

Studio Legale

*Fratta Pasini e Associati*

37121 Verona – Piazzetta Chiavica, 2 – tel. 045 591566 – fax 045 8004989

e-mail: info@frattassociati.com

Avv. Carlo Fratta Pasini  
Avv. Guido Facciolo  
Avv. Luca Toninelli

Avv. Massimo Adami  
Avv. Claudia De Mori  
Avv. Roberta Olmari  
Avv. Caterina Cherubini  
Avv. Linda Maria Frigo  
Avv. Giovanni Vanti  
Avv. Irene Udali  
Avv. Stefano Rossi

Dott.ssa Francesca Fiorentini

Verona, li 18 marzo 2016

Spett.le

**MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA  
TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE**  
– **Direzione Generale per le Valutazioni**  
**Ambientali**

Via C. Colombo, 44  
00147 – Roma

Via p.e.c.:

*dg salvaguardia.ambientale@pec.minambiente.it*

**Oggetto: Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale del progetto denominato: “Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca – Master Plan”, compreso tra quelli elencati nell’Allegato II alla Parte Seconda del d.lgs. 152/06, punto 10, avviata con istanza di E.n.a.c. in data 15.1.2016 – osservazioni ex art. 24, comma 4, d.lgs. 152/06 nell’interesse della società Ares Due s.r.l.**

Intervengo nel procedimento in epigrafe in nome e per conto della società Ares Due a r.l., p.iva. 03865120236, con sede in Verona (VR), Stradone S. Fermo, 26, in persona dell’Amministratore Unico e legale rappresentante *pro tempore* dott. Luca Scarsini, quale titolare del parcheggio denominato AereoPark Verona sito in loc. Calzoni di Villafranca di Verona (VR), via P. Bembo, 69, nell’esercizio dei suoi diritti di partecipazione procedimentale di cui all’art. 24, comma 4, d.lgs. 152/06.

\*\*\*

Come noto, il procedimento di V.i.a. in oggetto risulta finalizzato a valutare tutti gli impatti e le esternalità del complesso piano di sviluppo infrastrutturale dell’aeroporto Valerio Catullo di Verona, che prevede, nell’arco del periodo 2015-2030, la riqualifica dell’attuale via di rullaggio, la realizzazione di opere impiantistiche e di alcuni manufatti edilizi adibiti a funzioni di servizio e di supporto alle attività aeroportuali.

Dell’esame degli elaborati di progetto dimessi da E.n.a.c., la società mia Cliente ha rilevato come l’intervento oggetto di V.i.a. sia destinato ad incidere in termini rilevanti anche sull’area dalla stessa condotta in *leasing*, attualmente di proprietà della società Claris Leasing s.p.a. di Treviso (TV)

*Studio Legale*  
*Fratta Pasini Associati*

Verona – Piazzetta Chiavica , 2 - tel 045 591566 - fax 045 8004989

E-mail: info@frattassociati.com

e destinata al parcheggio privato, coperto e scoperto, di autovetture degli utenti del vicino terminal aeroportuale.

Detto immobile, in particolare, risulta interessato dall'ampliamento dell'area di stazionamento degli aeromobili (c.d. *apron*) di cui alla scheda 08 delle "*Schede descrittive degli interventi del Mastepan Aeroporto di Verona*", da attuarsi in tre fasi (2015-2010, 2021-2025 e 2026-2030) per un investimento complessivo preventivato in euro 28.800.000.

Gli elaborati progettuali predetti, invero, non precisano l'effettiva consistenza del sedime privato oggetto di ampliamento, dal momento che gli immobili attualmente non nella disponibilità dell'Ente aeroportuale, destinati ad essere espropriati, sono individuati esclusivamente e genericamente nella tavola 7 "*Aree da acquisire*".

Dal cronoprogramma contenuto nel S.i.a. si evince solo come la "*Acquisizione di aree a sud*" rientri nell'intervento n. 16 di cui alla fase due del Masterplan, corrispondente ai capitoli nn. 4.20 e 4.22 del "*Piano investimenti*" contenuto nella "*Relazione generale di progetto*", e che per la "*Acquisizione parziale area Calzoni*" viene stimato un investimento pari a complessivi euro 5.000.000,00, di cui euro 3.000.000,00 da sostenersi nell'arco del 2024, ed euro 2.000.000,00 nel 2025.

La "*Relazione tecnica – parte 1 di 16*" allegata al S.i.a., a pag. 48, infine, non solo non rappresenta il metodo di stima utilizzato per la quantificazione del predetto importo, ma afferma addirittura come tutte le aree oggetto di ampliamento, secondo la vigente strumentazione urbanistica del Comune di Villafranca di Verona (VR), sarebbero tutte ricomprese in z.t.o. E, laddove invece l'area di cui trattasi, già individuata dal P.a.t. quale di interesse comune, non solo ha destinazione F, ma risulta tuttora interessata dal Piano particolareggiato di iniziativa privata denominato "*Area Calzoni*" approvato con deliberazione della Giunta comunale di Villafranca di Verona (VR) n. 114 del 10.8.2012, che, tra le altre cose, le riconosce un elevato indice di edificabilità fondiaria pari a 3 mc/mq.

\*\*\*

Tanto opportunamente premesso, si osserva quanto segue.

Da un primo punto di vista, il progetto in parola, oltre agli errori nell'istruttoria urbanistica di cui sopra, risulta del tutto carente in termini di:

- a) esatta individuazione e quantificazione delle aree destinate all'acquisizione;
- b) individuazione delle modalità, dei tempi e dei modi per procedere alle necessarie acquisizioni di aree, anche mediante l'istituto dell'espropriazione per pubblica utilità;
- c) determinazione della entità delle relative indennità di esproprio/corrispettivi per cessioni bonarie.

L'assenza di detti profili, invero, appare di assoluto rilievo.

*Studio Legale*  
*Fratta Pasini Associati*

Verona – Piazzetta Chiavica , 2 - tel 045 591566 - fax 045 8004989

E-mail: info@frattassociati.com

Da una parte, infatti, essa vulnera gli attuali diritti di partecipazione al procedimento della società mia Cliente, che risulta oggi sostanzialmente impossibilitata ad interloquire sia in merito alla effettiva opportunità di ampliamento dell'aeroporto (anche) sulla propria area, sia in merito alla congruità delle somme che le verranno eventualmente corrisposte a fronte dei gravissimi effetti che il citato ampliamento produrrà sulla propria attuale attività imprenditoriale.

Dall'altra parte, poi, appare altresì foriera di limitare fortemente, quando non anche di vanificare, la possibilità per l'Autorità in indirizzo di effettuare alcune valutazioni imprescindibili ai fini dell'espressione del proprio parere di compatibilità ambientale.

Occorre infatti ricordare come la consolidata giurisprudenza amministrativa affermi che la valutazione di impatto ambientale rappresenta *“un provvedimento con cui viene esercitata una vera e propria funzione di indirizzo politico - amministrativo con particolare riferimento al corretto uso del territorio (in senso ampio), attraverso la cura ed il bilanciamento della molteplicità dei (contrapposti) interessi, pubblici (urbanistici, naturalistici, paesistici, nonché di sviluppo economico - sociale) e privati”* (Cons. Stato, sez. V, 2.10.2014, n. 4928).

Sicché, la valutazione *de qua* non può e non deve limitarsi esclusivamente agli aspetti di natura progettuale, urbanistica, edilizia, tecnico-esecutiva ed ambientale dell'intervento, ma può e deve comprendere anche il merito economico-finanziario del medesimo, ivi inclusa la sua effettiva fattibilità/sostenibilità.

Ciò in quanto solo detta ultima analisi può consentire una utile comparazione tra il “sacrificio territoriale” conseguente alla realizzazione dell'opera in luogo della c.d. opzione zero, e le esternalità positive destinate ad essere eventualmente prodotte dall'intervento.

Senza contare che solo e soltanto una prognosi sulla fattibilità/sostenibilità dell'intervento sotto il profilo economico-finanziario permette di valutare in termini di verosimiglianza il relativo cronoprogramma, e quindi l'arco temporale in cui il territorio circostante dovrà sopportare il cantiere dei lavori. Ne discende la assoluta insufficienza degli elaborati progettuali presentati, con conseguente necessità di ordinare al proponente di presentare le opportune integrazioni e consentire comunque ai privati l'inoltro di ulteriori osservazioni sul punto.

\*\*\*

Da un secondo punto di vista, la stima dei costi per l'acquisizione dell'area in parola, pari a complessivi euro 5.000.000, appare del tutto immotivata ed arbitraria, e comunque eccessivamente ridotta in considerazione dell'effettivo valore dell'area medesima.

Ferma l'impossibilità di controdedurre in merito ai metodi di stima effettuati, in quanto non esplicitati negli elaborati di progetto, occorre anzitutto rilevare che l'area in parola non solo ha destinazione diversa da quella agricola (F), ma presenta altresì un elevato indice di edificabilità (3 mc/mq) e costituisce di fatto l'unica area posta in prossimità del terminal aeroportuale suscettibile di ulteriore trasformazione in termini edilizi prodromica alla realizzazione di attività private funzionali a quella aeroportuale.

*Studio Legale*  
*Fratta Pasini Associati*

Verona – Piazzetta Chiavica, 2 - tel 045 591566 - fax 045 8004989

E-mail: info@frattassociati.com

A ciò si aggiunga che, sin dalla scorsa estate, la società mia Cliente ha ivi avviato una attività di parcheggio che, nel proprio assetto attuale, consente di ospitare sino a 2.400 autovetture, anche nell'ambito di posti auto coperti.

Ebbene, l'ampliamento oggetto di V.i.a. andrà ad incidere, da quanto è possibile rilevare, su almeno 1/4 della predetta capacità ricettiva, e principalmente su quella maggiormente remunerativa (posti coperti), aumentando peraltro, in misura più che proporzionale, gli attuali costi di gestione (costi finanziari ed amministrativi, dipendenti, sicurezza, pubblicità, ecc.), e costringendo a ridefinire - in via onerosa - l'attuale assetto del parcheggio (spostamento delle tettoie, ridefinizione della viabilità interna, ecc.).

Oltre al sostanziale depauperamento dell'avviamento aziendale al momento dell'esproprio (2024-2025), poi, è altresì evidente come l'eventuale conferma delle previsioni progettuali qui oggetto di osservazioni comporterà una altrettanto significativa limitazione delle citate potenzialità edificatorie dell'intero lotto, riducendo sensibilmente le sue dimensioni - per effetto sia dell'acquisizione di aree, sia della produzione di una ulteriore fascia di rispetto aeroportuale - e gli interventi ivi effettivamente realizzabili - in considerazione della maggior vicinanza degli spazi di manovra e ricovero degli aeromobili anche di maggiori dimensioni -.

Ne deriva che il valore della porzione residua, a seguito dell'esproprio parziale ad oggi previsto, risulterà significativamente inferiore a quella dei 3/4 delle attuali dimensioni del parcheggio, e che detto pregiudizievole effetto non potrà che essere ristorato al momento della determinazione dell'indennità di esproprio che, per quanto sopra, non potrà quindi corrispondere a quella prevista nel Piano degli investimenti contenuto nel progetto.

\*\*\*

Alla luce di quanto sopra, la società Ares Due s.r.l., mio tramite, in relazione al procedimento in oggetto, insta affinché il Ministero in indirizzo:

- a) in via preliminare, disponga l'integrazione del progetto depositato, dovendo questo comprendere sin d'ora i profili espropriativi dell'intervento;
- b) in via principale, proceda ad ogni e più opportuna valutazione e considerazione, anche in riferimento alla c.d. opzione zero e alle opzioni alternative, delle esigenze sottese allo sviluppo dell'*apron* nell'area di sua proprietà, ponendo in particolare l'attenzione sul probabile (elevato) valore dell'indennità per l'esproprio (solo) parziale dell'area ad oggi previsto;
- c) in ogni caso, anche in conseguenza di quanto richiesto *sub* a), disponga una opportuna e motivata rideterminazione *in melius* del Piano investimenti di cui al progetto in parola, in particolare in relazione alle somme preventivate per l'acquisizione delle aree non ancora nella disponibilità dell'Ente aeroportuale.

In attesa del seguito di competenza, si porgono distinti saluti.

Avv. Carlo Fratta Pasini

