere realizzate entro il 2016**.

OSSERVAZIONE n° 34

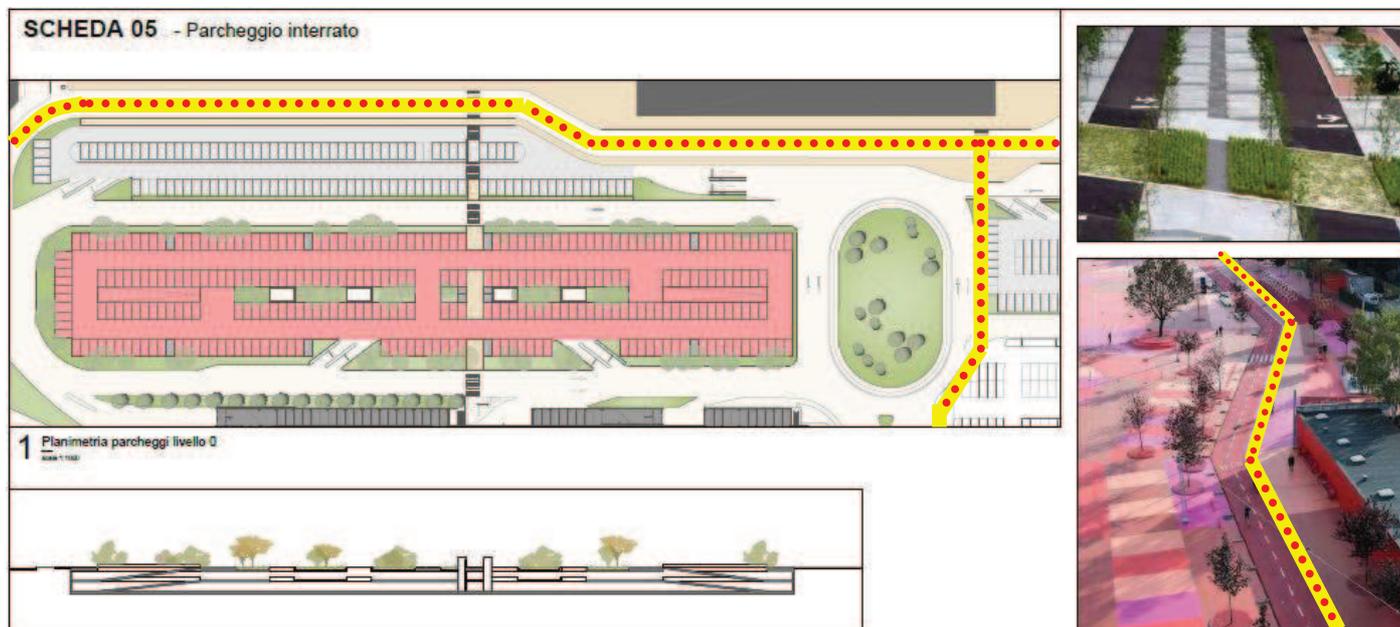
E' altrettanto evidente che sempre **entro il 2016** deve essere realizzata una **pista ciclo pedonabile** che partendo da Dossobuono, arrivi in Via calzoni (A) poi possa collegare l'Aerostazione (B), connettersi con la Via Terminon (C) collegarsi con Via Palazzina (D) per proseguire infine verso l'abitato di Caselle ed è ovvio che queste opere (Dune e Piste Ciclopedonali) sono opere e interventi fondamentali per migliorare l'accessibilità all'aeroporto ed è ovvio... **che non sono opere compensative e/o di mitigazione**.



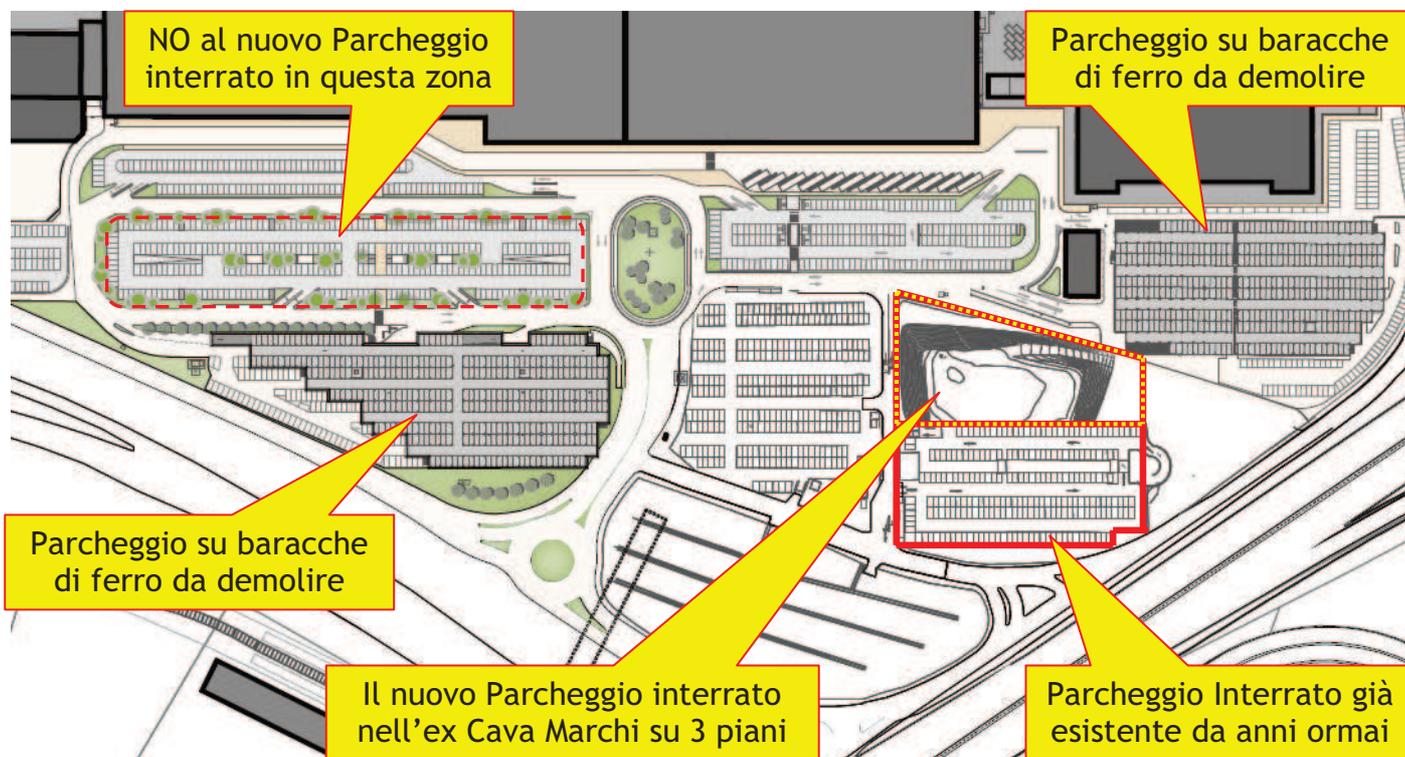
Va ricordato che fino a pochi decenni fa, andare in bici e/o piedi tra Caselle e Dossobuono era facilitato dalle strade comunali esistenti, poi la costruzione dell'Autostrada A22 e soprattutto l'ampliamento dell'Aeroporto Catullo, hanno impedito la possibilità di collegamento tra questi due centri abitati e dato che mia suocera abita a Dossobuono se io voglio andare a trovarla in bici da Caselle, voglio poterlo fare in sicurezza e non essere travolto dall'enorme traffico oggi esistente sulla Strada Provinciale

OSSERVAZIONE n° 35

Se il sistema delle Ciclopedonali esterne lungo al perimetro del sedime aeroportuale va collegato alla ciclopedonale progettata tra l'Aerostazione e il Parcheggio interrato, se la pista ciclopedonale interna ed esterna va realizzata è evidente che... non può essere autorizzato il parcheggio interrato.



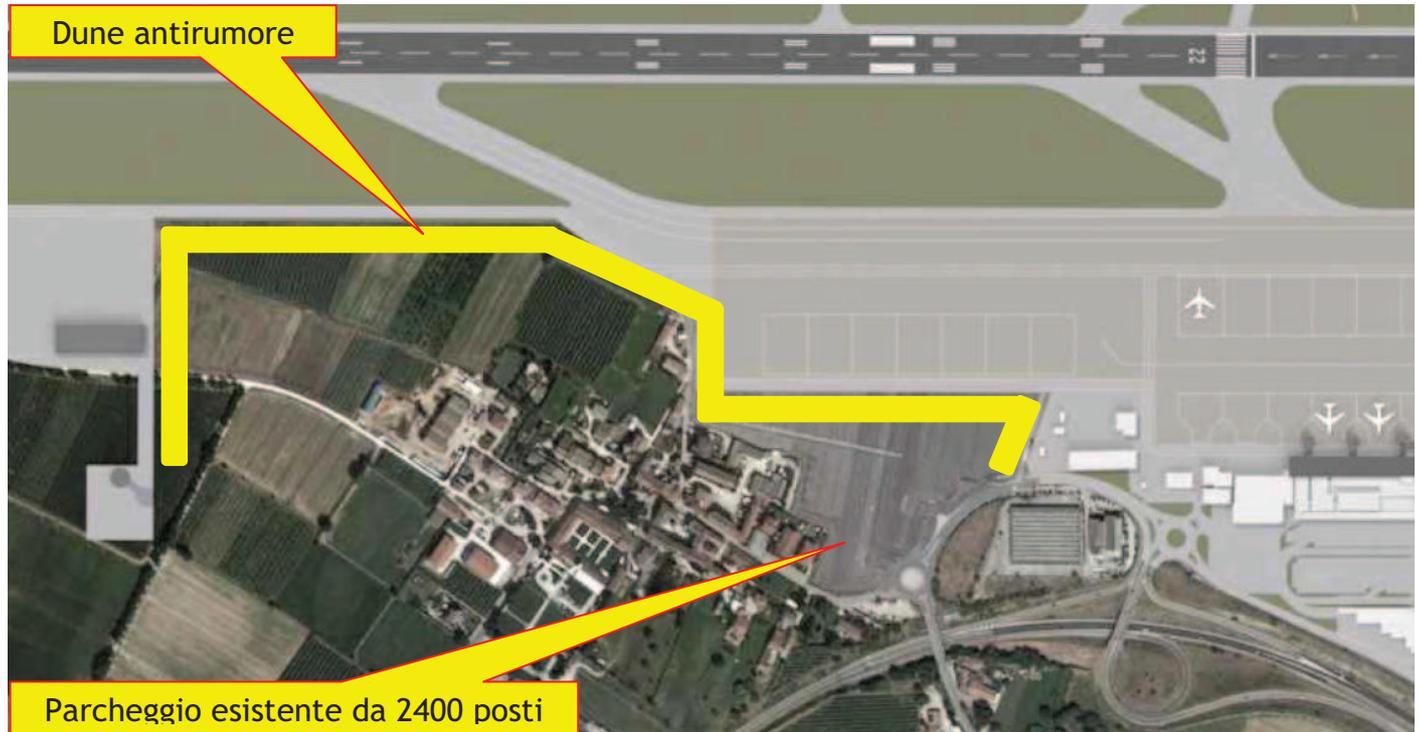
L'unico posto dove poter realizzare un nuovo parcheggio interrato è di realizzarlo a fianco dell'ATTUALE parcheggio interrato nelle aree dell'ex Cava Marchi, risolvendo così anche l'inquinamento esistente.



Visto che c'è una ex cava da risanare e da recuperare asportando anche i rifiuti che vi sono da decenni sul fondo cava, non si comprende il perché il Parcheggio Interrato non è stato progettato a fianco dell'attuale Parcheggio Interrato e soprattutto si ribadisce ancora una volta del perché il Parcheggio dei Dipendenti e degli Operatori dell'Aeroporto Catullo, l'attuale Parcheggio interrato e le aree della ex Cava Marchi non sono state riportate correttamente all'interno del perimetro del sedime aeroportuale come lo erano sulle mappe presentate per la procedura di "scoping".

OSSERVAZIONE n° 36

Più si esamina il Piano di Sviluppo dell'Aeroporto Valerio catullo più emergono "anomalie" a partire dalle dimenticanze visto che esiste un parcheggio privato dal 2400 posti auto di cui una parte verrà espropriata per allargare la zona di sosta degli aerei e non si comprende il perché in questa zona non si possano realizzare delle "dune" con funzione di "barriere antirumore" a protezione dell'abitato di Calzoni.



OSSERVAZIONE n° 37

Si rimarca quanto già detto, che non è vero che esistono possibilità di realizzare il Nuovo Casello sull'A22, come non esistono possibilità di realizzare la nuova Stazione Ferroviaria e soprattutto ancora una volta ci si chiede il perché una parte consistente delle aree di proprietà della Società Catullo SpA nel Master Plan presentato non sono state inserite nel sedime dell'Aeroporto Valerio Catullo e quindi del perché... il quanto e il cosa... la Catullo SpA vuole realizzare lì... non viene sottoposto a VIA.



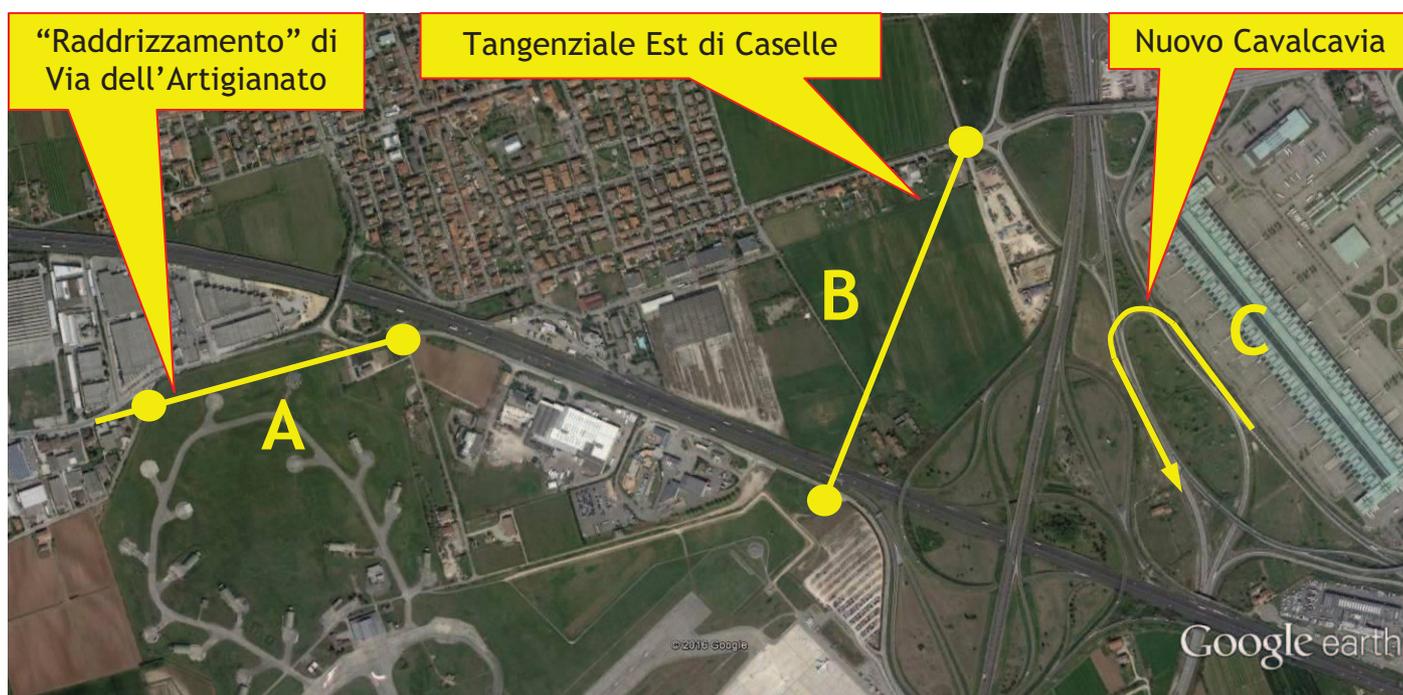
OSSERVAZIONE n° 38

In questa Osservazione e seguenti si segnalano le incongruenze, gli errori, le criticità e le anomalie come queste sono contenute nel documento denominato: “Relazione generale”, aggiungendo quando possibile dei suggerimenti e delle precisazioni che andrebbero valutate.

Va rivedenziato che l’Opzione Zero e/o l’Anno Zero da cui iniziare a calcolare gli impatti ambientali non può essere coincidente e ben definita con la data del **14 marzo 1999** che è la data di entrata in vigore della Direttiva 97//11/CE ed è da quella data - e non dal 2014 - che deve essere definito l’ANNO ZERO.

OSSERVAZIONE n° 39

Per quanto riportato a pagina 10 della Relazione Generale: “*In aree esterne al complesso aeroportuale, potrà essere realizzato un nuovo casello sulla A22 a servizio dell’aeroporto (progetto di competenza dell’ente gestore autostradale), sul quale è stata già trovata un’intesa per la localizzazione in una apposita conferenza di servizi, per facilitare l’accesso all’aeroporto.*”... non esiste alcuna intesa ed è noto che quel Casello non è previsto nella programmazione dell’Autostrada A22 e questa ipotesi sembra solo servire ad evitare interventi sulla viabilità locale al fine di risolvere dei problemi viari che richiederebbero minori risorse economiche... ma otterrebbero notevoli risultati, come sotto evidenziati.



Far credere che i problemi viabilistici dell’Aeroporto siano risolti dal nuovo Casello Autostradale sull’A22 è una “bufala”... perché quel Casello non verrà mai realizzato, mentre risolvendo queste tre criticità - indicate con i punti **A**: raddrizzamento Via dell’Artigianato, **B**: Tangenziale Est di Caselle e **C**: Sovrappasso sulla Tangenziale Sud di Verona, non solo si risolve l’accessibilità all’Aeroporto da tre direzioni, ma soprattutto si migliora la viabilità locale con enormi vantaggi per i residenti di Caselle e Dossobuono.

Per dovere di cronaca va ricordato che le criticità viabilistiche risolvibili con **A**: il raddrizzamento Via dell'Artigianato (con la nuova rotonda di Via Pantina) e con **B**: la Tangenziale Est di Caselle, (con il collegamento diretto con il Casello di Verona Nord) sono infrastrutture già previste nel PAT del Comune di Sommacampagna, ma di queste evidenze... i progettisti del Master Plan del Piano di Sviluppo dell'Aeroporto Valerio Catullo... si sono dimenticati di evidenziarlo, sia nelle relazioni che nelle tavole.

OSSERVAZIONE n° 40

Per quanto riportato a pagina 10 della Relazione Generale: *“E' prevista inoltre la possibilità di realizzare un collegamento ferroviario con una stazione in posizione baricentrica rispetto al complesso delle aerostazioni”*... è noto che non esiste alcuna intesa e quel collegamento ferroviario non è previsto nella programmazione dell'Ente Ferroviario e quindi è un errore indicare un'opera irrealizzabile.

OSSERVAZIONE n° 41

Per quanto riportato a pagina 10 della Relazione Generale: *“Si prevede il potenziamento dei parcheggi veicolari esistenti mediante la sopraelevazione di parte delle superfici dedicate alla sosta”*... è evidente che le baracche di ferro oggi attualmente utilizzate come secondo piano per i parcheggi non possono essere sopraelevate, ma vanno invece demolite.

OSSERVAZIONE n° 42

Per quanto riportato a pagina 12 della Relazione Generale: *“Con la nuova via di rullaggio sud (oltre orizzonte di piano) la configurazione principale per atterraggi e decolli sarà l'utilizzo della pista 04 sia per gli atterraggi che per i decolli. Per quel che riguarda gli atterraggi è stata mantenuta l'attuale posizione di soglia pista”*... è evidente che questa è la soluzione migliore, cioè una nuova pista di rullaggio a sud dell'attuale pista e non la riqualificazione dell'attuale pista di rullaggio a nord, anche perché con gli stessi soldi si costruisce una pista di rullaggio nuova.

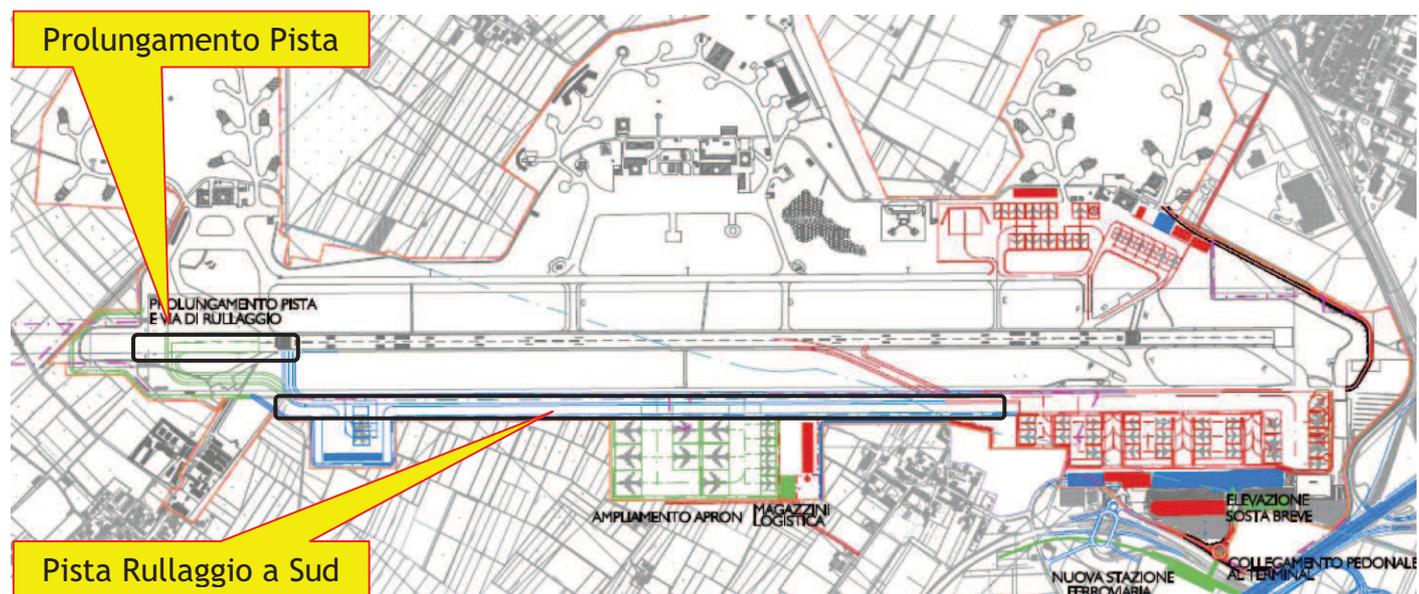
OSSERVAZIONE n° 43

Per quanto riportato a pagina 16 della Relazione Generale: *“Nella zona dei parcheggi esterna al sedime aeroportuale è presente una depressione corrispondente ad una ex Cava (Cava Marchi), nel cui sottosuolo è presente una ex discarica di rifiuti messa in sicurezza grazie ad una copertura di impermeabilizzazione. La falda acquifera viene periodicamente monitorata attraverso alcuni piezometri collocati in prossimità della cava stessa”*... ed è evidente che se c'è da realizzare un parcheggio interrato questo va realizzato nell'ex Cava Marchi asportando nello stesso tempo i rifiuti che sono lì da decenni.

OSSERVAZIONE n° 44

Per quanto riportato a pagina 17-18-19 della Relazione Generale relativa alle Alternative progettuali alcune di quelle alternative dovrebbero essere attuate... in particolare queste di seguito evidenziate:

- **la realizzazione di una nuova via di rullaggio “tango Sud” a servizio dell'aerostazione esistente con relativi raccordi e uscite rapide dalla pista. (AA)**
- **il prolungamento della pista e della via di rullaggio in direzione Sud (testata 04); (BB)**



OSSERVAZIONE n° 45

Per quanto riportato a pagina 60 della Relazione Generale: *“I parcheggi P4 e P5 sono collocati su aree di proprietà della società di gestione (sia allo stato attuale che nello stato di progetto). Questi parcheggi non sono compresi all’interno del sedime aeroportuale e pertanto non verranno tenuti in conto per garantire nel tempo gli standard necessari. Le possibilità di ampliamento più economiche per i parcheggi sono costituite dalla sopraelevazione dei parcheggi P1, P2, P3 e di parte della sosta breve.”*

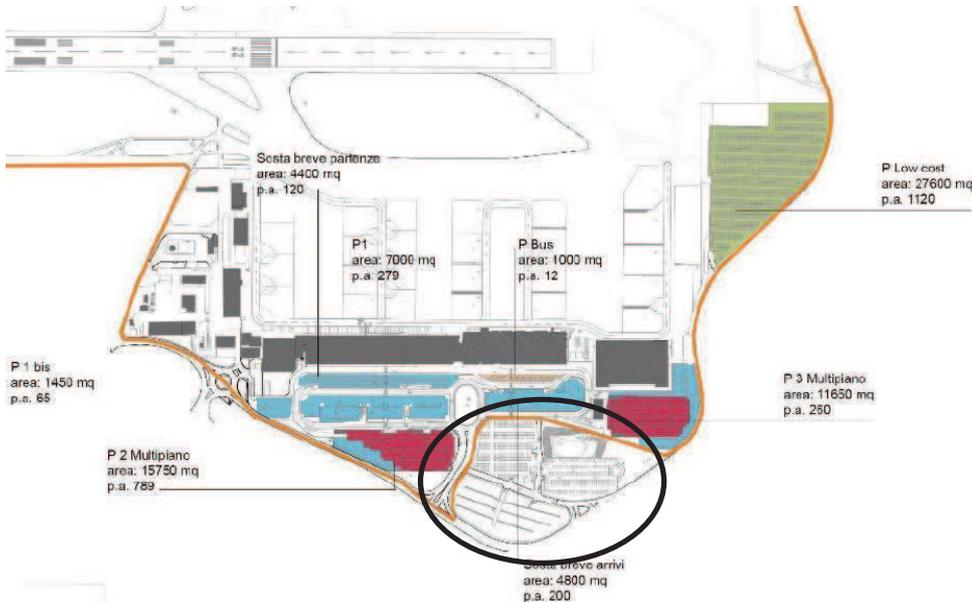


Fig. 24 – Mappa dei parcheggi auto esistenti interni al sedime aeroportuale

Il voler “sopraelevare” le attuali “baracche di ferro” che rappresentano i parcheggi su due piani di fronte all’Aerostazione è una pura idiozia dal punto di vista paesistico.

Che finalmente sia dichiarato che le aree qui a fianco indicate nell’elisse siano di proprietà della Catullo SpA ora è dichiarato e certificato.

E se qui la Catullo SpA vuole realizzare un Hotel, un parcheggio interrato, una Steak House e una Stazione di Servizio, queste opere dovevano essere sottoposte alla Valutazione di Impatto Ambientale.

OSSERVAZIONE n° 46

Se la Catullo Spa vuole eliminare i parcheggi P4 e P5 che oggi creano una disponibilità di 1.616 posti auto (più del 50% dei parcheggi esistenti) perché in questa area vuole realizzare un Hotel, uno Steak House e una Stazione di Servizio Auto, per prima cosa queste nuove realizzazioni vanno, da subito, ora inserite in questo Master Plan e quindi sottoposte alla VIA.

Se poi per eliminare questi 1.616 posti auto, vogliono recuperarli sopraelevando i parcheggi realizzate sulle “baracche” di ferro (follia pura), anche questo assurdo progetto deve essere sottoposto alla VIA e quindi valutato per gli aspetti paesitici, compreso l’utilizzazione dei 2400 posti auto ad ovest.

PARCHEGGI PASSEGGERI	ESISTENTI
	n.
PARCHEGGIO P1	279
PARCHEGGIO P1 bis	65
PARCHEGGIO P2	789
PARCHEGGIO P3	268
SOSTA BREVE ARRIVI	200
SOSTA BREVE PARTENZE	120
SOSTA BREVE TOTALE	1.719
SOSTA LUNGA LOW COST	1.120
RENT A CAR (P3)	260
TOTALE PARCHEGGI PASSEGGERI INTERNI AL SEDIME	3.099
PARCHEGGIO P4	1.068
PARCHEGGIO P5	550
TOTALE SOSTA ESTERNA SEDIME	1.616
TOTALI POSTI AUTO	4.715



OSSERVAZIONE n° 47

Per quanto riportato a **pagina 102** della **Relazione Generale**: “11.5 Parcheggi. Attualmente, lo scalo è dotato complessivamente di circa 3.099 posti auto destinati ai passeggeri, se si considerano unicamente quelli interni al sedime aeroportuale. La determinazione del fabbisogno di sosta passeggeri per l'aeroporto di Verona è stata effettuata prendendo a riferimento un valore medio - derivante dagli standard abitualmente in uso e dai dati storici relativi all'“utilizzo delle aree di sosta registrate dal gestore- di 600 posti auto per 1 Milione di passeggeri annui. Tale valore tiene inoltre in considerazione la tipologia di passeggeri, dato che per il futuro si prevede una crescita significativa della componente del traffico *low cost*, che abitualmente utilizza il bus quale sistema di trasporto per raggiungere l'“aeroporto. Ai valori risultanti è stato aggiunto un 5% di posti auto da destinare agli addetti”... servono precisazioni.

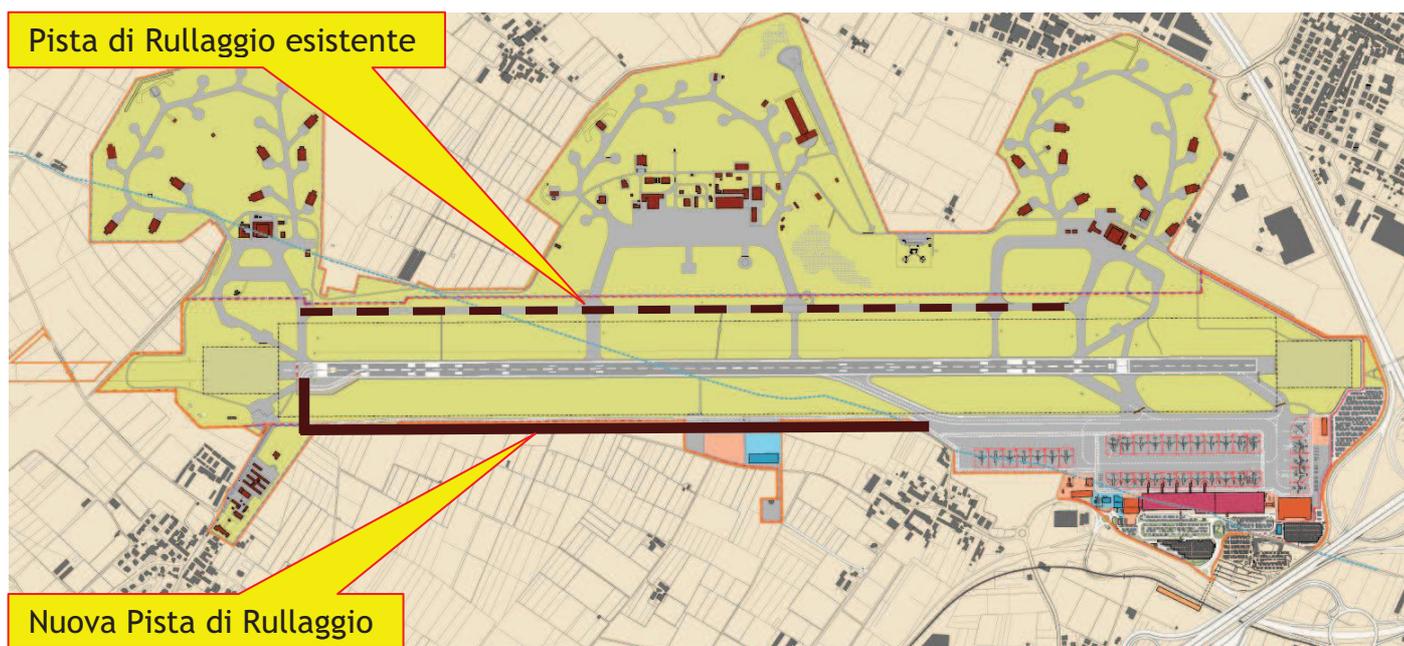
Come riportato nella tabella della pagina precedente i parcheggi della Catullo SpA sono **4.715** di cui la Catullo SpA dichiara che 3.099 sarebbero ubicati all'interno del sedime aeroportuale altri **1.616** sarebbero ubicati all'esterno del sedime e se dalla tabella come sotto riprodotta, per il 2030 sarebbe prevista la necessità di **3.558 posti auto** in totale e dato che tra l'aeroporto e nei parcheggi ubicati nei dintorni praticamente ci sono, già oggi, più del doppio dei posti auto che servirebbero è evidente che i posti auto realizzati sulle “*baracche in ferro*” davanti all'Aerostazione vanno immediatamente eliminati.

ANNI	Passeggeri <i>n.</i>	Fabbisogno parcheggi auto <i>posti auto</i>	Fabbisogno parcheggi addetti <i>posti auto</i>	TOTALE
2015	2.826.970	1.696	85	1.781
2020	4.154.524	2.493	125	2.618
2025	4.871.402	2.923	146	3.069
2030	5.647.290	3.388	169	3.558

Tab. 38 - Fabbisogno posti auto

OSSERVAZIONE n° 48

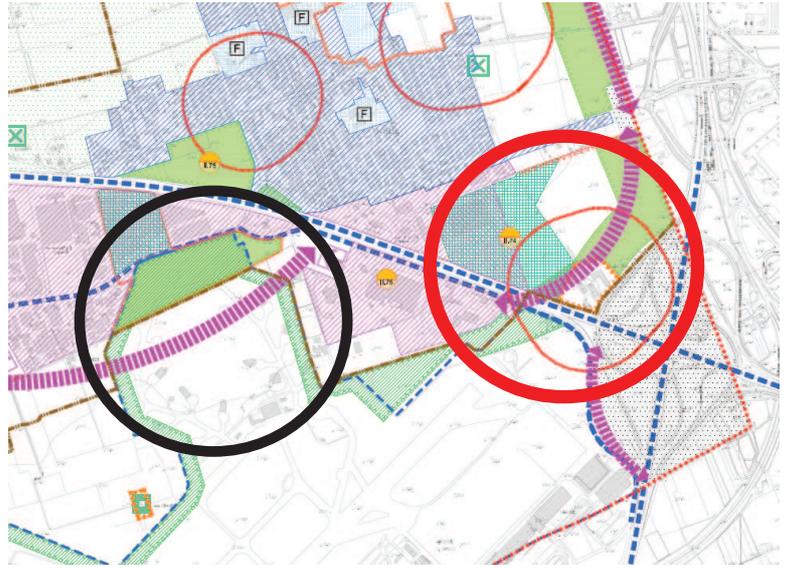
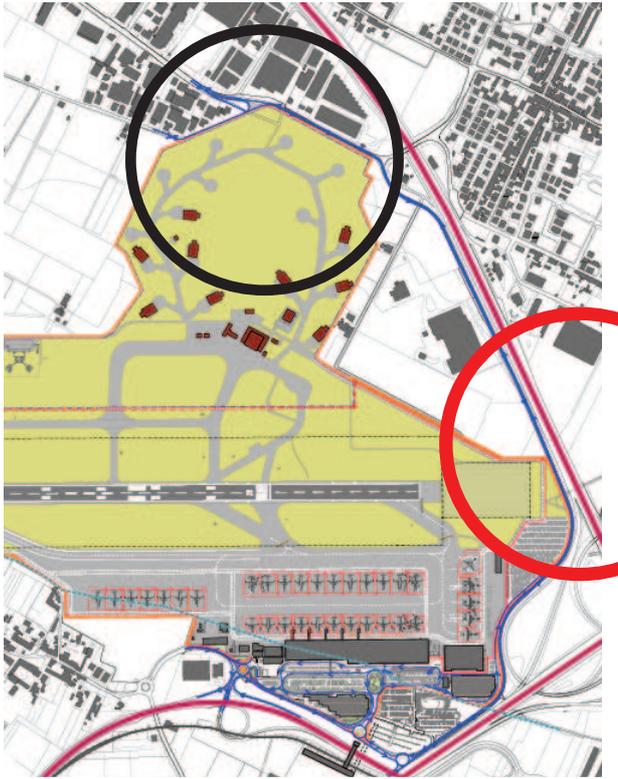
Per quanto riportato a **pagina 121** della **Relazione Generale**: “14.1 Ripristino via di rullaggio Tango e raccordi Bravo e Foxtrot, compreso adeguamento dell'AVL” come ho già anticipato nelle precedenti osservazioni è un'opera inutile che non elimina la pericolosità del fatto che gli aerei dal parcheggio per accedere alla via di rullaggio Tango devono attraversare la pista di decollo e di atterraggio.



Come evidenziato nella sovrastante immagine, è pertanto evidente che la soluzione migliore e quasi sicuramente a parità di costo (visto che è più corta) è la realizzazione di una **nuova pista di rullaggio a sud** dell'attuale pista, con una adeguata larghezza tale da permettere il transito di qualsiasi tipo di aeromobile, permettendo così anche di non realizzare il “Turn Pad” in Testa Pista 04, favorendo altresì che gli aerei atterrino sulla pista 04 (eliminando qualsiasi possibilità di utilizzo dell'“reverse”) permettendo che tutti gli aerei per decollare debbano sempre utilizzare la pista 04 e quindi... in assoluta sicurezza.

OSSERVAZIONE n° 49

Per quanto riportato alle indicazioni riportate sulla **tavola 6 della Schema di accessibilità**, va evidenziato il rapporto tra quanto progettato per il Master Plan e l'attuale programmazione del PAT del Comune di Sommacampagna, delle quali "decisioni"... i progettisti non hanno tenuto conto in alcun modo.



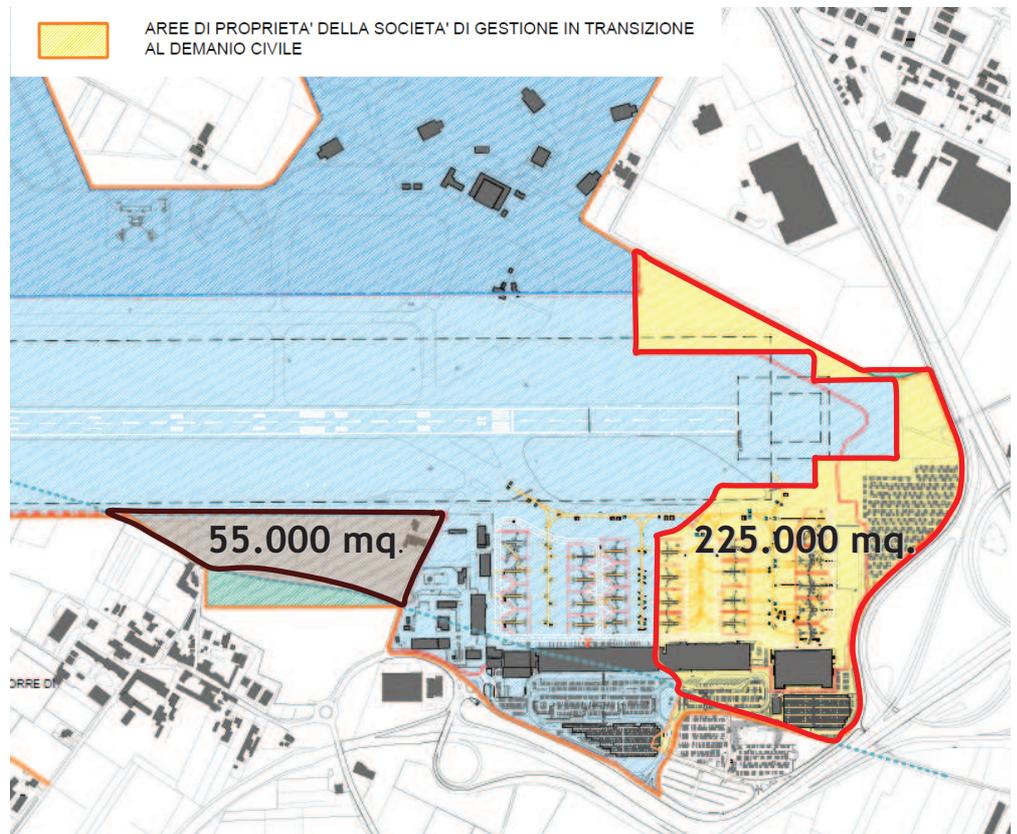
Parrebbe essere evidente che prima di qualsiasi nuovo ampliamento dell'Aeroporto Catullo, prima deve essere rispettato quando "già previsto" dal PAT del Comune di Sommacampagna e quando già stabilito nella V.A.S. del P.A.T. e quindi prima di tutto devono essere risolti i problemi connessi con la viabilità come prevista da P.A.T.

OSSERVAZIONE n° 50

Dalla Tavola n° 7 - "Aree da acquisire" con il colore giallo sono indicate le aree di proprietà della Catullo SpA, tutte aree che sono ubicate nel Comune di Sommacampagna e che in questi anni sono state sottratte al territorio di Caselle e mai compensate e/o... mitigate.

Oltre alle aree già sottratte, circa **225.000 mq.** nel Master Plan, anche altri **55.000 mq.** verranno sottratti al territorio di Caselle, ed è evidente che l'aver sottratto circa **280.000 mq.** queste sottrazioni, da oggi devono essere compensate e... restituite.

Con queste ultime considerazioni termina la: 1^ Parte delle Osservazioni alla V.I.A.



In attesa di un cortese cenno di riscontro, si porgono distinti saluti.

Un cittadino "nativo" di Caselle:
Beniamino Sandrini

beniamino.sandrini@legalmail.it

PROJECT
TO
PROTECT

COME SALVARE
CASELLE
PROGETTARE
PER
PROTEGGERE
www.vivicaselle.eu

SECONDA
PARTE
da 51 a 60

Caselle d'Erbe, 19.03.2016

*D.Lgs. 4-2008 - Art. 3 ter - Principio dell'azione ambientale.
La tutela dell'ambiente e degli ecosistemi naturali e del patrimonio culturale deve essere garantita da tutti gli enti pubblici e privati e dalle persone fisiche e giuridiche pubbliche o private, mediante una adeguata azione che sia informata ai principi della precauzione, dell'azione preventiva, della correzione, in via prioritaria alla fonte, dei danni causati all'ambiente, nonché al principio «chi inquina paga» che, ai sensi dell'articolo 174, comma 2, del Trattato delle unioni europee, regolano la politica della comunità in materia ambientale.*

Al Dott. Ion Codescu

Direzione Generale - Ambiente
Capo Unità ENV.A.1 - Infrazioni
Rue de la Loi, 200
B-1049 BRUXELLES (Belgio)
ENV-D02@ec.europa.eu

Al Ministero dell'Ambiente
Direz. Generale V.I.A. - V.A.S.
dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it

Al Ministero dei Beni Culturali
Direz. Gen.le per il Paesaggio
mbac-dg-beap@mailcert.beniculturali.it

Alla Regione Veneto
Settore V.I.A.
dip.ambiente@pec.regione.veneto.it

All' E.N.A.C.
Dir. Cent. Infrastrut. Aeroporti
protocollo@pec.enac.gov.it

Al Sindaco di Sommacampagna
sommacampagna.vr@cert.ip-veneto.net

Al Sindaco di Villafranca
protocollo.comune.villafranca.vr@pecveneto.it

Al Sindaco di Verona
protocollo.informativo@pec.comune.verona.it

Oggetto:

Osservazioni alla "Istanza di V.I.A." relativa al Master Plan del Piano di Sviluppo dell'Aeroporto "Valerio Catullo" di Verona.

Pur conscio che le Osservazioni alla VIA del Master Plan saranno contro dedotte dalla Aeroporto Catullo SpA e poi "copiate" dalla Commissione VIA Nazionale, comunque le Osservazioni le presento lo stesso.

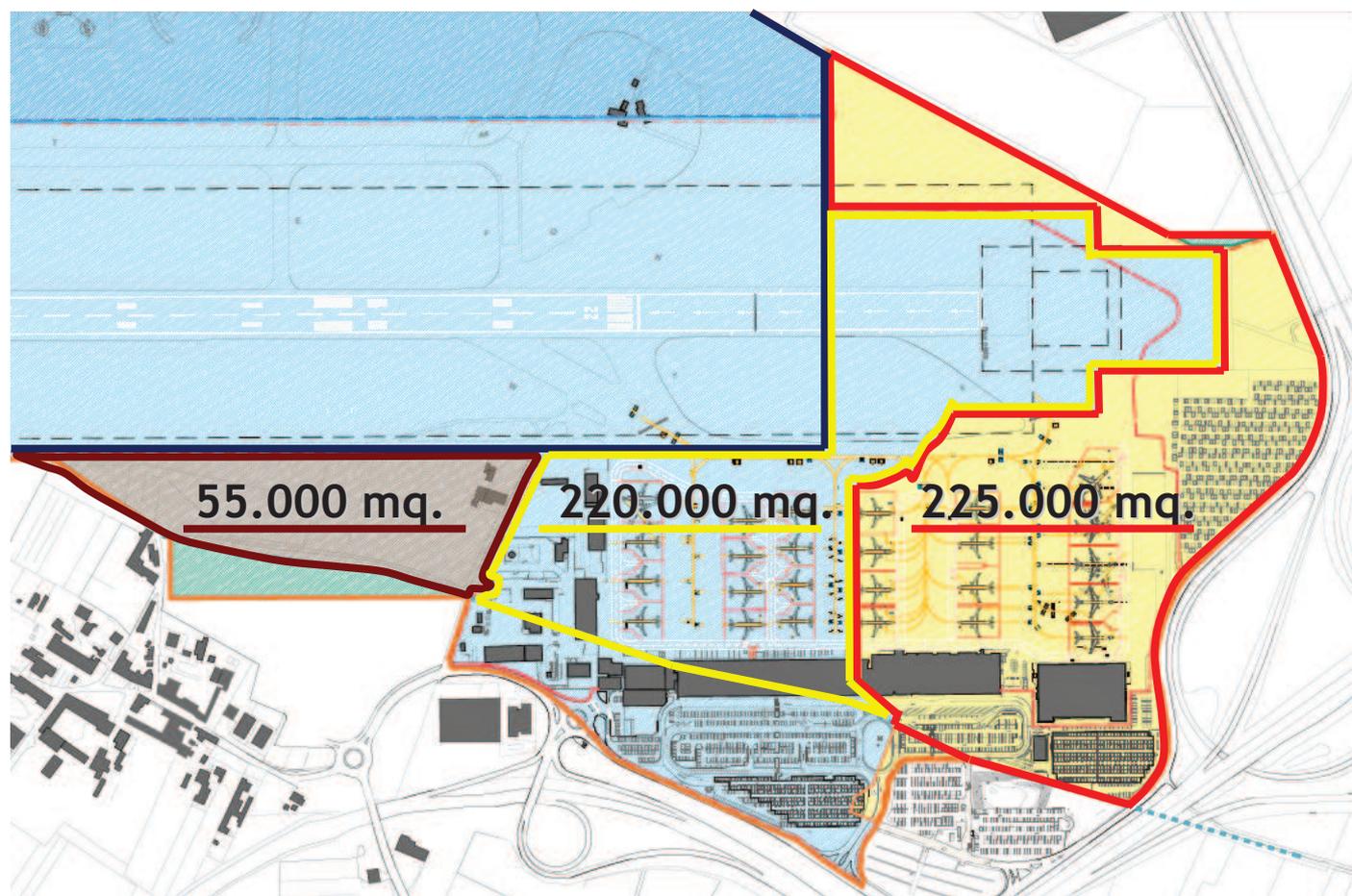
Probabilmente erano molte di più le Osservazioni all'Istanza di V.I.A. inerente il Master Plan del Piano di Sviluppo dell'Aeroporto "Valerio Catullo" che il sottoscritto avrebbe voluto inviare, ma visto la scarsa qualità progettuale e l'insieme delle carenze e la bassa qualità delle informazioni ambientali inviate dal Proponente al Ministero dell'Ambiente, parrebbe, il dovrebbe esserci come logica conseguenza, che la Commissione V.I.A. - V.A.S. Nazionale abbia da inviare una "Richiesta di Integrazione Documentale" al fine di acquisire chiarimenti ed integrazioni relativi alla documentazione VIA già prodotta da ENAC.

Se nella prima parte di questo documento - con le Osservazioni dal n° 01 al n° 50 - la maggior parte di queste erano relative o ad evidenziare errori, incongruenze e/o carenze (evidenziando anche delle soluzioni alternative e/o proposte di modifica) in questa seconda parte ci si vuole concentrare sulle "Opere e Interventi di Mitigazione Ambientale, di Compensazione Ambientale, di Risanamento Ambientale, di Restauro Ambientale e di Ripristino Ambientale" a tutela del territorio del Comune di Sommacampagna, ma in particolare del territorio di Caselle e per la salvaguardia della salute dei miei concittadini.

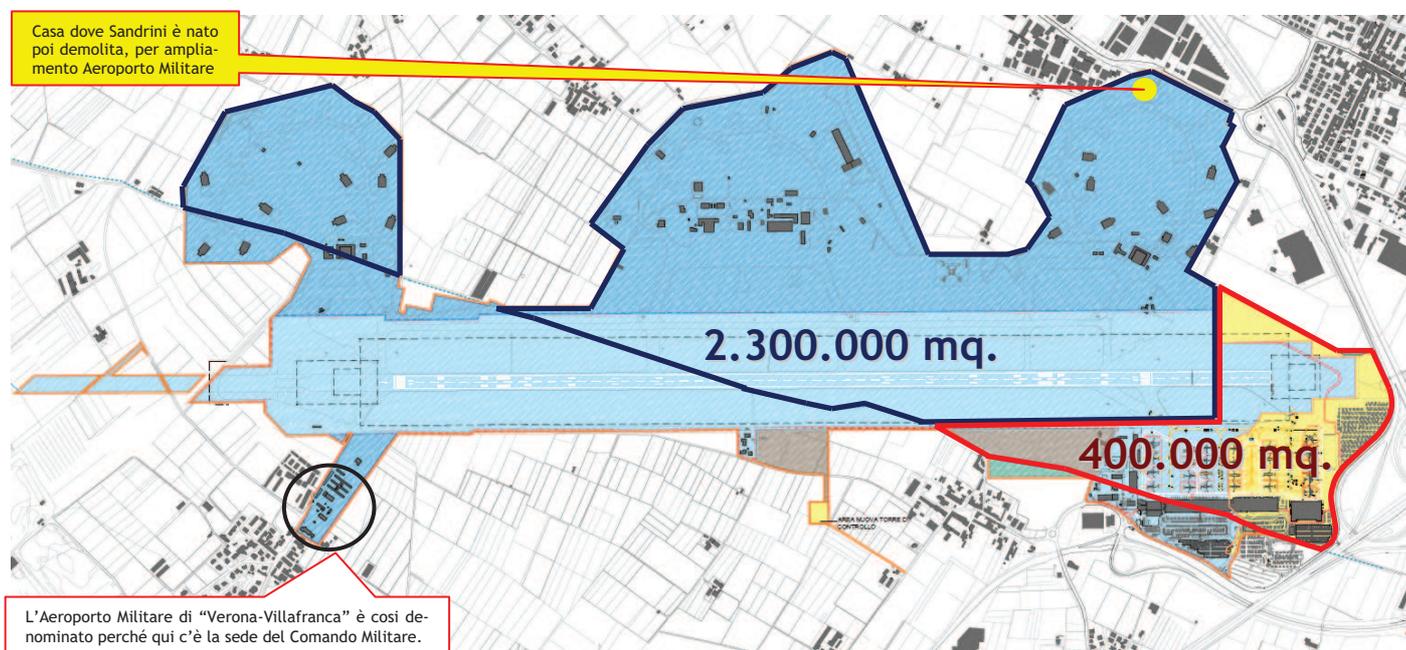
Questa seconda parte delle Osservazioni, inizia ricordando l'Osservazione n° 50 il cui testo era il seguente: "Dalla Tavola n° 7 - "Aree da acquisire" con il colore giallo (e con perimetro rosso) sono indicate le aree di proprietà della Catullo Spa, tutte aree che sono ubicate nel Comune di Sommacampagna e

che in questi anni sono state sottratte al territorio di Caselle e mai compensate e/o mitigate. Oltre alle aree già sottratte dalla Catullo SpA circa 225.000 mq. (individuati con perimetro rosso) nel Master Plan, anche altri ulteriori 55.000 mq. (individuati con perimetro marrone) verranno sottratti al territorio di Caselle, ed è evidente che per l'aver sottratto circa 280.000 mq. queste sottrazioni del territorio di Caselle ai suoi cittadini, da oggi, devono essere compensate e... restituite.

In realtà se andiamo ad calcolare l'intera totalità dell'area che è stata sottratta al territorio di Caselle - a causa della realizzazione dell'Aeroporto Civile [che ricordo è stato realizzato interamente su terreno NON MILITARE (ma di questo scriviamo dopo)] dobbiamo anche aggiungere anche le prime sottrazioni di territorio - quelle operate dal 1970 al 1990 (individuare con perimetro giallo) che essendo pari a 220.000 mq. significa che la realizzazione dell'Aeroporto Civile... ha sottratto a Caselle circa 400.000 mq.

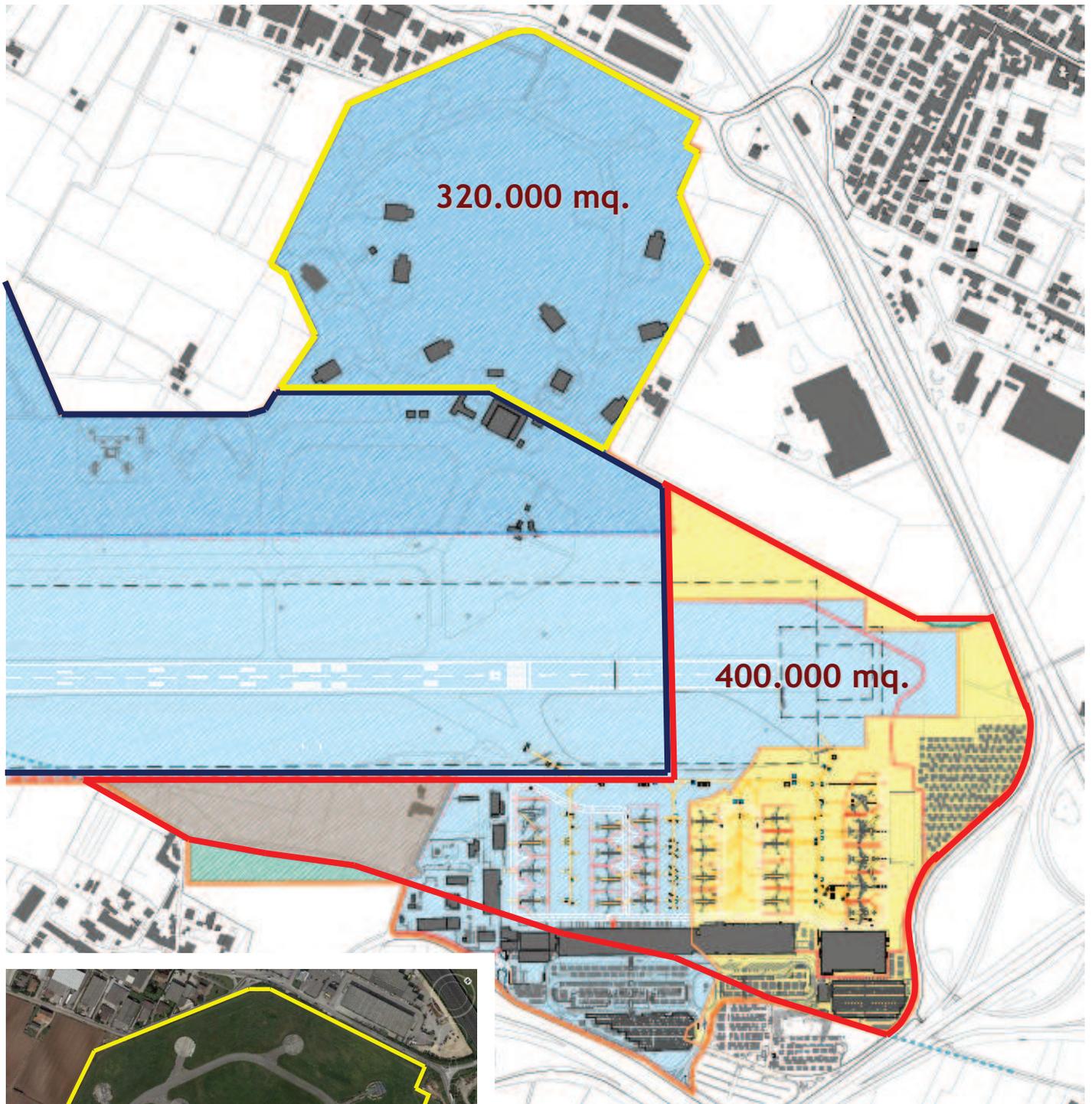


Va altresì ricordato che se, dagli anni '50 - al territorio di Caselle - causa ampliamento Aeroporto Militare - erano già stati sottratti circa 2.300.000 mq. poi dagli anni '70 in poi - a causa realizzazione Aeroporto Civile - sono stati sottratti altri 400.000 mq. per un totale di circa 2.700.000 mq. ... mai compensati.



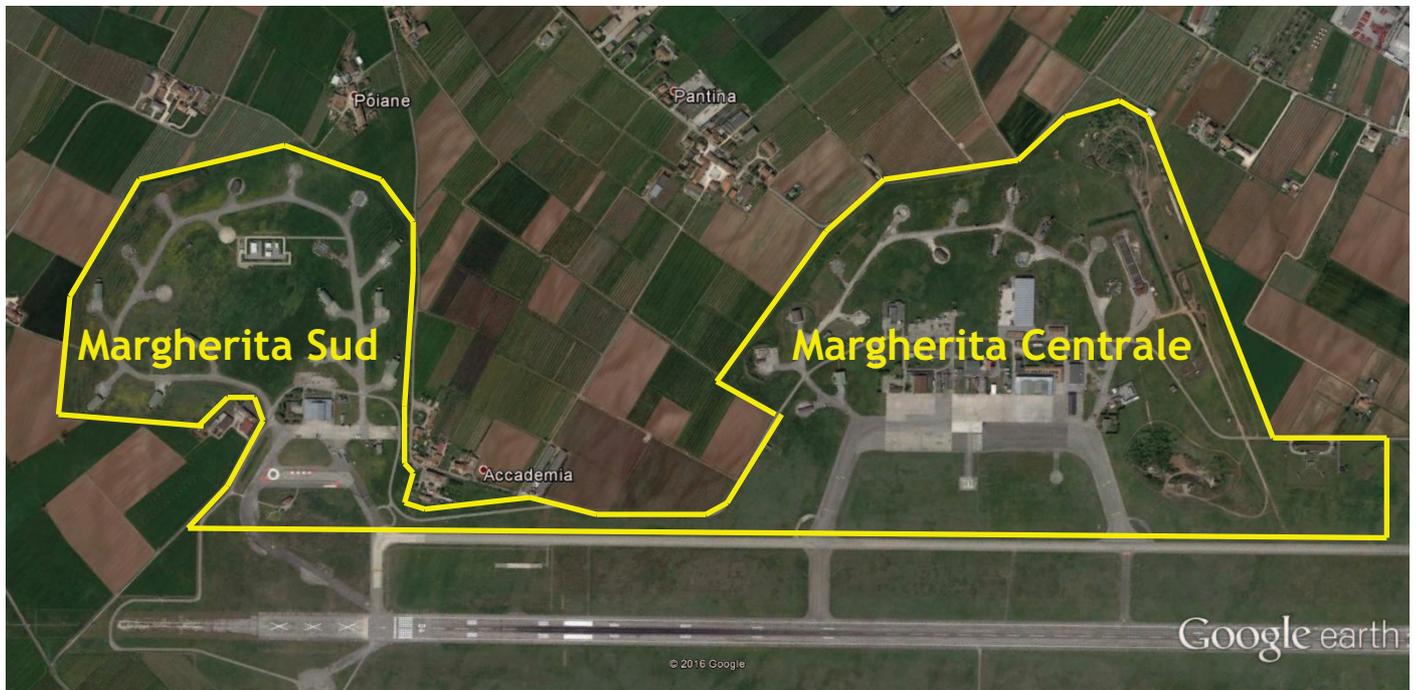
OSSERVAZIONE n° 51

Se dagli anni '50 ad oggi gli abitanti di Caselle - *alcuni dalla "nascita" come il sottoscritto* - non hanno mai ottenuto niente per i disagi subiti dalle attività Aero Militari, credo che sia **compito del Ministero dei Trasporti e dell'Aviazione Civile, arrivare ad un accordo con il Ministero della Difesa** affinché 60 anni di disagi subiti questi siano compensati a partire dalla "restituzione" alla popolazione di Caselle dell'area di circa **320.000 mq.** denominata "Margherita Nord" (qui sotto indicata con colore giallo).



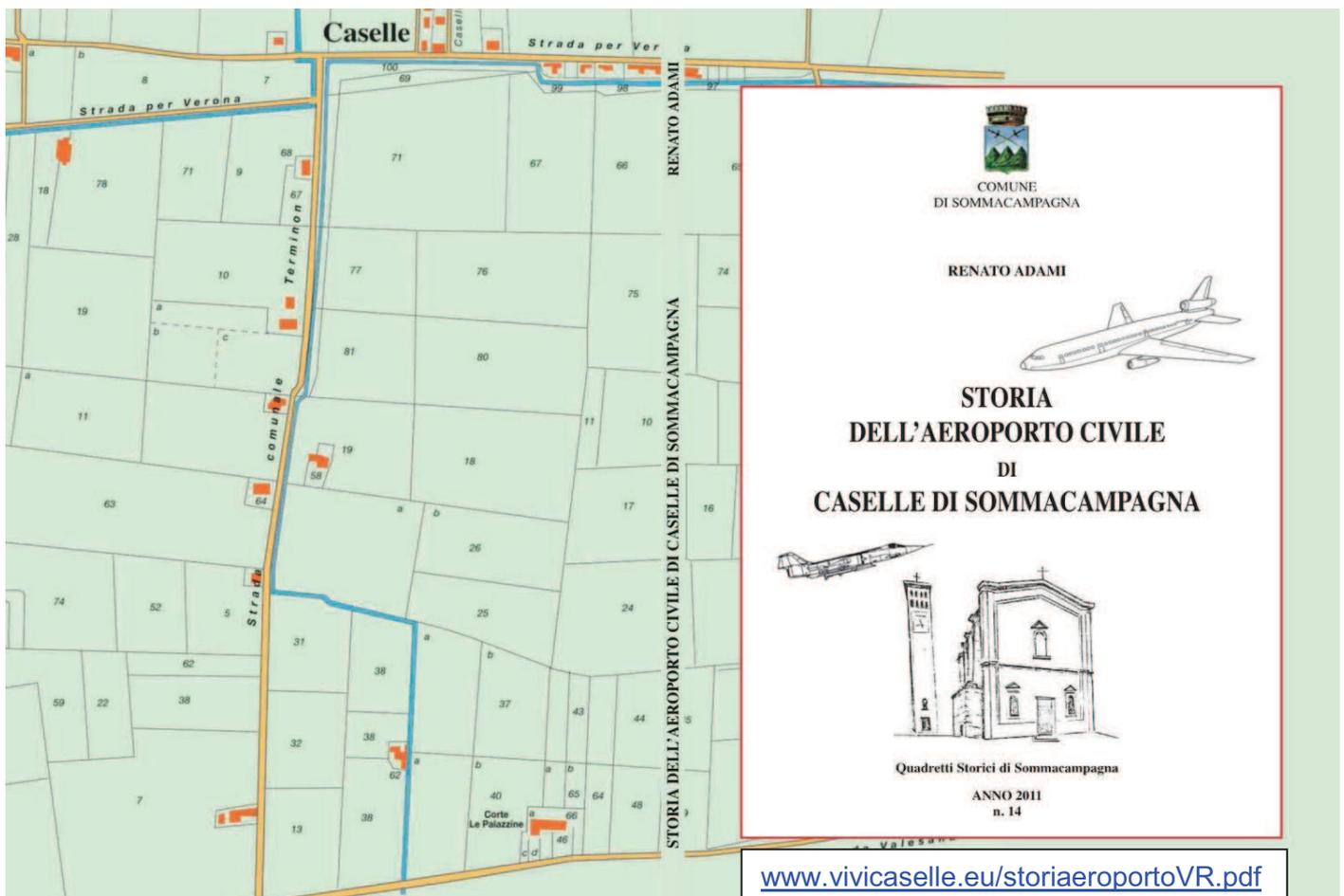
Come è ben evidente da questa foto satellitare ripresa in data 11 Aprile 2015, la "Margherita Nord" è così da anni, anzi è così da decenni, perché non è stata mai utilizzata dai militari, se non per costruire degli inutili "shelter" utilizzati solo per qualche anno e poi abbandonati.

La restituzione al territorio di Caselle di 320.000 mq. va definita come opera di compensazione ambientale, senza la quale non può essere approvato alcun ampliamento delle attività dell'Aeroporto Civile ed è un problema che deve risolvere il Ministero dei Trasporti.



Le pochissime attività Aero Militari che oggi vengono svolte nella “Margherita Nord”, potrebbero essere benissimo svolte nella “Margherita Centrale” e nella “Margherita Sud” e per far questo basterebbe poco tempo per studiare una riorganizzazione e meglio distribuzione delle attività aero militari del 3° Storno che ancora oggi svolge attività presso l’Aeroporto Militare di Verona Villafranca.

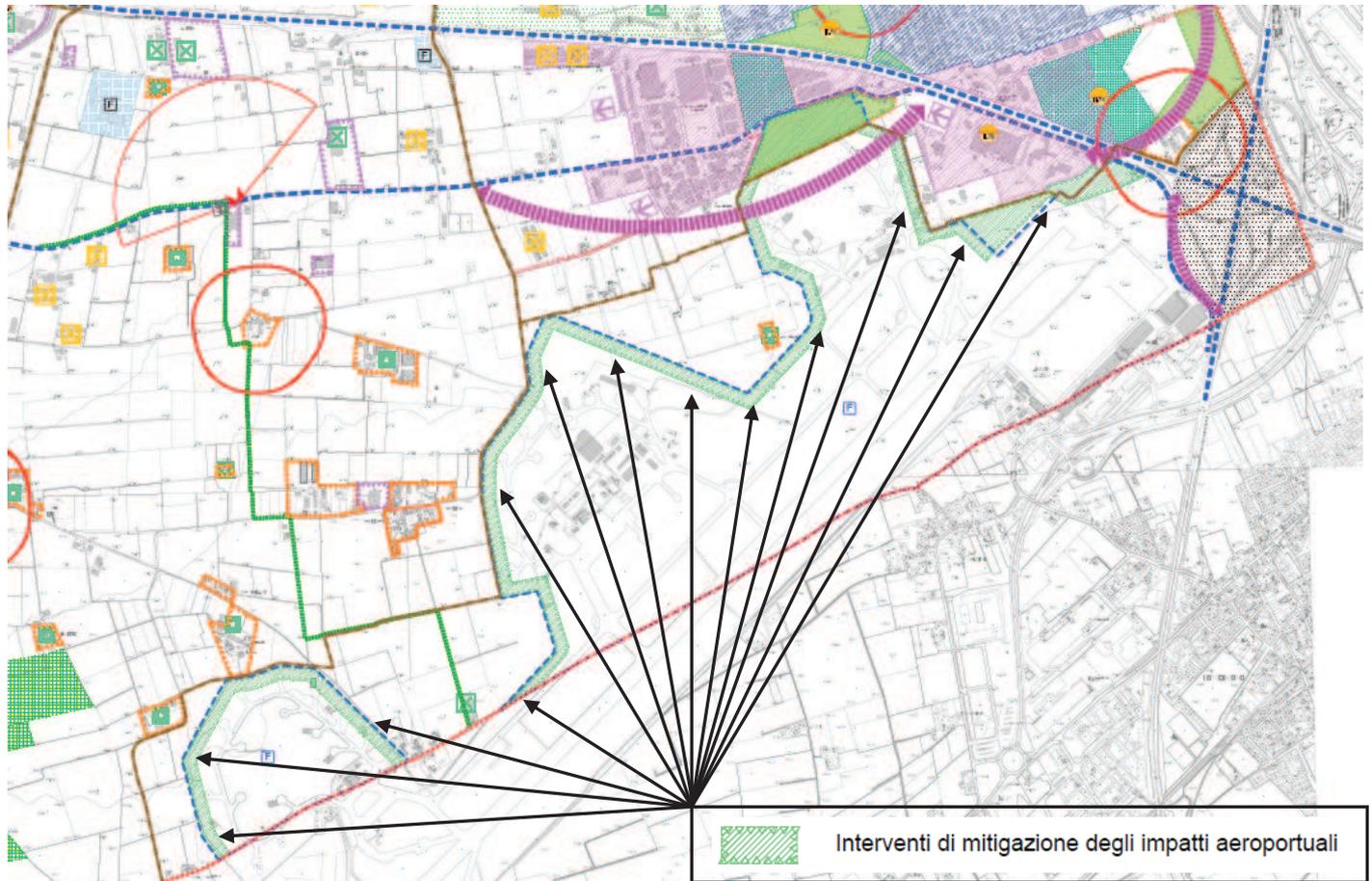
Con l’Osservazione n° 51 si vuole ribadire un concetto (*poi ripreso nelle successive Osservazioni alla VIA del Master Plan dell’Aeroporto Catullo*) che è così sintetizzato: “Prima di qualsiasi ampliamento dell’Aeroporto Civile, prima devono diminuire gli impatti ambientali dell’Aeroporto Militare in modo che gli impatti ambientali (a terra e/o in volo), **devono essere compensati-mitigati con opere “a terra”**.”



NB: Chiunque vuole intervenire sulle questioni dell’Aeroporto Militare e Civile - cosiddetto di Villafranca - prima dovrebbe leggersi, per intero, il “Quadretto Storico di Sommacampagna” - anno 2011 - a titolo: “STORIA dell’AEROPORTO CIVILE di CASELLE di SOMMACAMPAGNA” del compianto Cav. Renato Adami.

OSSERVAZIONE n° 52

Come riportato nella Osservazione n° 51, se l'Aeroporto Civile vuole ampliarsi, prima devono diminuire gli impatti ambientali creati nei decenni (e che ancora continuano adesso) ed è un problema che deve risolvere il Ministero dei Trasporti e dell'Aviazione Civile, in concerto con il Ministero della Difesa adottare le opportune misure di Compensazione Ambientale e/o di Ripristino Ambientale e pertanto dopo la "restituzione" al territorio di Caselle della "Margherita Nord", **in aggiunta**, lungo il perimetro della Margherita Sud e della Margherita Centrale" vanno comunque realizzate le opere di mitigazione e di ripristino ambientale come individuate e riportate nel PAT del Comune di Sommacampagna.



Sulla Tavola 4 del P.A.T. di Sommacampagna: "Carta delle Trasformabilità" sono riportate le aree interessate dalle norme dell'art. 8.y delle Norme Tecniche di Attuazione del P.A.T. (come sopra indicate dalle frecce) avente ad oggetto: "Interventi di mitigazione degli impatti aeroportuali", così recita:

"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".

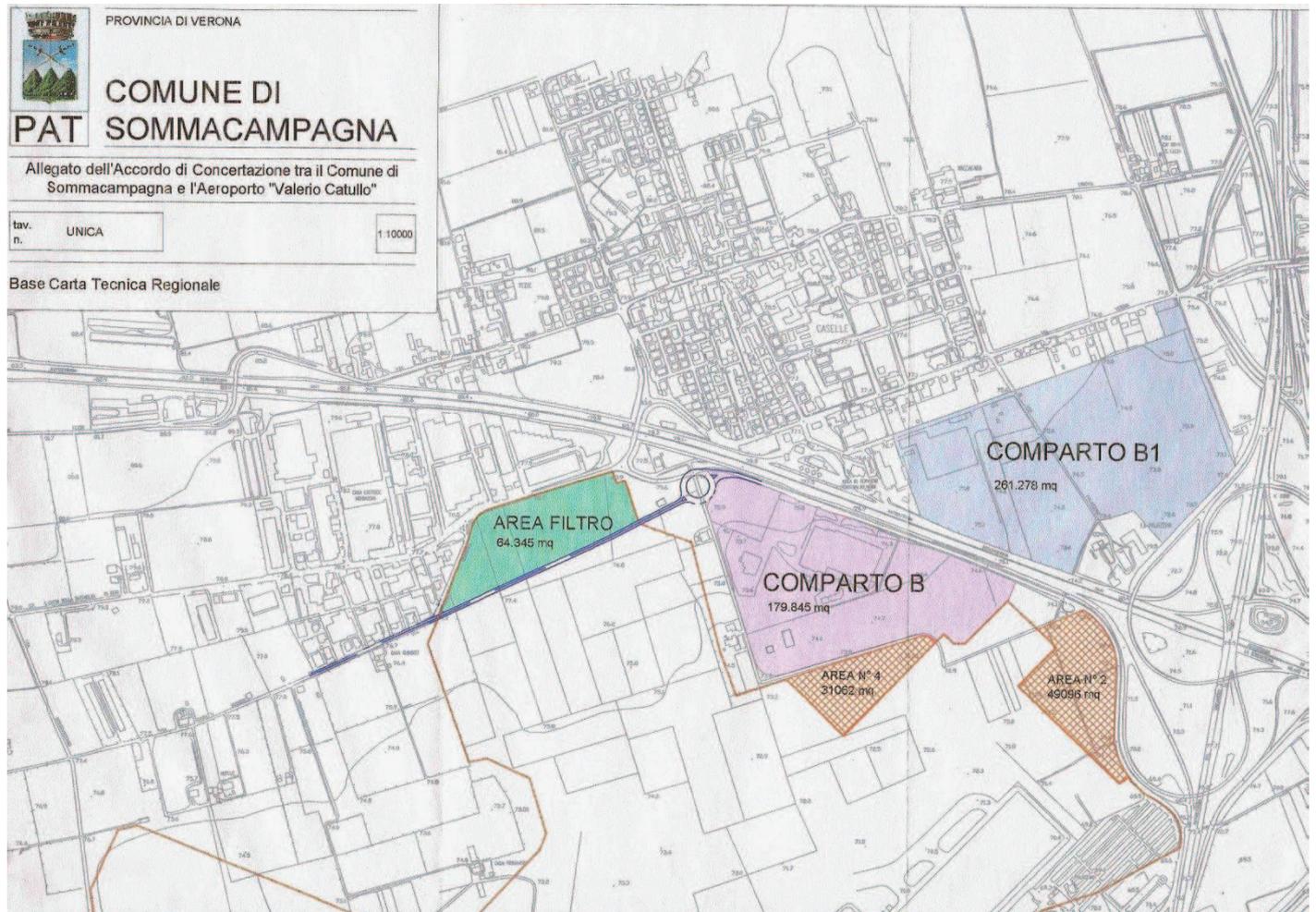
Della norma dell'Art. 8.y - "Interventi di mitigazione degli impatti aeroportuali", evidenzio che "**devono essere realizzati gli interventi di mitigazione**" e che "**Nessun intervento può essere approvato né realizzato in assenza delle necessarie mitigazioni**" ed è pertanto evidente che prima di qualsiasi ampliamento e/o potenziamento dell'Aeroporto Valerio Catullo il Ministero dei Trasporti e dell'Aviazione Civile in concerto con il Ministero della Difesa dovrà attivarsi affinché lungo il perimetro dell'Aeroporto Militare siano realizzati gli "interventi di mitigazione degli impatti ambientali" che come sopra riportati sono opere di: "**mitigazione relativamente allo stato attuale**".

Con l'Osservazione n° 51 si vuole ribadire un concetto (*poi ripreso nelle successive Osservazioni alla VIA del Master Plan dell'Aeroporto Catullo*) che è così sintetizzato: "Prima di qualsiasi ampliamento del-

l'Aeroporto Civile, prima devono diminuire gli impatti ambientali dell'Aeroporto Militare in modo che gli impatti ambientali (a terra e/o in volo), **devono essere compensati-mitigati con opere "a terra"**.

OSSERVAZIONE n° 53

Con questa Osservazione si vuole ricordare l'Accordo di Concertazione (sottoscritto nel 2008) tra l'allora **Presidente della Società Aeroporto Catullo SpA: Fabio Bortolazzi** e l'allora **Sindaco del Comune di Sommacampagna: Graziella Manzato** (ancora oggi Sindaco)... Accordo che l'Aeroporto non ha rispettato.



Un "Accordo di Concertazione" che è stato stipulato in base alle determinate della Delibera di Consiglio Comunale N° 37 del 11 Luglio 2007, che aveva questo oggetto: "*Conferenza dei Servizi afferente al "Progetto di trasformazione del Terminal Aeroportuale in area partenze ed interventi di sistemazione delle aree aeroportuali" - Parere ai sensi dell'art.3 del D.P.R. 383/1994 - Approvazione schema di "Accordo di Concertazione"....* il cui testo - allora approvato e poi sottoscritto nel 2008 - così era:

ACCORDO DI CONCERTAZIONE

sul **progetto di potenziamento delle strutture dell'Aeroporto Valerio Catullo presentato alla Regione Veneto ai sensi del D.P.R. 383/1994 ed in funzione del Piano di Assetto del Territorio del Comune di Sommacampagna.**

Considerato che il Comune di Sommacampagna **ha da tempo avviato le procedure per la formazione ed approvazione del nuovo Piano di Assetto del Territorio**, in applicazione delle disposizioni della Legge Urbanistica Regionale n. 11/2004, per la cui realizzazione ha già sottoscritto, in data 8 agosto 2006, **un accordo di pianificazione con la Regione Veneto**, per la redazione in **forma concertata del Piano**, in applicazione delle disposizioni dell'art. 15 della citata legge regionale; Ricordato che il **Piano di Assetto del Territorio**, andrà a **sostituire ed integrare il Piano Regolatore Generale** vigente, per la parte attinente alla **pianificazione strategica ed alle infrastrutture**, presenti sul territorio, aventi interesse e/o rilievo sovra comunale;

Considerato che, in applicazione delle nuove disposizioni di legge è stata avviata ed effettuata la fase di concertazione, prevista dall'art. 5 della citata legge regionale, in relazione alla quale, in data 23.11.2006, **è stato effettuato uno specifico incontro tematico con i rappresentanti dell'Aeroporto Valerio Catullo;**

Dato atto che la Provincia di Verona ha recentemente avviato le procedure per la formazione del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, di cui al Documento preliminare approvato dalla Giunta Provinciale con delibera n. 267 del 21.12.2006, in relazione al quale sta svolgendo i primi incontri di concertazione;

Rilevato che **l'Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca ha attivato le procedure per la realizzazione di nuovi interventi finalizzati al potenziamento delle infrastrutture aeroportuali di servizio (parcheggi, ampliamento aerostazione, ridisegno della viabilità di accesso ecc.), presentando al Ministero Infrastrutture e Trasporti, in data 02.08.2006, un progetto di trasformazione del terminal aeroportuale in area partenze e interventi di sistemazione delle aree aeroportuali, in**

applicazione del D.P.R. 383/94, **poiché gli interventi previsti si pongono in sostanziale contrasto con le previsioni del vigente Piano Regolatore Generale del Comune di Sommacampagna;**

Considerato che, in applicazione del citato D.P.R. 383/94, il Comune di Sommacampagna è stato chiamato ad esprimersi nella conferenza dei servizi finalizzata all'approvazione (anche in variante agli strumenti urbanistici vigenti) delle proposte progettuali presentate dalla Società Aeroporto Valerio Catullo, convocata con nota n. 2792-3034 del 14.03.2007, da parte del Magistrato alle Acque - Provveditorato Interregionale alla OO.PP., della quale in data 02.04.23007 è già stato effettuato un primo incontro;

Dato atto che per la redazione del nuovo strumento urbanistico ed al fine di inserirvi in modo coordinato e compatibile gli interventi prospettati dalla Società Aeroporto Valerio Catullo, che per la loro **rilevanza infrastrutturale comportano un significativo impatto sul territorio**, nonché per individuare e regolamentare le attività private che possono insediarsi in prossimità dell'aeroporto medesimo, è necessario addivenire ad un accordo di concertazione;

Rilevato che il testo del **presente accordo è stato concordato**, per le rispettive competenze e con le modalità previste dai rispettivi statuti, **tra il Comune di Sommacampagna e la Società Aeroporto Valerio Catullo s.p.a.;**

Visto e dato atto che l'accordo viene sottoscritto in applicazione dell'art. 11 della Legge 07.08.1990 n. 241, come integrata e modificata dalla Legge 11.02.2005 n. 15, in relazione alla conferenza dei servizi più sopra citata;

Visto e dato atto che il **presente accordo costituisce altresì esito finale della concertazione tra Comune di Sommacampagna ed Aeroporto Valerio Catullo**, in funzione della **redazione del P.A.T.** di Sommacampagna, ai sensi dell'art. 5 della LR 11/2004;

SI STABILISCE CHE:

il presente accordo **interviene tra:**

§ il **Comune di Sommacampagna**, quale Ente competente alla Pianificazione Comunale ed in relazione al parere che il medesimo è chiamato ad esprimere nella citata conferenza dei servizi di approvazione del progetto di ampliamento e sistemazione dei sedimi aeroportuali in deroga al vigente P.R.G.;

E

§ la **Soc. Aeroporto Valerio Catullo**, anch'essa in riferimento alla citata conferenza dei servizi e in relazione alle **richieste e proposte da inserire nel P.A.T. del Comune di Sommacampagna**, come previsto dalle disposizioni inerenti la concertazione, contenute nella L.R. 11/2004;

LE PARTI FIRMATARIE, OGNUNA PER QUANTO DI COMPETENZA, IN FUNZIONE DELLE COMPETENZE SOPRA INDICATE E DELLA PROPRIA AUTONOMIA AMMINISTRATIVA, CONCORDANO QUANTO SEGUE:

1. il Comune di Sommacampagna **si impegna ad esprimere parere favorevole alla realizzazione di tutti gli interventi di ampliamento e sistemazione delle aree interessate** secondo il progetto presentato dalla Soc. Aeroporto Valerio Catullo ed oggetto di approvazione nella conferenza dei servizi indetta con nota n. 2792-3034 del 14.03.2007 dal Magistrato alle Acque - Provveditorato Interregionale alla OO.PP., della quale in data 02.04.23007 è già stato effettuato un primo incontro preparatorio, precisando tuttavia che:

§ gli elaborati progettuali dovranno essere opportunamente **integrati e sviluppati alla scala edilizia al fine di consentire la verifica delle finiture superficiali e dell'apparto vegetazionale** previsto, con particolare riferimento **all'area n. 2 destinata a parcheggio autovetture in funzione dell'aerostazione**, come richiesto dalla Commissione Edilizia Comunale nella seduta del 31.05.2007 ed in relazione a quanto richiesto dalla Regione Veneto nella conferenza dei servizi del giorno 02.04.2007, come risulta dal relativo verbale;

§ **nulla-osta per quanto di competenza all'ampliamento dell'edificio dell'aerostazione esistente** (Terminal Partenze) attraverso la riconfigurazione e l'adeguamento impiantistico degli spazi interni, l'ampliamento di alcuni volumi presenti al piano primo (uffici polizia e ristorante), nonché al mantenimento in utilizzo della tendo-struttura realizzata (a suo tempo) quale opera provvisoria per l'effettuazione dei check-in, da trasformarsi in sala smistamento bagagli;

§ **nulla-osta alla realizzazione di strutture tecniche di supporto operativo e di parcheggio nell'area individuata**, negli elaborati tecnici depositati, con il n. 2, **in deroga limitatamente alle aree di parcheggio** allo strumento urbanistico vigente nel Comune di Sommacampagna, **a condizione che le aree di parcheggio auto** siano trattate con le finiture superficiali previste negli elaborati di progetto presentati e riconducibili a quanto stabilito a suo tempo nella conferenza dei servizi di approvazione del progetto dell'hangar, di cui al decreto del Provveditorato Regionale alle Opere Pubbliche del 23.03.2001 n. 502, ricordando che tali finiture risultavano così descritte nel verbale della conferenza dei servizi relativa: "sia posta particolare attenzione alle aree circostanti il manufatto che, laddove non interessate da infrastrutture necessarie all'aeroporto, **dovranno essere convenientemente sistemate a verde con utilizzo di essenze autoctone**, estendendo tale sistemazione a tutte le aree di testata pista";

si dà atto che il nulla-osta è subordinato all'approvazione del progetto da parte della Commissione Edilizia Comunale, successivamente all'avvenuta integrazione e specificazione degli elaborati progettuali, come sopra indicato, e **comprende la definitiva chiusura delle procedure sanzionatorie avviate nei confronti del parcheggio già ivi realizzato;**

§ nulla-osta alla futura utilizzazione delle aree individuate, negli elaborati tecnici depositati, con il n. 4 quale fascia di sicurezza della pista in applicazione delle norme internazionali ICAO, da utilizzarsi quindi per gli interventi necessari di messa in sicurezza dell'aeroporto, dando atto che l'eventuale futuro utilizzo diverso di tali sedimi, dovrà essere preventivamente concordato col Comune di Sommacampagna;

2. il Comune di Sommacampagna si impegna quindi a valutare, a valle della conferenza dei servizi di approvazione del progetto ivi depositato, come sopra individuato, **la possibilità di destinare nel futuro P.A.T. e/o del successivo Piano degli Interventi, le predette aree a zona per servizi aeroportuali**, nonché a predisporre norme e/o strumenti tecnici che consentano alla Soc. Aeroporto di poter realizzare, gli interventi necessari allo sviluppo Aeroportuale;

3. il Comune di Sommacampagna propone quindi di individuare in prossimità dell'Aeroporto Valerio Catullo e dell'abitato di Caselle, due ambiti territoriali, identificati nell'allegato elaborato illustrativo con le sigle B e B1, da destinare (nel P.A.T. e/o nel P.I.) rispettivamente ad insediamenti urbanistici per "servizi aeroportuali" e "insediamenti di scala sovra-comunale", quest'ultimi aventi carattere di tipo commerciale, direzionale e fieristico-espositivo e la relativa viabilità di servizio, che potranno costituire nella futura programmazione, ai sensi del presente accordo, "Ambiti Territoriali Omogenei" in di interesse sovra-comunale;

4. **la Soc. Aeroporto Valerio Catullo**, per quanto di competenza ed a fronte degli impegni assunti dal Comune di Sommacampagna:

§ **collabora con il predetto Comune** affinché in sede di **ridisegno della viabilità generale** concernente l'ambito territoriale interessato dagli interventi da approvare in conferenza dei servizi, **sia recepita e realizzata una soluzione viabilistica concordata anche con il Comune di Sommacampagna**, autorizzando lo stesso, per quanto di competenza, ad inserire tale soluzione nel proprio P.A.T. o P.I., in accordo con gli altri enti territoriali interessati;

§ **intervenire in tutte le sedi competenti affinché la viabilità di cui al precedente punto sia effettivamente realizzata**, nell'ambito delle opere previste o prevedibili per la progettazione e costruzione di un nuovo casello autostradale dedicato;

§ **dà il proprio benestare**, per quanto di competenza, **al Comune di Sommacampagna a prevedere l'utilizzo nel P.A.T. e/o nel P.I., di parte dell'area della "margherita" dell'aeroporto militare posta in prossimità del cavalcavia autostradale di accesso all'abitato di Caselle, successivamente alla sua concessione da parte del Ministero dei trasporti, quale area verde di filtro tra Aeroporto e zona edificata adiacente**, con possibile realizzazione di attrezzature sportive e ricreative, con la sola dotazione di volumi funzionali, **sistemazioni viabilistiche e stradali, per la rettifica e la correzione dell'attuale tracciato della strada provinciale;**

§ concorda fin d'ora con il Comune di Sommacampagna sulla possibile futura utilizzazione (con il P.A.T. ed il P.I.) delle aree inserite nel comparto B, dell'elaborato grafico allegato, per "servizi aeroportuali", fermo restando la realizzazione di "alberghi", "aree di parcheggio" (che non siano esclusivamente funzionali ad attività produttive ivi esistenti) e/o "centri direzionali e commerciali", in quanto attività di precipuo interesse dell'aeroporto, sarà subordinata alla stipula di una convenzione tra privati proponenti, Comune di Sommacampagna e Soc. Aeroporto Valerio Catullo, che regoli ne rapporti economici e funzionali;

§ concorda con il Comune di Sommacampagna sulla possibile futura utilizzazione (con il P.A.T. e/o il P.I.) delle aree inserite nel comparto B1, nell'elaborato grafico allegato, per "insediamenti di scala sovra-comunale", di tipo commerciale, direzionale e fieristico-espositivo ecc., fermo restando che l'insediamento di attività che interferiscano con l'operatività tecnica dell'aeroporto, cioè alberghi e/o aree di parcheggio, dovranno essere preventivamente concordati con la Società Aeroporto Valerio Catullo;

§ si impegna a sottoscrivere, entro 180 giorni dalla firma del presente accordo, una specifica convenzione, con la quale **verrà stabilita la compartecipazione del Comune di Sommacampagna agli introiti derivanti dalla gestione dei nuovi parcheggi che saranno realizzati a seguito dell'approvazione del progetto** da parte della conferenza dei servizi più sopra richiamata.

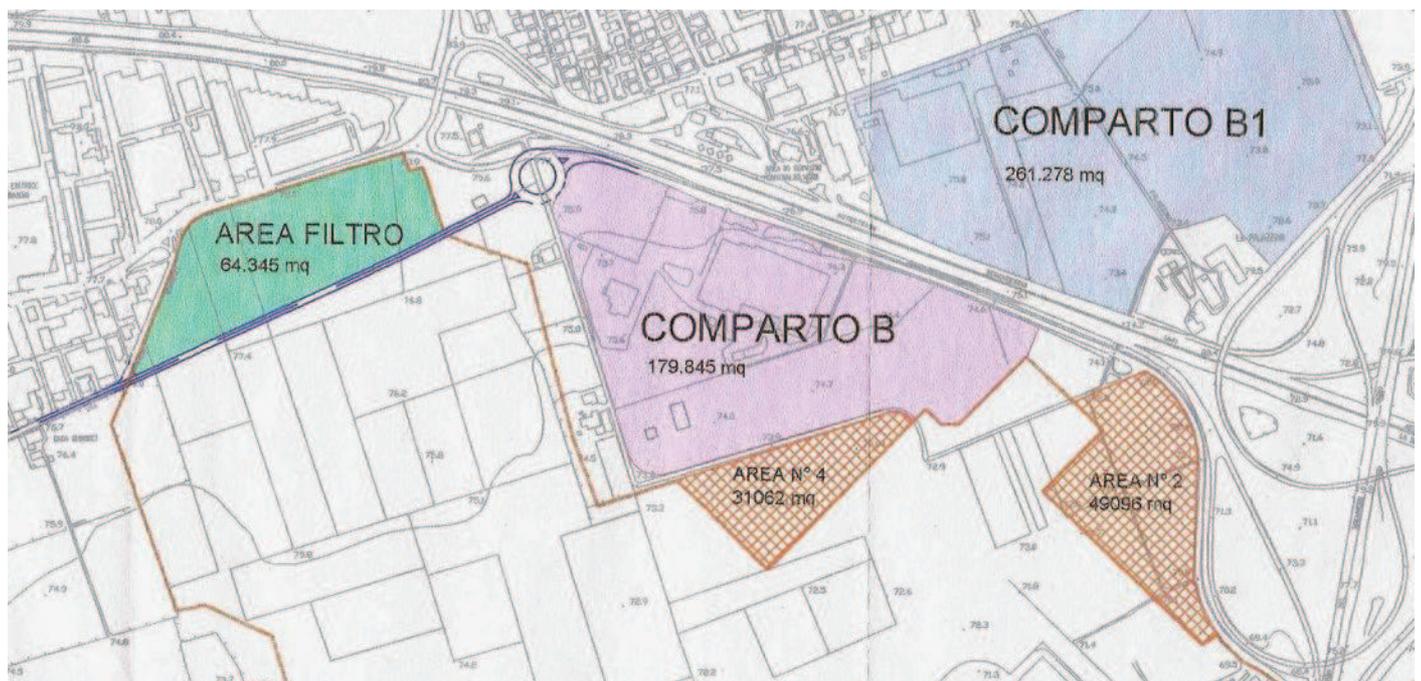
5. Le parti firmatarie concordano inoltre quanto segue:

Ø la Soc. Aeroporto Valerio Catullo si impegna a calcolare la compartecipazione da versare al Comune di Sommacampagna a far data dalla messa in esercizio dei nuovi parcheggi in progetto, comunicandone espressamente al Comune la data;

Ø il Comune di Sommacampagna si impegna a tenere costantemente informata la Soc. Aeroporto sull'evoluzione del progetto del P.A.T., concordandone con la medesima ogni eventuale necessaria o possibile variazione, relativa alle aree oggetto del presente accordo.

Sottoscrivono il presente accordo: Comune di Sommacampagna Il Sindaco Soc. Aeroporto Valerio Catullo Il Presidente

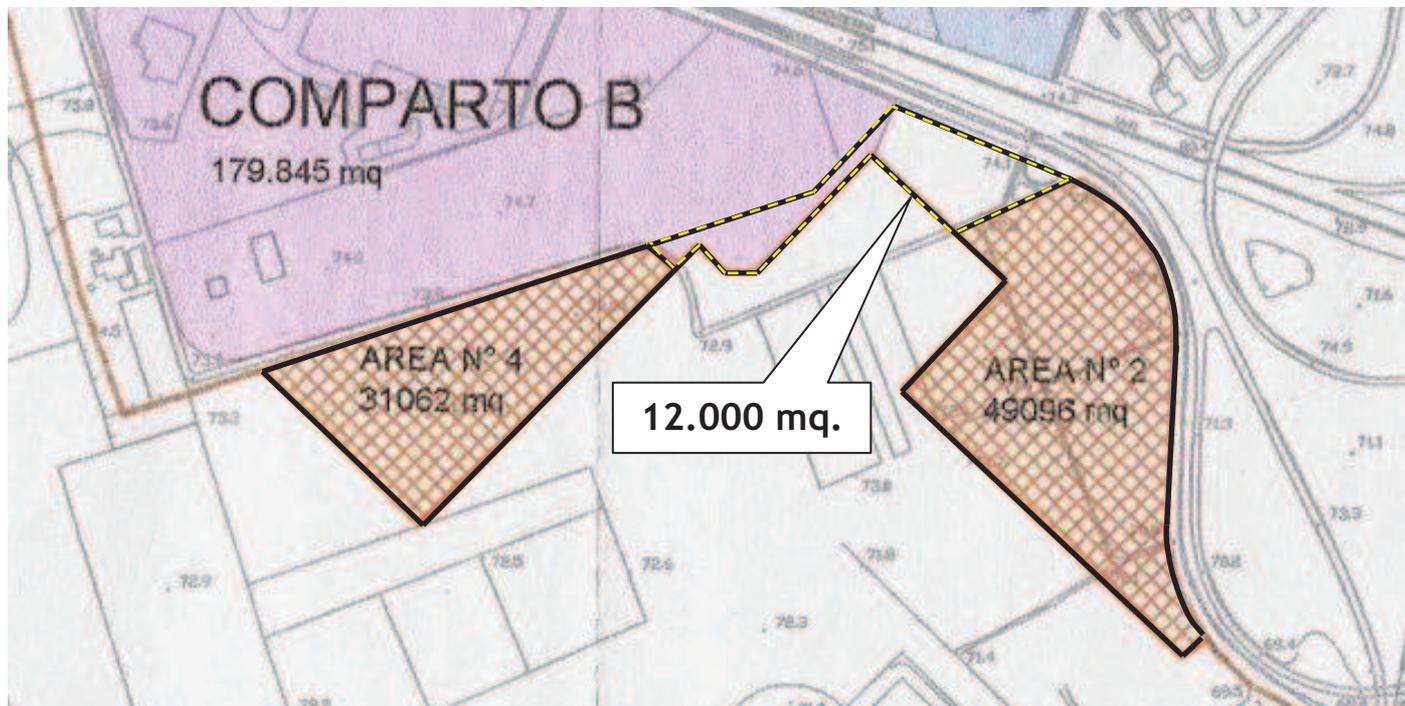
In sostanza - con questo "Accordo di Concertazione" - **al Comune di Sommacampagna dovevano essere ceduti 64.345 mq.** e all'Aeroporto "Valerio Catullo" veniva concesso che delle aree agricole (come definite nel PRG) fossero destinate ad usi aeroportuali, l'area indicata con il n° 4 della superficie di **31.062 mq.** e l'area indicata con il n° 2 della superficie di **49.096 mq.**



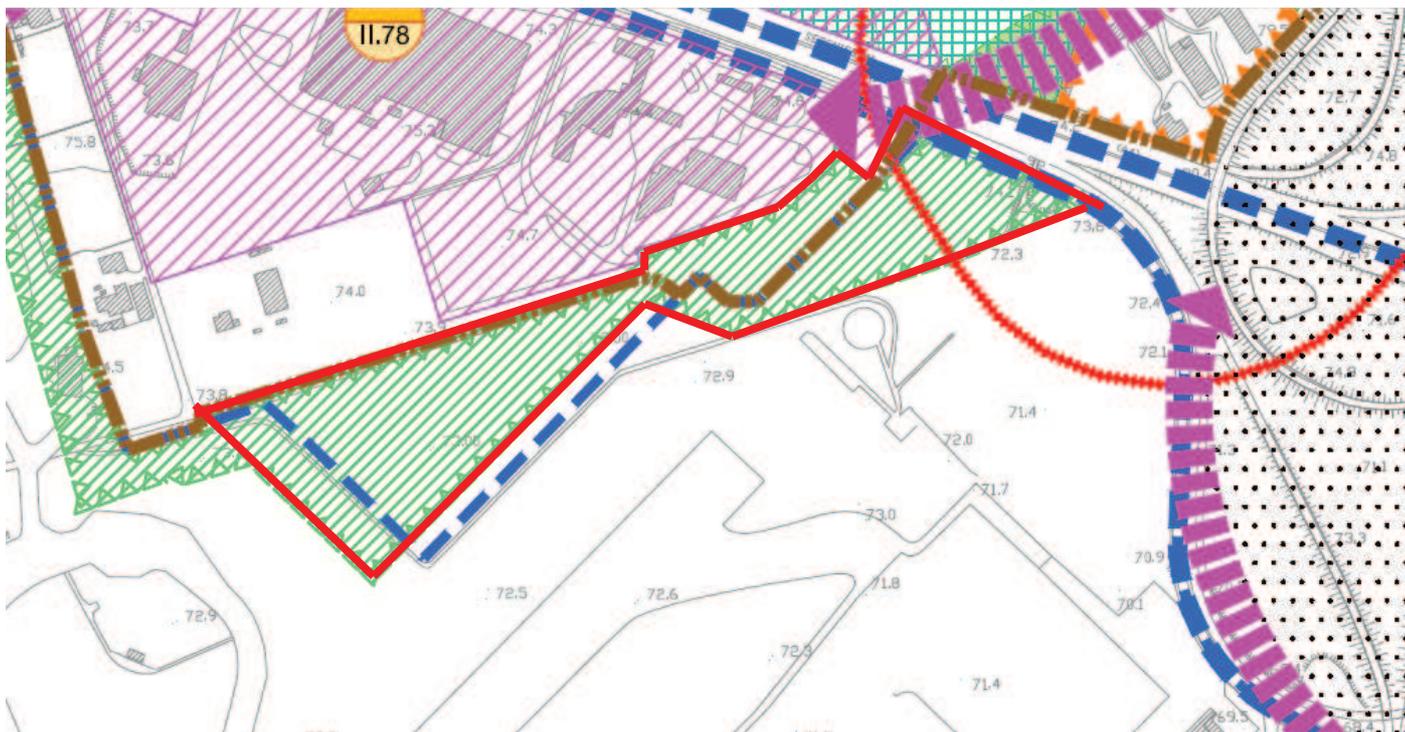
Pur con l'Accordo di Concertazione sottoscritto, la Società Aeroporto Catullo SpA **non ha rispettato i patti** perché se è vero che le ZONE n° 2 e n° 4 (e anche delle altre aree agricole) sono state inserite all'interno del perimetro del sedime aeroportuale (con indubbi vantaggi per l'Aeroporto), ai cittadini di Caselle non è ancora stato concesso di usufruire dei benefici ambientali dei 64.345 mq. di area a verde mai realizzata e pertanto se prima non viene quantificato il danno subito dai cittadini di Caselle per questo mancato rispetto dell'Accordo di Concertazione... nessun ampliamento dell'Aeroporto.

OSSERVAZIONE n° 54

Oltre alla quantificazione del danno ambientale subito dai cittadini di Caselle, per la mancata realizzazione di quanto stabilito nell'Accordo di Concertazione, vanno quantificati - di conseguenza - tutti gli indebiti vantaggi ottenuti dall'Aeroporto Catullo per l'utilizzo delle aree indicate con il n° 4 della superficie di **31.062 mq.** e l'area indicata con il n° 2 della superficie di **49.096 mq** che hanno incorporato nel sedime aeroportuale delle aree maggiori di quelle già individuate (come sotto riquadrate) per una ulteriore superficie sottratta di circa **12.000 mq.** per una superficie complessiva di circa **92.000 mq.**



Dal confronto tra la planimetria dell'Accordo di Concertazione (sopra) e la tavola n° 4 del PAT (sotto) pare sia evidente che una parte delle aree sopra indicate **dovevano essere destinate alla realizzazione di opere di mitigazione ambientale** come previste dall'art. 8.y delle Norme Tecniche di Attuazione del PAT e quelle aree sono state sottratte dalle previsioni della VAS del PAT e pertanto vanno ripristinate.



Se l'area come sopra evidenziata, che potrebbe avere una superficie di circa **60.000 mq.** (indicata con perimetro rosso) **non può essere più utilizzata ai fini della mitigazione ambientale** è evidente che la Società Catullo SpA deve **compensare** i cittadini di Caselle, per pari superficie da realizzare ed attrezzare lungo l'A4 in modo che, comunque, i cittadini di Caselle abbiano una diminuzione degli impatti.

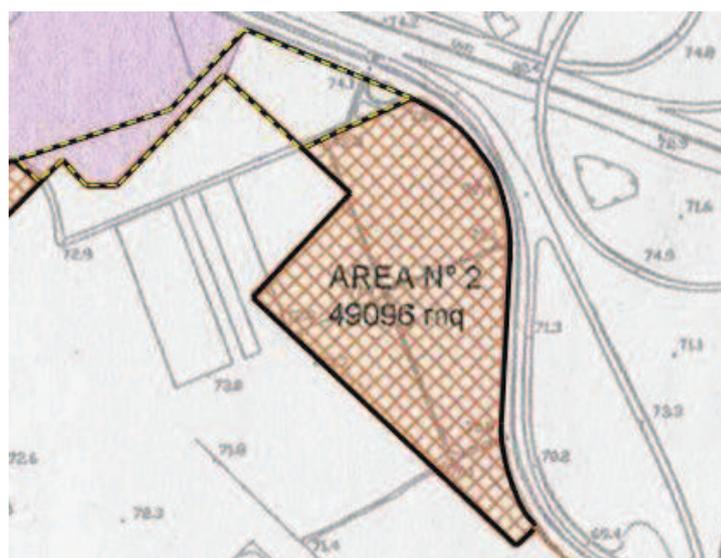
Se non posso diminuire gli impatti ambientali creati dall'Aeroporto Civile e... delle aree dell'Aeroporto invece di essere destinate ad opere di mitigazione per i cittadini di Caselle sono utilizzate dalla Catullo SpA, **l'Aeroporto crea delle zone a verde per mitigare l'impatto ambientale lungo l'Autostrada A4**, prima di incrementare i voli e i passeggeri dell'aeroporto e la zona ideale per creare queste zone di mitigazione - con costi a carico dell'Aeroporto - potrebbe essere la zona come sotto indicata lungo l'Autostrada A4.



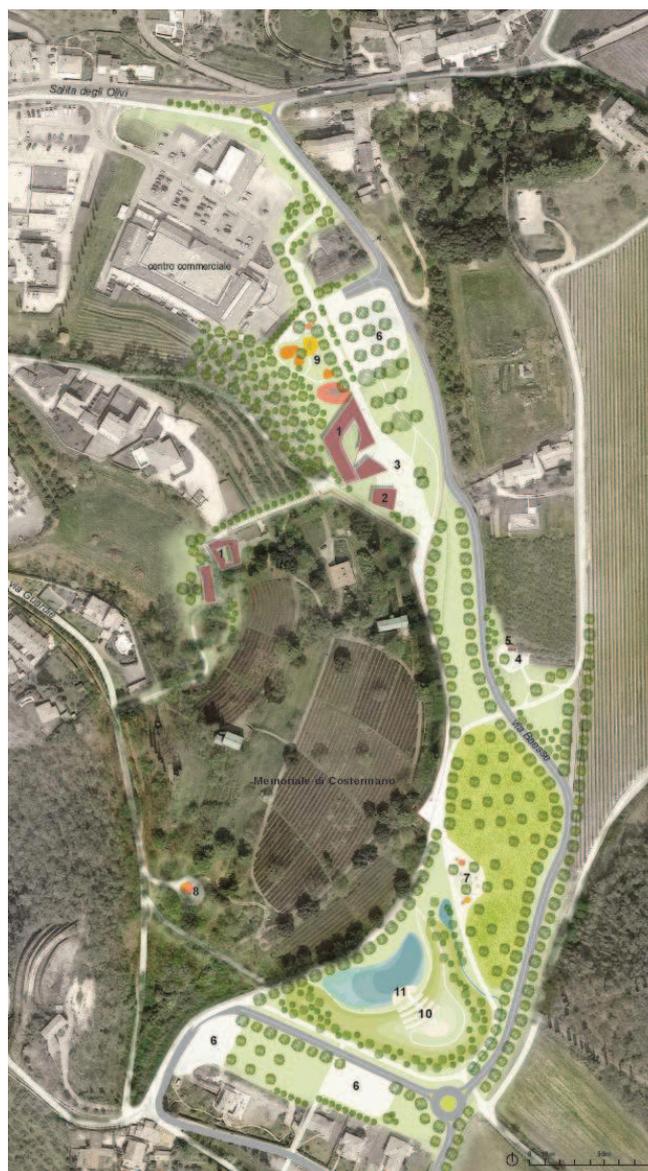
A conclusione dell'Osservazione n° 54, si chiede che una superficie pari a circa **60.000 mq.** a cura e a totale spese della Società Aeroporto Catullo SpA, sia destinata ad opere di mitigazione ambientale da realizzarsi in aderenza al sedime dell'Autostrada A4, l'area come sopra indicata con doppio vantaggio proteggere dall'inquinamento generato dall'Autostrada e dell'Aeroporto il centro abitato di Caselle.

OSSERVAZIONE n° 55

Con questa Osservazione - **nel rimarcare che la Catullo SpA non ha rispettato l'Accordo di Concertazione sottoscritto nel 2008 con il Comune di Sommacampagna** - a compensazione dell'utilizzo di questa area a fini aeroportuali (vedi sotto) di **49.096 mq.** si vuole chiedere che **l'Aeroporto SpA sia obbligata** a realizzare per gli abitanti di Caselle un'area a **Parco Pubblico di pari superficie a totale spese della Catullo SpA.**

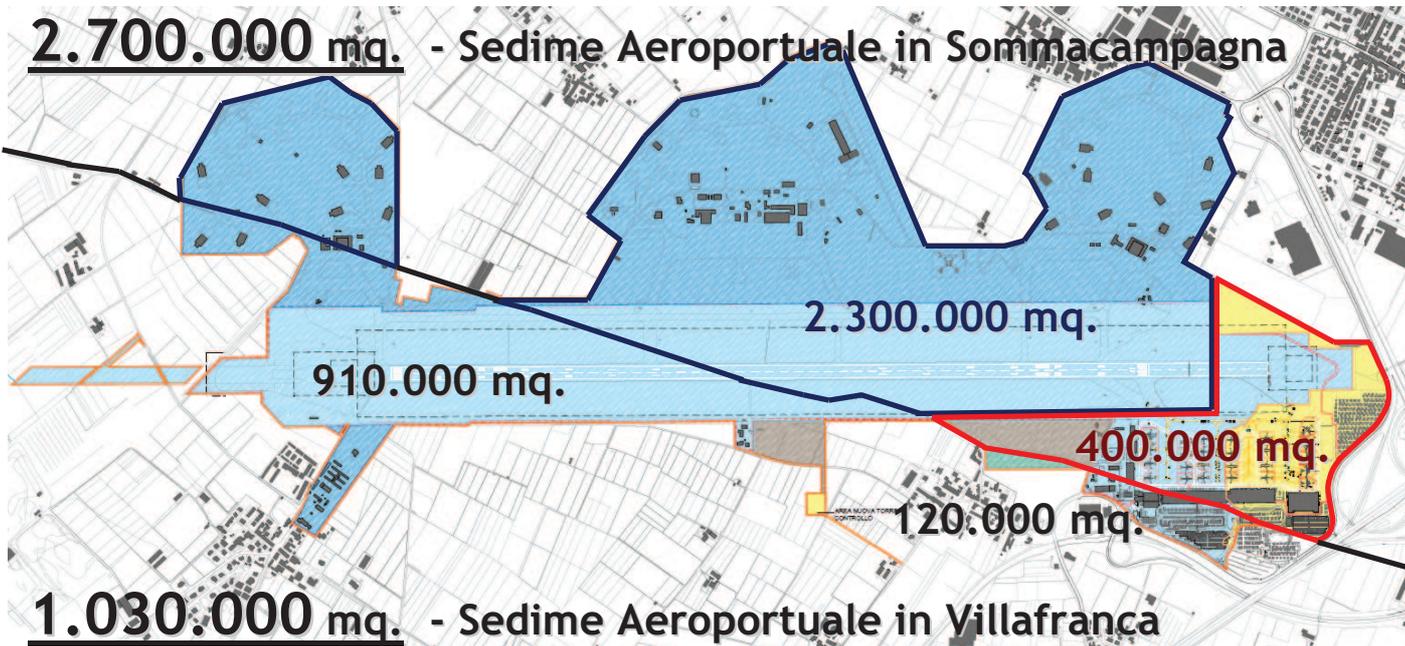


Se l'Aeroporto **NON HA rispettato l'Accordo di Concertazione**, è ovvio che di diritto spetta al Comune di Sommacampagna chiedere un'azione compensativa, che comunque abbia l'effetto di diminuire gli impatti ambientali su Caselle e che possa migliorare la qualità della vita della popolazione e **quindi l'Aeroporto deve creare, per Caselle, un Parco Pubblico di 49.096 mq.**



OSSERVAZIONE n° 56

Riprendendo una precedente tavola ed evidenziano che a causa ampliamento Aeroporto Militare - erano già stati sottratti circa **2.300.000 mq.** poi dagli anni '70 in poi - a causa realizzazione Aeroporto Civile - sono stati sottratti altri **400.000 mq.** per un **totale di circa 2.700.000 mq.** mai compensati evidenziamo anche le aree del territorio di Villafranca occupati dal sedime dell'Aeroporto Civile e Militare.



Visto che il territorio di Sommacampagna che è stato “consumato” ed è oggi ricompreso all’interno del sedime aeroportuale è circa 2,7 volte rispetto a quello di Villafranca e visto che l’area occupata dalla Aerostazione è circa 3,3 volte rispetto a quella del Comune di Villafranca, parrebbe essere ovvio che qualsiasi intervento di opere di mitigazione ambientale e/o spese relative a questi interventi, fossero - in media - assegnate nel rapporto di 3 a 1... ad esempio, se per Villafranca viene speso 1 milione per il Comune di Sommacampagna l’investimento (sempre a carico della Catullo SpA) sia di 3 milioni.

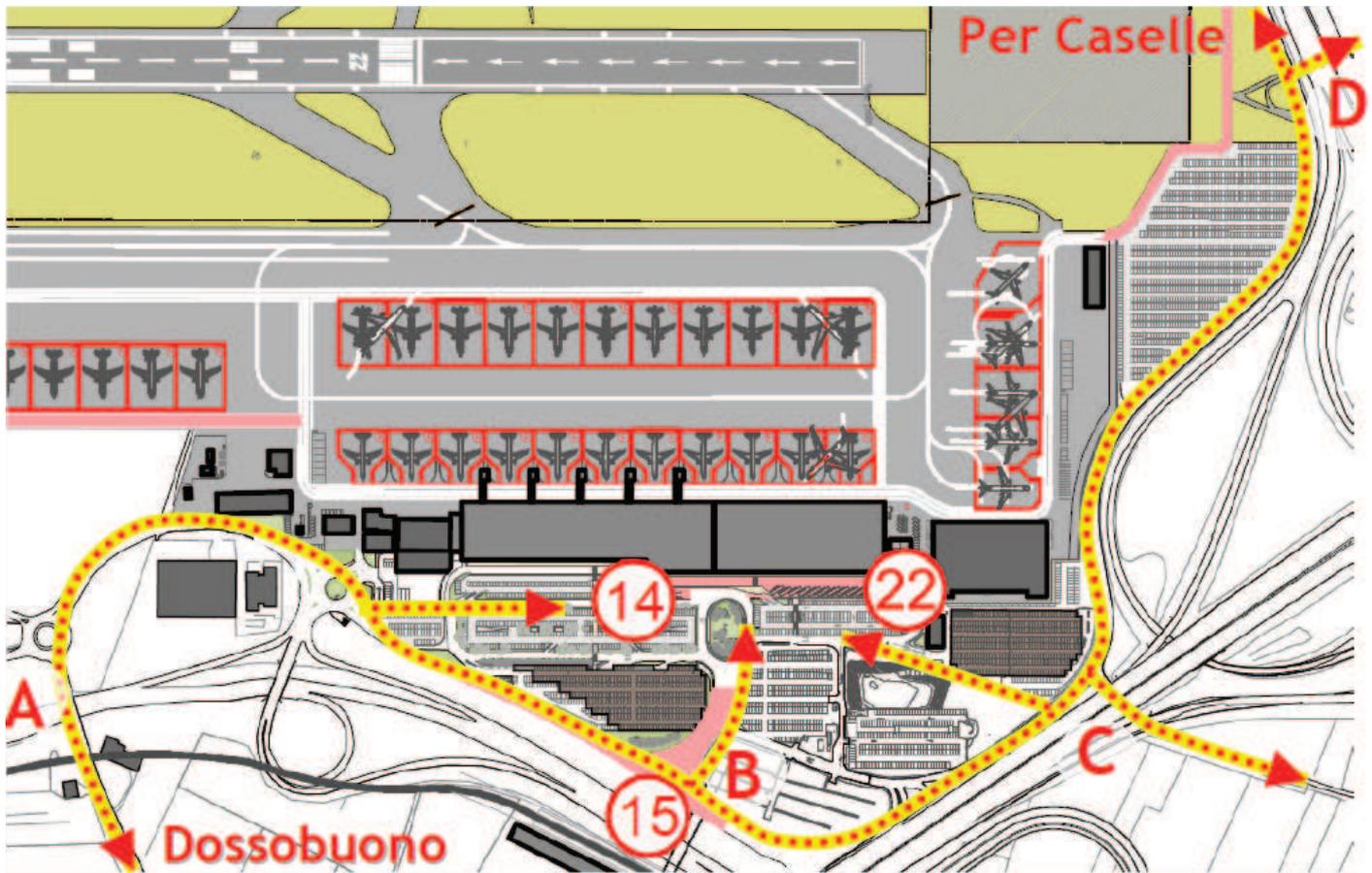
OSSERVAZIONE n° 57

Con questa Osservazione si richiama l’Osservazione n° 39 già segnalata evidenziando che le opere qui sotto evidenziate: (A) il “raddrizzamento” di Via dell’Artigianato (B) la Tangenziale Est di Caselle e (C) il nuovo cavalcavia sulla Tangenziale Sud di Verona, **non sono e non devono essere confuse come opere di compensazione e/o di mitigazione ambientale**, ma sono interventi strutturali sulla Viabilità che la società Aeroporto Catullo a proprie spese deve realizzare e che quindi devono essere realizzate da subito e prima di qualsiasi nuovo intervento che sia realizzato all’interno del sedime aeroportuale.



OSSERVAZIONE n° 58

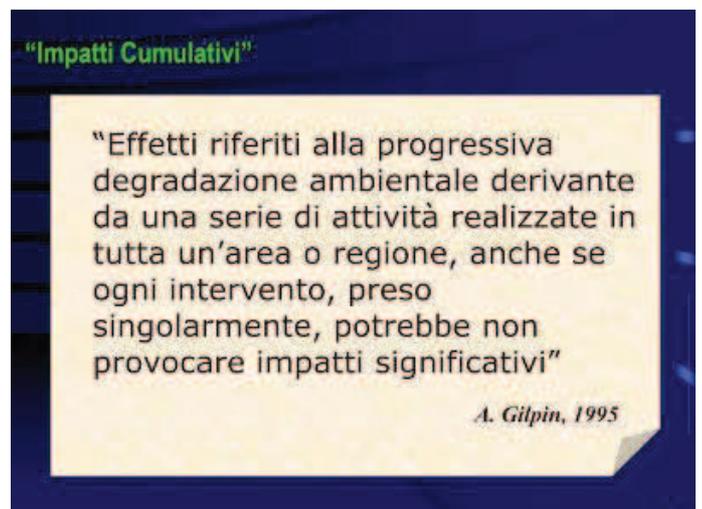
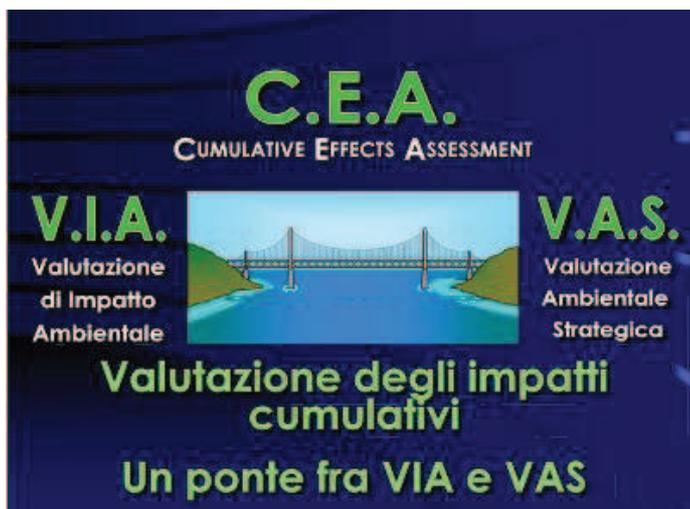
Anche le Piste ciclopedonali di collegamento tra Caselle e Dossobuono - come già evidenziate con l'Osservazione n° 34 - va precisato che **devono essere realizzate subito** e prima che siano realizzate opere e/o interventi all'interno del sedime aeroportuale, in quanto è un'opera e un intervento necessario che permette di collegare i centri abitati di Caselle e di Dossobuono... in sicurezza e su strada protetta, visto che oggi è impossibile ne camminare e ne tanto meno pedalare tra questi due centri abitati.



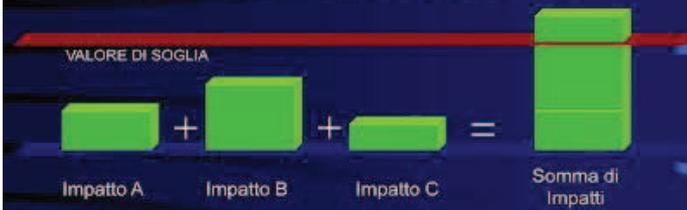
OSSERVAZIONE n° 59

Se il territorio di Caselle è già inquinato e se la maggior parte degli impatti ambientali derivanti dalle attività aeroportuali - in particolare quelli di quando gli aerei sono in volo - non sono mitigabili è evidente che per permettere qualsiasi ampliamento e potenziamento dell'Aeroporto Catullo a partire dal 14 Marzo 1999 devono essere attuate - a carico e spese dell'Aeroporto - tutte quelle azioni atte a far diminuire gli effetti cumulativi diretti ed indiretti generati da diverse sorgenti d'inquinamento.

Secondo questa logica, se non posso diminuire gli impatti ambientali dell'Aeroporto... **a spese dell'Aeroporto devono essere diminuiti gli impatti ambientali**, in particolare quelli creati dall'Autostrada A4 e dall'incrocio tra l'Autostrada A22 e l'A4, con una **azione sottrattiva** su altre sorgenti d'inquinamento.

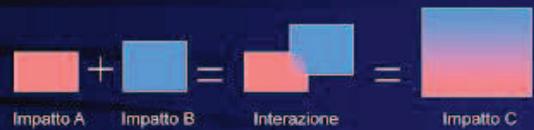


Impatti cumulativi di tipo additivo



Impatti dello stesso tipo possono sommarsi e concorrere a superare valori di soglia che sono formalmente rispettati da ciascun progetto/intervento

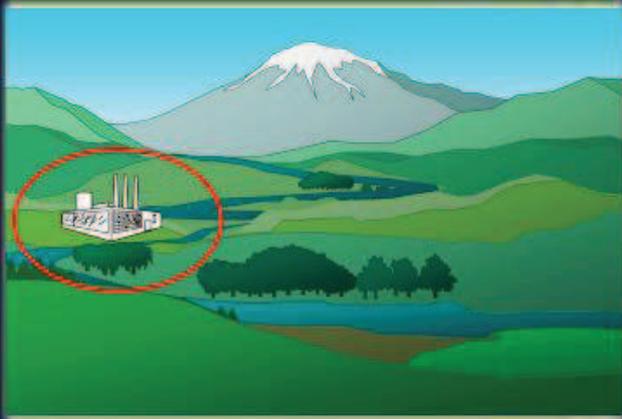
Impatti cumulativi di tipo interattivo



Impatti sinergici: $\text{Impatto C} > (\text{Impatto A} + \text{Impatto B})$

Impatti antagonisti: $\text{Impatto C} < (\text{Impatto A} + \text{Impatto B})$

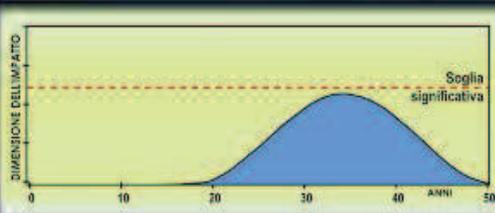
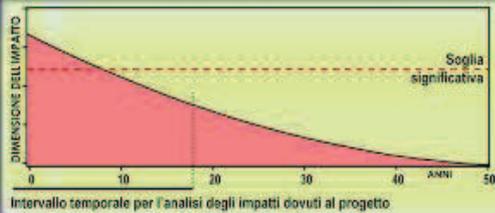
Ambito della V.I.A.



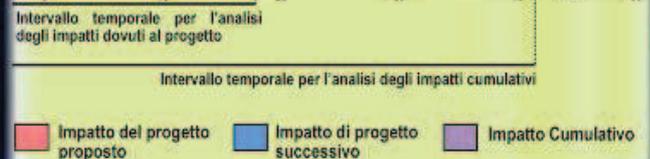
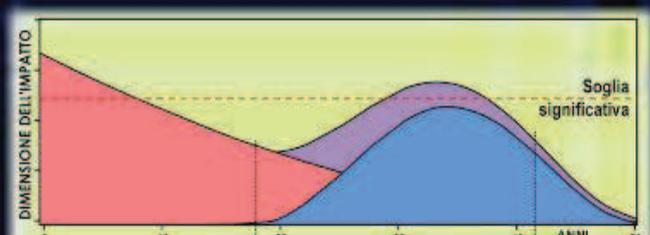
Ambito della C.E.A. #3: R.F.F.A.s



Time frame dell'analisi di due diversi progetti nella stessa area



Determinazione dell'intervallo temporale



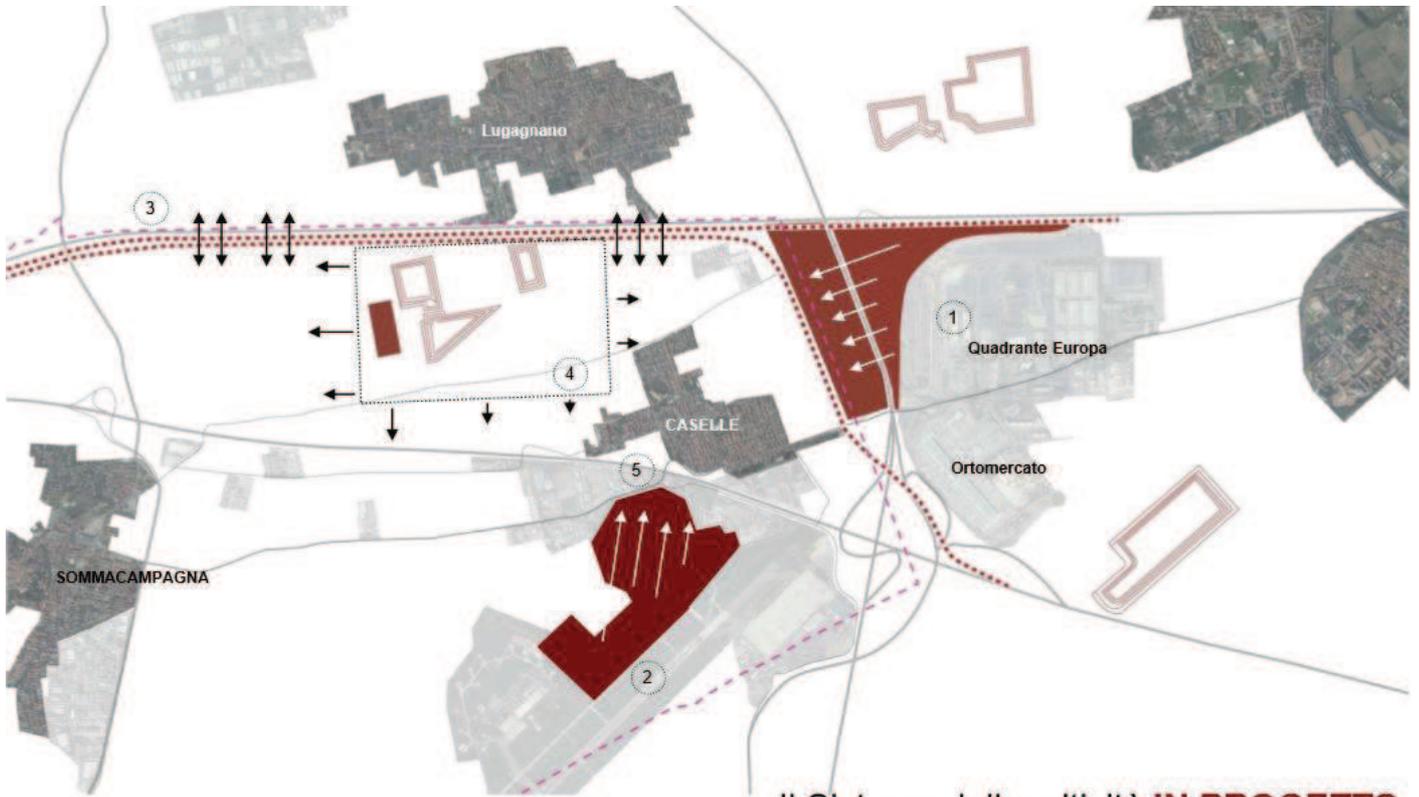
Orizzonte più ampio della CEA rispetto alla VIA

		V.I.A.	C.E.A.
Progetto		SINGOLO	SOMMA DI PROGETTI
Ambito temporale	passato	NO	SI
	presente	SI	SI
	futuro	BREVE TERMINE	MEDIO-LUNGO TERMINE
Ambito geografico		SITO-SPECIFICO	AREA VASTA
Relazioni con la pianificazione		A LIVELLO DI PROGETTO	A LIVELLO DI PROGRAMMI E POLITICHE

La C.E.A. in Italia ed Europa

“La descrizione dei probabili effetti rilevanti del progetto proposto sull'ambiente dovrebbe riguardare gli effetti diretti, indiretti, secondari, cumulativi, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei, positivi e negativi del progetto.”

Direttiva 97/11/CE Nota (1) dell'allegato IV

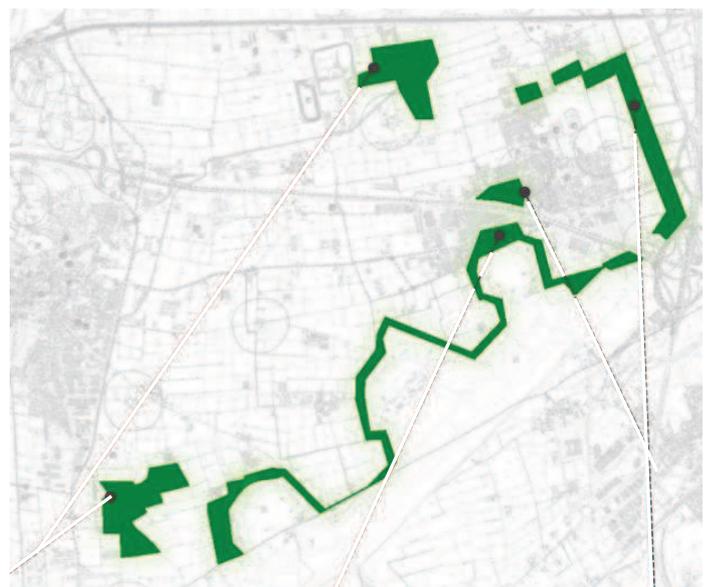


Il Sistema delle criticità IN PROGETTO

Se l'Aeroporto: Valerio Catullo fosse posizionato in un'area come l'Aeroporto di Montichiari e cioè lontano da altre sorgenti di inquinamento la **valutazione degli impatti Cumulativi: Diretti e Indiretti** non avrebbe il valore che ricopre l'intorno del territorio di Caselle... inquinato da tutto.

Prima di concludere, per doverosa precisazione va ricordato che nel PAT di Sommacampagna, sono indicati gli **ambiti di compensazione e di riequilibrio ecologico e naturalistico** (vedi a lato) le cui aree per quasi la metà interessano il sedime aeroportuale e quindi condizionano il Master Plan che sarebbe stato predisposto dalla Catullo SpA.

E per ultimo va ricordato che in merito al **PUA del Quadrante Europa** - che non è stato sottoposto a V.A.S. - il Comune di Sommacampagna ha presentato ricorso al TAR del Veneto.



1 Ampliamento del quadrante Europa verso Caselle (PAT VERONA)



Comune di Sommacampagna

Comune di Verona

Ambiti di espansione

Ambiti di espansione



OSSERVAZIONE n° 60

Quanto sotto riportato è il “Manifesto” del progetto del “Cammino del Bardolino” - che potrebbe essere replicato come “Cammino del Custoza” - ed è un esempio di come si possa valorizzare il territorio per permettere a dei turisti... “a piedi” di vivere e di soggiornare nei nostri territori e si evidenzia questo dettaglio chiedendo che il Master Plan del Piano di Sviluppo dell’Aeroporto Valerio Catullo sia strutturato e infrastrutturato per permettere che dall’Aeroporto dei turisti “a piedi” e/o “in bici” possano atterrare nel nostro aeroporto... e in tal caso non serve aumentare i posti auto ma servono piste ciclopedonali.



Conscio che le Osservazioni alla VIA dell’Aeroporto Catullo saranno contro dedotte dalla stessa Società Aeroporto Catullo SpA e poi... “copiate” dalla Commissione VIA Nazionale, comunque, il sottoscritto ha lo stesso perso del tempo per presentare queste Osservazioni affinché siano utili ai miei concittadini, nella speranza che la Commissione VIA Nazionale abbia da “NON credere” alle contro deduzioni che verranno inviate da ENAC che sarebbe il “Controllore” e il “Controllato” di questa procedura di V.I.A.

In attesa di un cortese cenno di riscontro, si porgono distinti saluti.

Un cittadino “nativo” di Caselle:

Beniamino Sandrini

beniamino.sandrini@legalmail.it