

A: DVA-UDG

Da: A: DVA-2
Inviato: lunedì 21 marzo 2016 10:14
A: A: DVA-UDG
Oggetto: I: Invio osservazioni Masterplan Aeroporto Catullo - Luisa Galeoto
Allegati: AEROPORTO osservazioni_Luisa Galeoto.pdf

REGISTRO UFFICIALE - INGRESSO
Prot. 0007737/DVA del 21/03/2016

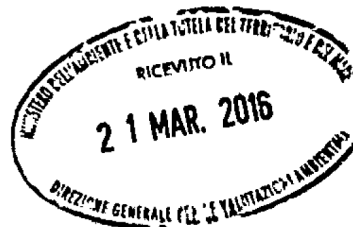
Da: luisa galeoto
Inviato: sabato 19 marzo 2016 19:24
A: A: DVA-2
Oggetto: Invio osservazioni Masterplan Aeroporto Catullo - Luisa Galeoto

Buonasera,
non riuscendo ad avere la conferma della consegna del documento via PEC (il sistema mi segnala che la casella del destinatario è piena), invio anche per posta elettronica non certificata le mie osservazioni in merito al Masterplan dell'ampliamento dell'Aeroporto Valerio Catullo di Villafranca (VR).
Distinti saluti

Luisa Galeoto

Consigliere comunale, Comune di Sommacampagna

luisa.galeoto@pec.it



Al Ministero dell' Ambiente Direz. Generale V.I.A. – V.A.S.

dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it

Alla Regione Veneto Settore V.I.A.

dip.ambiente@pec.regione.veneto.it

OSSERVAZIONI al progetto MASTERPLAN, aeroporto Valerio Catullo di Verona, pubblicato sul sito del Comune di Sommacampagna VR il 19.01.16, da sottoporre a procedura VIA - presentate da Luisa GALEOTO

PREMESSA

La sottoscritta **LUISA GALEOTO** – nata a _____ il _____ c.f. _____, residente in _____ () via _____, CAP _____, elenca di seguito le proprie osservazioni al Masterplan in oggetto, presentato dalla società di gestione dell'aeroporto Catullo di Verona ed ENAC, per l'esecuzione di varie opere in ampliamento e potenziamento dell'aeroporto predetto, al fine di perseguire – a tappe temporali, entro il 2030 – l'obiettivo di raddoppiare il n. di passeggeri (da 2.700.000 circa di oggi a 5.600.000 circa nel 2030) e aumentare di circa il 50% il numero dei voli (da 30.000 circa di oggi a 47.000 circa nel 2030), dichiarando altresì che tali incrementi di traffico aeroportuale comporteranno un incremento del traffico veicolare sulle strade, che a vario titolo attraversano il Comune di Sommacampagna, di circa il 62%.

Ciò premesso, la sottoscritta svolge come segue le proprie

OSSERVAZIONI

1) Procedura V.I.A. da integrare con TUTTE le opere eseguite dall'aeroporto a far data dal 1990, pena la sua NULLITA'

Risulta da prove documentali certe e inconfutabili (alcune reperibili presso gli archivi del Comune di Sommacampagna) che l' aeroporto Catullo abbia effettuato a più riprese opere di modifica ed ampliamento delle proprie strutture e ciò abbia fatto almeno a far data dal 1986, quali ad esempio quelle di seguito elencate:

- 1993 parcheggio auto
- 1994 parcheggio auto
- 1995 ristrutturazione aerostazione
- 1996 parcheggio auto
- 1998 ricovero mezzi e batterie compagnie aeree
- 2001 realizzazione hangar per manutenzione e ricovero aerei
- 2002 ristrutturazione aerostazione e realizzazione nuova zona arrivi
- 2003 parcheggio auto
- 2004 realizzazione deposito carburanti
- 2006 realizzazione edificio rent a car

2006 parcheggio low cost

2011 recinzione pista

2014 riqualificazione piazzale aeromobili

2015 realizzazione impianto trattamento acque meteoriche parcheggi

e tutto ciò – e molto altro ancora – SENZA aver preventivamente ottenuto la VIA, già obbligatoria per legge.

Tutte le sopracitate opere sono quindi state illegittimamente realizzate, per cui ad oggi esse dovranno essere "sanate", e ciò prima di creare le ulteriori opere contenute nel Masterplan qui soggetto ad osservazione, dotandole quindi di "VIA postuma", ad esempio inserendole nella VIA che verrà chiesta per le opere oggetto del Masterplan predetto. Va osservato infatti che la VIA che dovesse essere ottenuta per le opere del Masterplan, senza che in essa venissero incluse anche tutte le opere realizzate dall'aeroporto in precedenza ovvero dal 1990 ad oggi (alcune delle quali più sopra elencate), sarebbe "gravemente lacunosa" e certamente non rispecchiante il reale stato dei luoghi, tanto da poter essere considerata addirittura NULLA. Si rammenti che è divenuto necessario "valutare l'impatto ambientale" di ogni nuova opera realizzata per aeroporti del tipo del Catullo dal 1990 in poi, per cui è evidente che valutare l'impatto ambientale solo delle nuove opere da realizzare dal 2016 (o poco prima) in poi, equivale a non esaminare l'intero quadro della situazione, e quindi in buona sostanza equivale ad eseguire un'analisi solo parziale, la quale per forza di cose fornirà solo dati incompleti, stante appunto il campione di analisi troppo ristretto e per questo inadatto. Ciò vanifica del tutto gli scopi perseguiti dalla normativa sulla VIA, il che equivale all'ipotesi in cui detta procedura non venga eseguita affatto. Se dunque la VIA eseguita solo sulle opere del Masterplan (o poco più di esse) sarà nulla perchè incompleta, anche gli atti amministrativi e/o autorizzativi ad essa successivi saranno travolti dalla medesima nullità, e per questa ragione saranno impugnabili in sede giudiziaria.

Alla luce di quanto sopra esposto e della normativa di settore (in particolare delle Direttive Comunitarie n. 85/337/CEE del 27.06.1985 2003/35/CE del 26.05.2003 nonché della legge 349 del 08.08.86, del D.P.C.M. n. 377 del 10.08.99 ed infine del D.Lgs 152/06) si **CHIEDE** che il **procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale sia integrato ed implementato al fine di comprendere tutti gli interventi ed impatti sul territorio conseguenti ai lavori eseguiti dal 1990 in poi**, con riferimento relazione alle indicazioni della Relazione di Progetto del Master Plan Aeroportuale.

2) INCOMPATIBILITA' di ENAC – irregolarità VIA

Tra i proponenti del Masterplan vi è anche ENAC, oltre alla società di gestione dell'aeroporto, la quale prima è anche membro della Commissione VIA; ciò genera un **evidente conflitto di interessi**, rendendo opinabile la terzietà del soggetto che controlla sé stesso (ovvero ENAC), così di conseguenza rendendo **NULLO o quanto meno annullabile e/o comunque irregolare o almeno censurabile un eventuale parere positivo di tale Commissione VIA**.

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 per come queste sono state operate in questi anni presso l'Aeroporto Valerio Catullo di Verona. 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"**. E' 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.

3) Mancato rispetto delle prescrizioni della Commissione VIA Nazionale

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, e che, nella fattispecie, non siano state rispettate le prescrizioni riportate nel parere espresso dalla Commissione VIA Nazionale (v. Parere n° 370 del 30.10.2009 sulla procedura preliminare ex. Art. 21 D. Lgs 152/06 e s.m.i. – Piano di Sviluppo dell'Aeroporto Valerio Catullo di Verona):

**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 a 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

re "Piano di sviluppo dell'Aeroporto Valerio Catullo di Verona"

Pagina 13 di 19

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

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

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

- Ossidi di Azoto (NO, 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 metereologiche.

L'analisi delle sorgenti di emissione dovrà riguardare tutte le sorgenti pur se particolare attenzione andrà posta a quelle direttamente legate alle attività aeroportuali, al fine di

valutare il più compiutamente possibile tutte le ripercussioni sull'ambiente determinate dall'attività in esame.

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

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

Potrà essere efficacemente utilizzata, 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 di 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.

4) Opere di MITIGAZIONE – del tutto insufficienti e non rivolte alla collettività

Le opere di MITIGAZIONE – ovvero quelle aventi lo scopo di contenere l'inquinamento (di vario genere) e comunque l'impatto ambientale provocato dalla nuova opera – contenute nel Masterplan sono molto esigue e soprattutto non sono rivolte alla collettività Comunale, ma rimangono invece

solo interne all'aeroporto, per cui si rivelano del tutto inconsistenti.

NON possono essere considerate opere di mitigazione l'asfaltatura del parcheggio low cost o la stesura di vernice speciale sulla pista per trattenere la polvere, come indicato nel Masterplan, poiché questi sono prima di tutto benefici interni per l'aeroporto e non certo ristori alla collettività che deve sopportare le nuove strutture.

La somma prevista per le opere di mitigazione – in % sul totale delle opere da realizzare – è molto esigua, e soprattutto come detto non appare destinata al benessere dei cittadini di Caselle di Sommacampagna. Non sono infatti previste apposite barriere anti-rumore, né barriere di verde per abbattere l'inquinamento atmosferico generato dalle nuove opere e con esse dal nuovo traffico aereo e veicolare, né sono previste opere volte a facilitare la viabilità, posto che come detto è lo stesso aeroporto che dichiara che con le modifiche di cui al Masterplan l'aeroporto provocherà negli anni un aumento del traffico veicolare (per accedere e recedere da esso) ben del 62%. In sostanza il Comune di Sommacampagna e in particolare la frazione di Caselle, non beneficerebbero in maniera diretta di alcuna opera di mitigazione, e ciò come noto è totalmente in contrasto con la normativa sulla VIA, che invece impone la mitigazione.

Si propone quindi la realizzazione delle seguenti opere:

- A) Riguardo l'impatto sul **traffico veicolare** si **CHIEDE**:
- che siano previsti e realizzati nel breve termine (entro il 2020) i seguenti interventi di mitigazione:
 - rotatoria all'intersezione tra la S.P. n. 26a e via Pantina a Molinara Vecchia;
 - ridisegno dell'ingresso all'abitato di Caselle dal cavalcavia autostradale, ovvero realizzazione a cura e spese della società di gestione dell'aeroporto della variante alla SP 26 (Sommacampagna – Caselle) che interessi la c.d. "margherita nord" dell'aeroporto militare – acquisendola al Comune – in modo tale che, per transitare da via dell'Artigianato verso l'aeroporto, non sia più necessario salire sul cavalcavia (il quale ha più uscite per le varie destinazioni), bensì si possa rimanere nella parte bassa di esso, ovvero rimanere sulla strada nuova da realizzare sulla margherita nord, in modo tale da ricongiungersi a via aeroporto poco prima dell'industria Ovomattino; in questo modo il cavalcavia verrebbe sgravato di molto traffico, dato che lo si utilizzerebbe solo per recarsi verso il centro di Caselle. Questa sarebbe l'unica valida soluzione viabilistica, specie a fronte di un dichiarato aumento del traffico veicolare complessivo del 62 % a seguito dell'espansione dell'attività aeroportuale progettata; di certo l'attuale cavalcavia non è in grado di sopportare un simile aumento di traffico, per cui deve essere per forza trovata un'alternativa, e ciò sicuramente a cura e spese dei proponenti il Masterplan;
 - Realizzazione a cura e spese della società di gestione delle rotonde sul cavalcavia che oggi conduce all'aeroporto, in corrispondenza delle 2 intersezioni qui esistenti, ovvero via Artigianato-via Villa-via Aeroporto, e via Villa-via Verona;
 - Realizzazione a cura e spese della società di gestione di una pista ciclabile che permetta di collegare la zona industriale di Caselle (via artigianato e limitrofi) con il centro del paese, salendo anche sul cavalcavia predetto. Le politiche della mobilità moderna vanno infatti sempre più nel senso di favorire gli spostamenti in bici, anche per recarsi al lavoro: è di tutta evidenza che senza una adeguata pista ciclabile e con il traffico in forte aumento nei prossimi anni su via dell'artigianato, il transito in bici in quell'area diverrà sempre più pericoloso.
- B) Riguardo l'impatto sull'ambiente di Caselle si **CHIEDE**:

- Che siano realizzate barriere anti-rumore, se possibile con il sistema di dune boscate o altrimenti con altro sistema ugualmente efficiente, al confine dell'aeroporto e verso Caselle, in tutto o almeno in parte. Tali barriere sono infatti previste dalla VAS del PAT del Comune.
- Che venga realizzato, a cura e spese della società di gestione, un polmone verde per favorire la "decarbonizzazione" dei luoghi, nella fattispecie si CHIEDE che siano previsti e realizzati a mitigazione degli impatti atmosferici conseguenti agli evidenti incrementi percentuali degli inquinanti immessi sul territorio dall'esercizio delle attività aeroportuali, utilizzando la proposta tecnica progettuale prevista nell'Allegato C al Rapporto Ambientale della procedura di V.A.S. del P.A.T., conclusasi positivamente in sede regionale, oppure con interventi aventi analoga o simile conformazione, preventivamente concordati con l'Amministrazione Comunale, avendo a riferimento per le modalità e le problematiche di progettazione (bird-strike) i contenuti dell'Accordo Territoriale Attuativo per la decarbonizzazione dell'Aeroporto Marconi di Bologna ed in particolare l'Allegato denominato "Studio preliminare di fascia boscata sul perimetro nord dell'Aeroporto di Bologna", sottoscritto da Regione, comuni interessati e Società di Gestione Aeroportuale in data 24 giugno 2015. La realizzazione di tale intervento lungo tutto il perimetro dell'Aeroporto (lato nord) avrà anche l'effetto di mitigare oggettivamente e definitivamente l'impatto visivo sul territorio (cfr sul paesaggio e sul patrimonio storico - culturale) che parzialmente quello sugli ecosistemi di flora - fauna totalmente ignorati nelle mitigazioni proposte dal Rapporto Ambientale. In alternativa, nell'ipotesi che tale opera non fosse consentita dal Demanio Militare si CHIEDE che venga quantificato economicamente l'importo delle relative opere e che tali somme, messe a disposizione nel breve periodo al momento dell'approvazione del Master Plan Aeroportuale, attraverso un opportuno Accordo tra Comune e Società di gestione Aeroportuale avente ad oggetto la Decarbonizzazione dell'Abitato di Caselle, siano interamente utilizzate per la realizzazione di opere di mitigazione ambientale (fasce boscate) ai margini od all'interno dell'abitato stesso, secondo le indicazioni del P.A.T. approvato (DGR 556/2013) o secondo i progetti comunali eventualmente allegati a detto accordo.

5) Difetto nel conteggio delle somme stanziare a MITIGAZIONE

L'ammontare delle somme che l'aeroporto deve stanziare per le opere di mitigazione è una % del valore delle opere da realizzare (pare il 2%) e tale previsione è necessaria per ottenere la VIA. Va però osservato di nuovo che le opere da sottoporre a VIA non sono solo quelle oggetto del Masterplan, bensì tutte le opere realizzate dal 1990 in poi, per cui tale % di somme da destinare a opere di mitigazione va calcolato sul valore TOTALE delle opere da sottoporre a VIA (ovvero quelle del Masterplan + quelle già esistenti ed eseguite dal 1990 ad oggi), per cui il suo importo complessivo dovrà essere di gran lunga maggiore, pena il mancato rispetto della *ratio* fondante della normativa sulla VIA (obbligo di mitigare OGNI impatto ambientale provocato).

6) DIVERSA redistribuzione - tra i Comuni interessati dalle opere del Masterplan - delle somme destinate ad opere di mitigazione

La maggior parte delle opere contenute nel Masterplan dovrà essere realizzata sul territorio del Comune di Sommacampagna (oltre 80% circa) anziché su quello del Comune di Villafranca, per cui la redistribuzione tra i 2 enti delle somme che la società di gestione dovrà versare a titolo di opere mitigazione, dovrà essere suddivisa con identico criterio, e quindi dovrà essere destinata in misura largamente prevalente al Comune di Sommacampagna. Si CHIEDE che la ripartizione e l'utilizzo di tali risorse assegnate ai territori confinanti all'aeroporto, debba avvenire in proporzione al volume di nuova edificazione e trasformazione previsto dal Master Plan (Tabelle pagg. 137 - 139 della

Relazione Generale), anche considerato che sul territorio di Villafranca è già previsto un consistente intervento viabilistico (rotatoria di ingresso – Scheda 4 del progetto), e quindi corrispondere al 92% delle risorse preventivate oggi e di quelle aggiunte in futuro. Sulla base dei dati di progetto gli investimenti per interventi di mitigazione sul territorio di Sommacampagna dovranno essere pari ad almeno € 2.760.0000.

7) Opere di COMPENSAZIONE – ulteriori e diverse rispetto alle opere di mitigazione

La realizzazione dell'ampliamento e potenziamento dell'aeroporto, Catullo comporterà un danno, economicamente rilevante, per tutta la comunità di Sommacampagna, ed in particolare per la frazione di Caselle. Questo non solo per gli anni di durata dei cantieri, ma certamente anche dopo l'entrata in funzione dell'opera. Disagi causati da aumento di traffico, rumore, polvere, sottrazione di zone verdi e successivo disturbo creato dagli aerei in transito. In futuro risulterà più gravoso vivere a Sommacampagna, e anche vendere abitazioni sarà più difficile. Queste sono conseguenze direttamente imputabili alla realizzazione dell'ampliamento e potenziamento dell'aeroporto, conseguenze che provocano un danno indubbio, ed economicamente quantificabile.

Le opere per contro non recheranno alcun vantaggio per Sommacampagna e andranno a beneficio solo della collettività sovraordinata, oltre che dei privati che la realizzano, e ciò a tutto discapito dei cittadini del nostro Comune. Ciò non è in alcun modo accettabile, soprattutto senza una giusta ed adeguata contropartita.

Le opere di compensazione (da non confondersi con le opere di mitigazione, anch'esse dovute, ma a diverso titolo) sono quindi dovute dalla società di gestione dell'aeroporto e/o comunque dai proponenti del Masterplan. Ci sono moltissimi esempi di Comuni che, in cambio dell'ennesimo aggravio del loro territorio con strutture sovramunicipali di interesse collettivo, hanno richiesto ed ottenuto a carico di chi tali strutture realizza, l'imposizione della costruzione di ben altre opere pubbliche per la loro diretta utilità, quali ad esempio parchi, ristrutturazione di scuole, teatri, biblioteche.... Tali ultime opere non rappresentano una mitigazione (esse infatti non abbattano il rumore o l'inquinamento), bensì una COMPENSAZIONE, cioè un *do ut des*. Il Masterplan NON prevede alcuna opera di compensazione e per questo motivo esso deve ritenersi VIZIATO in quanto lacunoso, motivo per cui esso, per poter superare positivamente la procedura di VIA, dovrà essere integrato in questo senso, ovvero con la necessaria aggiunta delle opere di compensazione, oltre a quelle di mitigazione. Le opere di compensazione da richiedere, che dovranno essere comunque tutte cedute o comunque essere messe in ditta al Comune di Sommacampagna, alternativamente o cumulativamente a seconda del valore complessivo, sono al mio avviso ad esempio:

- un versamento diretto da parte della società di gestione, di una somma di denaro nelle casse del Comune pari ad una % del costo dell'intera opera sul nostro territorio, che non vada ad interferire con il patto di stabilità;
- e/o la realizzazione, a spese della società di gestione, del completamento della pista ciclabile dalla rotonda alla fine di via Ceolara sino a Sommacampagna e di lì sino a Custoza (sino al confine con il Comune di Valeggio), seguendo il canale Conagro come da progetto relativo già in essere, con realizzazione della messa in sicurezza dello stesso e realizzazione degli eventuali sottopassi o sovrappassi (o perlomeno semafori a chiamata) in corrispondenza degli attraversamenti delle vie ad alto scorrimento (es. circonvallazione Europa e via Caselle), acquisendo tutte le autorizzazioni necessarie dai vari enti interessati (es. Conagro – Provincia ecc. ecc.);
- e/o la realizzazione, a spese della società di gestione, della rotonda su via Belvedere a Caselle, e prolungamento della pista ciclabile, sia lungo la stessa via Belvedere sino al confine con il Comune di Verona, sia lungo via Rampa, in direzione di Lugagnano, facendola continuare sino al confine di Comune;

- e/o il versamento al Comune da parte della società di gestione, di una somma di denaro di sufficiente per il restauro e la messa in sicurezza di un bene monumentale, come può essere la chiesa di Madonna di Monte previo assenso scritto dei proprietari per la sua continuativa apertura al pubblico, o in alternativa la Pieve di S. Andrea, o l'Ossario di Custoza, o le barchesse di Villa Venier.
- e/o il versamento al Comune da parte della società di gestione, di una somma di denaro sufficiente per il restauro e la messa in sicurezza delle scuole ed edifici pubblici sul territorio da individuare a cura dell'ufficio tecnico del Comune;
- e/o il versamento al Comune da parte della società di gestione, di una somma di denaro sufficiente per la realizzazione di una nuova palestra a Caselle in luogo da individuare a cura dell'ufficio tecnico del Comune.

8) Soluzioni VIABILISTICHE individuate dai proponenti ad oggi NON REALIZZATE NE' PREVISTE

I proponenti il Masterplan affermano di intendere risolvere (o almeno alleggerire) i problemi di incremento di traffico veicolare che i loro ampliamenti causeranno alla viabilità di Sommacampagna mediante il ricorso a 2 nuove infrastrutture che, non solo non sono nella loro potestà decisionale competendo invece ad altri enti del tutto da loro distinti, ma addirittura ad oggi non sono nemmeno in programma: ci si riferisce al nuovo e ulteriore casello autostradale sulla A22 con uscita diretta ad aeroporto, e la metropolitana di superficie dalla stazione FS di Verona all'aerostazione. Addirittura pare che ad oggi la A22 neghi la costruzione di un simile casello; quanto alla metropolitana leggera, non se ne è neppure sentito parlare. È dunque piuttosto assai più verosimile che quel 62% previsto di veicoli in più andrà a transitare sulle strade o anche autostrade e superstrade che attraversano il territorio del Comune, e ne inquinano l'aria e la saturano con altro rumore. Ciò dimostra una volta di più che il Masterplan NON fornisce alcuna soluzione ai problemi viabilistici che crea.

9) Indagini per INQUINAMENTO atmosferico e da rumore con dati non attendibili - rilievi in posti non significativi – necessario contraddittorio con i dati in possesso del Comune

I dati forniti dai proponenti il Masterplan in merito ai rilievi dell'inquinamento atmosferico e da rumore ad oggi prodotto, e posti poi a base delle stime future per gli incrementi delle infrastrutture previsti, sono del tutto FUORVIANTI perché rilevati in zone non significative, oltre che con modalità e tempistiche decisamente insufficienti, il tutto su scelta unilaterale dei proponenti e senza alcuna offerta di contraddittorio con il Comune di Sommacampagna.

Nella "Relazione Tecnica – Parte 4 di 6" 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 mesi le concentrazioni di inquinanti nell'aria sono più gravi. Le tempistiche dei rilievi appaiono quindi piuttosto ridotte e non sviluppate su tutte le fasce orarie e in tutte le stagioni, in modo da comprendere così tutte le varie situazioni climatiche, che certamente possono influire sulla qualità complessiva dell'aria.

Lo stesso vale per l'inquinamento da rumore.

Risulta tuttavia che il Comune sia da qualche tempo dotato di proprie centraline – posizionate a Caselle, in varie zone del paese – per i medesimi rilievi della qualità dell'aria e la quantità di rumore, per cui i dati di esse dovranno essere messi a confronto con quelli forniti dai proponenti e dovrà essere effettuata una comparazione in contraddittorio. Per quanto a conoscenza di chi scrive, i dati comunali riferiti all'inquinamento dell'aria e da rumore sono ben peggiori di quelli presentati dai proponenti, per cui la censura non è di poco conto e certamente necessita di adeguato approfondimento.

10) Indagini sugli effetti CUMULATIVI – necessari i dati epidemiologici

Come è noto, il Comune di Sommacampagna e in particolare la frazione di Caselle, sono letteralmente assediati da strutture di interesse sovracomunale molto impattanti, tante già esistenti e molte altre che saranno aggiunte in tempi relativamente brevi, per cui NON è certamente sufficiente, ai fini del rispetto della normativa sulla VIA e della *ratio* della stessa, che ognuna di queste strutture rispetti di per sé il limite di inquinamento, perchè altrimenti il singolo limite pur rispettoso del parametro di per sé, ove sommato agli altri limiti, finirebbe in ogni caso con il superamento del dato nel complesso.

Ad esempio: se il limite di inquinamento dell'aria è 0,50 mg/mc, non è sufficiente che in un luogo in cui insistono aeroporto, 2 autostrade, tangenziali, quadrante Europa e ferrovia, ognuna di queste strutture inquinino sino a 0,40, perchè la somma di quei 0,40 di sicuro supererebbe (e di molto) il limite consentito che è 0,50. L'aeroporto che si amplia dovrà quindi garantire che esso così come è, unitamente alle altre strutture già esistenti e che si ampliano o che si installano ex novo, e unitamente al proprio ampliamento, non andrà nel suo complesso a superare il limite di inquinamento previsto. Ebbene, nel Masterplan non si rinviene il conteggio dell'inquinamento prodotto dalle singole strutture oggi esistenti e da quelle che verranno (che non sono neppure bene individuate – e per certo sono la TAV e la SI.TA.VE, anche se non è noto quando di preciso esse verranno realizzate), da sommare a quello prodotto dall'aeroporto e dal suo ampliamento.

Ciò vale sia per la qualità dell'aria che per il rumore.

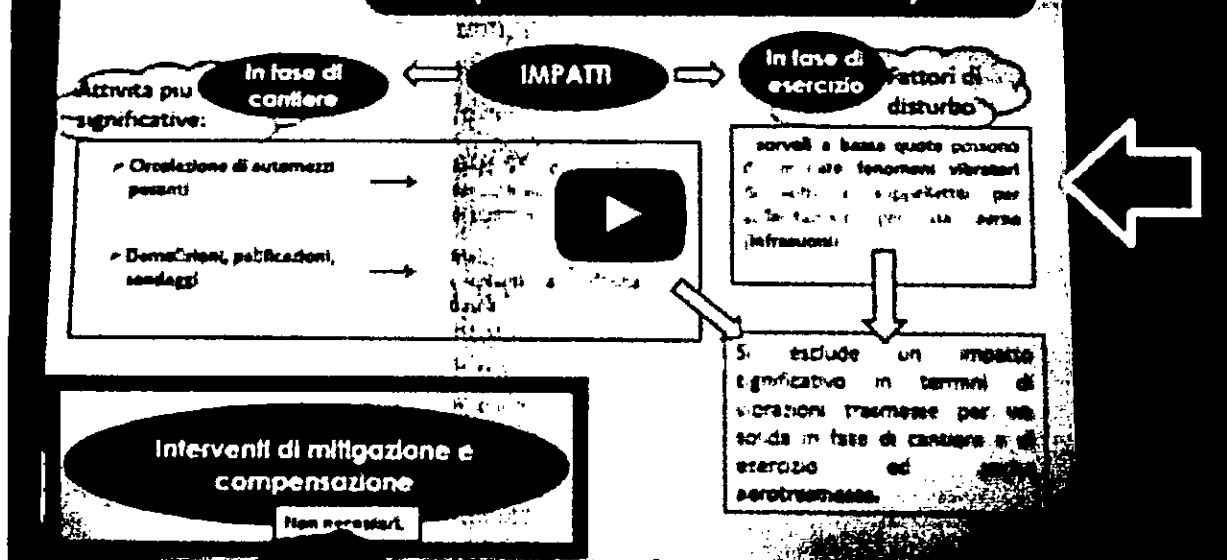
E' ormai risaputo come dato di esperienza comune che l'inquinamento è causa dell'aumento dell'incidenza di malattie gravi e mortali nella popolazione, quali tumori e leucemie. Sarebbe a questo punto necessario – pur se probabilmente non vi è obbligo in tal senso – acquisire dalle Asl di competenza l'evoluzione negli anni dei dati di incidenza di tali malattie sulla popolazione del Comune, raffrontandoli con la quantità di inquinamento a cui le persone sono esposte, per valutare (anche questo è infatti un impatto, per cui di sicuro è un'indagine compatibile con la *ratio* della normativa sulla VIA) se a fronte dell'aumento dell'inquinamento vi sia un aumento della loro incidenza.

11) Inquinamento da rumore

Emergono forti dubbi sulla veridicità ed esattezza dei dati sull'inquinamento acustico a pagina 66 della "Relazione Tecnica – Parte 5 di 6", sulle aree che sarebbero in "Classe Acustica II". Secondo questa tavola grafica gli abitanti nei pressi dell'Aeroporto, di notte dovrebbero riuscire a dormire con un livello d'inquinamento di 40 dB(A) ma risulta che, soprattutto d'estate, spesso vengano svegliati dal rumore degli aerei in sosta sul piazzale con l'APU accesa. Se durante la notte poi si verifica un decollo, quasi sempre vengono svegliati dal rumore dell'aereo. Altro esempio è il Parco baleno di Caselle, in cui gli abitanti locali sentono chiaramente il disturbo arrecato dal decollo/atterraggio dei velivoli.

Si evidenzia inoltre, come durante la presentazione pubblica del Masterplan dell'Aeroporto Catullo in data 01.02.2016, sia stata proiettata ed illustrata la seguente immagine:

(VIBRAZIONI e INFRASUONI)



Come evidenziato dalla freccia in giallo, si ammette che i sorvoli a bassa quota possono determinare fenomeni vibratorii di vetri e suppellettili dovuti ad infrasuoni. Viene poi proposto di intervenire su queste vibrazioni e sui rumori mediante sostituzione degli infissi delle abitazioni in prossimità, di fatto riducendo gli impatti subito al chiuso, ma non prevedendo alcuna mitigazione per i cittadini che si trovano all'aperto.

Si **CHIEDE** pertanto 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 vengano riviste e che vengano previste forme di mitigazione del rumore a tutela degli abitanti che, al passaggio dei velivoli, si trovano all'aperto.

12) Mancato rispetto del PAT del Comune di Sommacampagna

Nel documento denominato: "Schede descrittive degli interventi del Master Plan" dell'Aeroporto Catullo, a pagina 4 è stato previsto che vi sia un ampliamento dell'Aerostazione di 154.800 mc.

INTERVENTO	PSA	S.LORDA (mq)	S. COPERTA (mq)	N° PIANI	h (m)	VOLUME (mc)	VOLUME DI SCAVO (mc)
Ampliamento/riqualifica terminal passeggeri	1_2	33.865	25.000	3	12	154.800	17.650
TOTALE			25.000	-	-	-	17.650

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.

A.T.O. n. 8										INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI									
Carico Insediativo Aggiuntivo					Primari					Standard Urbanistici									
										mq/At.		mq/At.		mq/At.		mq/At.			
Residenza (mc)	Nuova Edificazione	mc	0	mq/At.	10	0	mq/At.	20	0	mq/At.	20	0	mq/At.	20	0				
	Altri interventi	mc	0	mq/At.	10	0	mq/At.	20	0	mq/At.	20	0	mq/At.	20	0				
	Totale	mc	0	mq/At.	10	0	mq/At.	20	0	mq/At.	20	0	mq/At.	20	0				
Produttivo (mq di st.)	Nuova Edificazione	mq	0	mq/mq st.	0,05	0	mq/mq st.	0,05	0	mq/mq st.	0,05	0	mq/mq st.	0,05	0				
	Altri interventi	mq	0	mq/mq st.	0,05	0	mq/mq st.	0,05	0	mq/mq st.	0,05	0	mq/mq st.	0,05	0				
	Totale	mq	0	mq/mq st.	0,05	0	mq/mq st.	0,05	0	mq/mq st.	0,05	0	mq/mq st.	0,05	0				
Terziario (mq di s/p)	Nuova Edificazione	mq	0	mq/mq s/p	0,5	0	mq/mq s/p	0,5	0	mq/mq s/p	0,5	0	mq/mq s/p	0,5	0				
	Altri interventi	mq	0	mq/mq s/p	0,5	0	mq/mq s/p	0,5	0	mq/mq s/p	0,5	0	mq/mq s/p	0,5	0				
	Totale	mq	0	mq/mq s/p	0,5	0	mq/mq s/p	0,5	0	mq/mq s/p	0,5	0	mq/mq s/p	0,5	0				
Turistico Ricettivo (mc)	Nuova Edificazione	mc	0	mq/mc	0,075	0	mq/mc	0,075	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	mq/mc	0,075	0	mq/mc	0,075	0				
	Totale	mc	0	mq/mc	0,075	0	mq/mc	0,075	0	mq/mc	0,075	0	mq/mc	0,075	0				
Abitante Teorico (At.)			mc	150	Area standard		Ab. teorici	Standard per abitante											
Note			s.t. = superficie territoriale trasformabile		mq		n.	mq/At.											
			s.l.p. = superficie lorda di parcheggio		0		0	0,0											
			(*) = compreso "Mirabilia"																

E' evidente che se nel PAT – per l'ampliamento dell'Aerostazione – erano stati previsti ZERO mc ed è su questo valore che poi è stata approvata anche la VAS del PAT, 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.

12) Impatto sul paesaggio

Osservando le immagini sotto riportate, riferite a parcheggi fuori suolo che da anni si presentano all'arrivo presso l'aeroporto, si ricorda al "Proponente" il concetto di "limitazione dell'impatto sul paesaggio" ed il fatto che "Gli interventi di nuova edificazione e di modifica dell'esistente vanno realizzati secondo criteri atti ad attenuare l'impatto visivo".

Si CHIEDE che 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 vengano ELIMINATE.

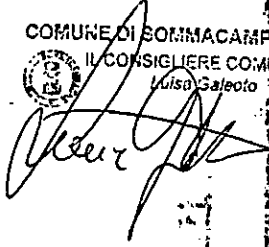


Con riserva d'altro

Firmato

COMUNE DI SOMMACAMPAGNA
IL CONSIGLIERE COMUNALE
Luisa Galeoto

Luisa Galeoto



Sommacampagna, 19.03.2016