

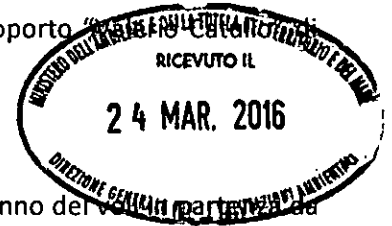


Gruppo consigliere
Paolo Martari Sindaco
MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA
DEL TERRITORIO E DEL MARE
DIREZIONE GENERALE PER LE ATTIVITÀ DI AUTORIZZAZIONE AMBIENTALE
Gruppo Consigliare
Partito Democratico
REGISTRO UFFICIALE - INGRESSO
Prot. 0008386/DVA del 29/03/2016



OSSERVAZIONI ALLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE (SIA) DEL MASTER PLAN DI SVILUPPO DELL'AEROPORTO VALERIO CATULLO

In relazione allo Studio di Impatto Ambientale correlato al Piano di sviluppo dell'aeroporto "Valerio Catullo" di Villafranca (di seguito "SIA")



CONSIDERATO

- Che il Master plan prospetta una crescita complessiva dei passeggeri che fruiranno del servizio ed in arrivo presso l'aeroporto Catullo nell'arco di 15 anni passando da circa 2.8 milioni di utenti (corrispondenti a circa 27.000 movimenti) nel 2014 sino a raggiungere oltre 5.6 milioni di passeggeri (pari a circa 47.000 movimenti) nel 2030;
- A tale fine ENAC identifica numerose iniziative ed attività di sviluppo dell'aerostazione, che sono delineate secondo un programma già definito, nel corso del quindicennio predetto;
- Il piano degli investimenti complessivamente quantificato da ENAC ammonta ad oltre 134 milioni di euro;
- Nell'inquadramento delle iniziative da assumere, ENAC ha esaminato dettagliatamente diverse problematiche collegate e connesse con il piano di sviluppo complessivo, sotto il profilo urbanistico, viabilistico ed infrastrutturale, ambientale ed ecologico, ritenendo, infine, che il Master plan sottoposto alla procedura VIA nazionale, sia conforme alle disposizioni normative vigenti, anche con specifico riferimento alle previsioni relative al PRG (PAT/PI ex L.R. 11/2004) del comune di Villafranca;
- I dati prodotti nello SIA promosso da ENAC confermano la sussistenza già nella fase attuale di problematiche complesse e strutturali, come risulta evidente, ad esempio, con riferimento alle rilevazioni dell'inquinamento dell'aria eseguite presso la frazione Calzoni di Villafranca (vedi pagg. 289, tab. 4.5.18, e 388 dello SIA), tanto da "consigliare" di tenere controllata la qualità dell'aria nell'intorno dell'aeroporto, "considerato che...resterà un'area particolarmente sensibile all'impatto delle emissioni di origine aeroportuale" (vedi pag. 390);
- L'impatto che avrà lo sviluppo dell'aeroporto Catullo sul territorio del comune di Villafranca sarà particolarmente importante, cumulando iniziative che procureranno incrementi del traffico (sia aeronautico, con il prospettato raddoppio dei voli, sia viabilistico, con il preventivato incremento di oltre il 30% dei veicoli attualmente transitanti sulle principali arterie di scorrimento afferenti l'aerostazione ed, in particolare, sulle due autostrade A4 e A22), ampliamento delle zone di impatto acustico (vedi l'elaborato riepilogativo "S12024/SIA.01") che comporteranno la sottoposizione a vincoli maggiori per alcune zone del capoluogo oggi non assoggettate a tali previsioni;
- Lo SIA sottolinea in più punti la necessità di provvedere – peraltro in conformità con le previsioni dettate dal PAT di Villafranca – ad intraprendere iniziative ed azioni volte alla mitigazione ed alla compensazione ambientale. Tali misure vengono puntualmente elencate al par. 4.5.6 "Interventi di mitigazione e



Gruppo consigliere
Paolo Martari Sindaco

Gruppo consigliere
Partito Democratico



compensazione”, tra le quali si legge l’intenzione di *“regolamentare l’impiego dei motori aeronautici e degli APU durante la sosta”, “minimizzare i tempi di attesa precedenti il decollo”, “favorire ulteriormente il trasporto pubblico”, “sostituzione di mezzi di rampa...con mezzi a propulsione elettrica o a gas metano”, “installazione di bruciatori a bassa emissione di ossidi di azoto”, “minimizzazione della risospensione delle poveri durante le fasi di decollo, atterraggio e taxi”*, senza però darne alcuna puntuale descrizione, né programmazione di dettaglio o investimento economico finalizzato alla loro concreta esecuzione, limitandosi esclusivamente a fissare in complessivi euro 3.000.000 la disponibilità economica da investire in *“opere di mitigazione ambientale”* (vedi Relazione generale del Master plan, pag. 141, Piano Investimenti – scheda A);

- Il piano di sviluppo dell’aeroporto Catullo – che nel quadro del piano generale degli aeroporti italiani (vd. pag. 124) viene qualificato come scalo *“di interesse nazionale”* a condizione che (i) goda di una specializzazione funzionale ad un definito bacino d’utenza; (ii) dimostri di essere in grado di raggiungere l’equilibrio economico-finanziario, anche tendenziale, ed adeguati indici di solvibilità patrimoniale, almeno su un triennio;
- Le condizioni economiche e finanziarie della società Catullo SpA, che gestisce lo scalo, non garantivano il soddisfacimento delle condizioni più sopra richieste prima dell’entrata di SAVE spa nella compagine sociale, resa possibile grazie all’acquisto di un piccolo pacchetto azionario ceduto dal comune di Villafranca (si veda DCC n. 37/2014 del 27.06.2014), che quindi ha avuto in questa vicenda societaria un ruolo fondamentale;
- Il prezzo incassato dal comune di Villafranca è stato utilizzato per la gestione corrente dell’ente e non per dare corso ad interventi mitigatori su territorio comunale più esposto all’incidenza ambientale dall’attività aeroportuale. Tuttavia, l’amministrazione comunale si è impegnata ad ottenere dalla società di gestione dello scalo significative opere di mitigazione e compensazione ambientale a fronte del già importante impatto prodotto nel passato sul nostro territorio, con particolare riferimento ad interventi da collocare sulle frazioni a nord della superficie comunale: Dossobuono, Calzoni e Caluri;
- Ad oggi non risulta che alcuna significativa iniziativa sia stata assunta dalla società gestrice, mentre, al contempo, lo SIA prevede la realizzazione di puntuali interventi di mitigazione, senza però elencare alcuna dettagliata iniziativa rivolta in particolare alla salvaguardia delle zone antropizzate contermini al sedime aeroportuale, vale a dire le frazioni a nord del comune di Villafranca e la parte settentrionale del capoluogo;
- Lo SIA cita ripetutamente la previsione di realizzazione (sia pure non ritenendola di propria competenza) sia di un casello autostradale sulla A22 destinato esclusivamente a beneficio dell’aerostazione, sia di una stazione ferroviaria funzionale alla cosiddetta *“metropolitana di superficie”* che, fruendo della linea storica di connessione tra Verona e Mantova, si estenderebbe nella direzione dell’aeroporto, che verrebbe quindi servito anche da viabilità (pubblica) su ferro;
- Con particolare riferimento al casello autostradale, dalla lettura dello SIA emerge una posizione incerta, poiché da un lato se ne rigetta la paternità, essendo ritenuti *“... interventi non facenti parte del*



Gruppo consigliere
Paolo Martari Sindaco

Gruppo consigliere
Partito Democratico



Masterplan e nemmeno di competenza ENAC (o della società di gestione dell'aeroporto), ma connessi con l'esercizio dell'infrastruttura" (pag. 164), ed, al contempo si esprimono giudizi che fanno emergere il favore di ENAC per la sua realizzazione (vd. ad esempio a pag. 163 dove si afferma che "...l'aeroporto non dispone di un casello autostradale dedicato, il che potrebbe comportare per gli scenari di sviluppo futuri previsti una serie di disagi, non compatibili con le prospettive di potenziamento ed ammodernamento", quasi a sottolinearne l'indispensabilità);

- Il PAT del comune di Villafranca non prevede la realizzazione del prospettato casello autostradale dedicato all'aeroporto Catullo, la cui costruzione determinerebbe conseguenze nefaste per la frazione di Dossobuono e, in generale, per la popolazione residente nelle aree settentrionali del nostro comune;

- Il Master plan, nella prospettiva di sviluppo delineata, ritiene necessario anche implementare il numero dei posti auto a parcheggio, che sono quantificati complessivamente in 4.795;

Tra le problematiche connesse al funzionamento dell'aerostazione vi è la gestione delle acque meteoriche e del dilavamento delle superfici impermeabilizzate scoperte, quali sono la pista di volo, la via di rullaggio ed i relativi raccordi ed interconnessioni;

In relazione alla valutazione fatta da ENAC circa l'utilizzo delle risorse naturali e delle materie prime, a pag. 263 dello SIA si afferma che *"dall'analisi del bilancio scavi-riporti si nota come non sua prevista l'esecuzione di scavi di cubature rilevanti né la realizzazione di importanti opere in rilevato"*;

Nonostante sia programmata la realizzazione di opere che avranno una volumetria complessiva ipotizzata in 332.786 mc, di cui 258.680 mc insistenti sul territorio comunale di Sommacampagna e 74.106 mc relativi al territorio del comune di Villafranca, lo SIA afferma che non saranno realizzate opere d'impatto, probabilmente senza considerare la nuova torre di controllo che avrà un diametro di circa 15 metri e un'altezza di oltre 40 metri;

- L'analisi dei movimenti aeroportuali, contemplando le partenze e gli arrivi (da e verso l'aerostazione), definisce una proporzione che registra il 92% di voli su Villafranca e l'8% su Verona già nel 2014. Tale proporzione non viene modificata nello scenario finale (2030), con la conseguenza che – in ragione del raddoppiato numero di voli complessivo – l'incidenza per il territorio di Villafranca sarà notevolmente più gravosa, sia con riferimento all'impatto dell'inquinamento acustico e dell'aria nonché del rischio di sinistri per la popolazione residente ed utente delle strutture pubbliche ed aperte al pubblico che si trovano ubicate sotto corridoio aereo che delinea la direttrice nord/sud decolli-atteiraggi. Di ciò si dovrà tenere conto in fase di determinazione della quantità di investimenti da eseguire sul territorio per le prospettate azioni di mitigazione e/o compensazione ambientale.

SI AVANZANO LE SEGUENTI OSSERVAZIONI:

1. Con riferimento alle infrastrutture viabilistiche:

a) Il **casello autostradale sulla A22** dedicato esclusivamente all'aeroporto Catullo è opera allo stato unicamente ipotizzata ed eventuale, che non risulta sia stata sottoposta dalla società Autobrennero



Gruppo consigliare
Paolo Martari Sindaco

Gruppo consigliare
Partito Democratico



spa alle prescritte procedure di legge, né abbia ottenuto le necessarie approvazioni/autorizzazioni. In particolare, il Casello in questione non è contemplato negli strumenti di programmazione urbanistica del comune di Villafranca che, anzi, ha consapevolmente deciso di considerarlo quale infrastruttura non essenziale, attesa la sua superfluità sia con riferimento all'aerostazione che insiste sul territorio comunale, sia, più in generale, in relazione al territorio che lo ospiterebbe, che verrebbe ulteriormente offeso da un'ulteriore infrastruttura attrattiva di traffico veicolare, che si aggiunge alla gravosa presenza delle due autostrade A22 ed A4 che proprio in questa zona, tra l'altro, si incrociano.. In tale prospettiva, male si conciliano le considerazioni svolte nello SIA da parte di ENAC, che tiene conto dell'infrastruttura in questione pur dichiarando la propria incompetenza, e pertanto si invita ENAC a:

- (1) dare coerenza all'affermazione per cui tale opera non compete ad ENAC stessa e, conseguentemente, a correggere le espressioni lessicali utilizzate nello SIA che lasciano trapelare il favore per la realizzazione del Casello autostradale in parola, nonché
 - (2) atteso che (come riportato a pag. 9 della relazione generale al Master plan) si ritiene che *"nei casi di mancata realizzazione del nuovo casello non si prevedono comunque criticità di rilievo sulla rete stradale"* confermare senza incertezza che il prospettato incremento del traffico veicolare determinato dallo sviluppo aeroportuale sarà assorbito dall'attuale sistema viario, ovvero, in caso contrario
 - (3) approfondire l'analisi del sistema viabilistico afferente l'aerostazione e proporre una nuova programmazione della mobilità veicolare nell'intorno dello scalo idonea a sopportare il carico di traffico determinato dallo sviluppo prospettato, che non tenga conto della costruzione del succitato casello autostradale.
- b) In relazione al **numero complessivo dei posti auto** di cui ENAC ritiene che avrebbe necessità l'aerostazione una volta sviluppata completamente, si fa presente l'opportunità di tenere in debita considerazione
- (1) l'ampio parcheggio limitrofo al perimetro aeroportuale (nella sua parte sud) recentemente realizzato, omologato per centinaia di posti auto, eventualmente definendo – se del caso – opportuni impegni mediante procedura di convenzionamento con chi di competenza, così andando a ridimensionare la prospettata necessità complessiva di stalli e, conseguentemente, l'attività estrattiva nel sottosuolo (attesa la dichiarata volontà di organizzare la sosta veicolare con parcheggi multipiano), nonché
 - (2) la possibilità di ampliare l'offerta dei parcheggi al di fuori della zona in stretta prossimità alla stazione aeroportuale, provvedendo successivamente a favorire il trasporto degli utenti mediante un servizio continuativo di bus-navetta ecologici, così da perseguire anche gli obiettivi prospettati in funzione della necessaria mitigazione ambientale;



Gruppo consigliare
Paolo Martari Sindaco

Gruppo consigliare
Partito Democratico



c) In relazione alla progettazione di un **sistema di metropolitana di superficie** a servizio dell'aeroporto, la cui competenza non è direttamente riconducibile ad ENAC e/o alla società di gestione dello scalo, si ritiene doveroso sottolineare l'importanza della prioritaria realizzazione di un collegamento ferroviario con l'aerostazione, così favorendo il concreto perseguimento dell'obiettivo esplicitamente posto da ENAC per *"favorire ulteriormente il trasporto pubblico a discapito di quello privato"* (vedi pag. 389). Il sistema di metropolitana di superficie dovrebbe collegare le città di Mantova e Verona con l'obiettivo di incrementare l'accesso all'aeroporto mediante il trasporto pubblico di massa e diminuire sul territorio il trasporto di persone su gomma. Si osserva pertanto l'opportunità di considerare il co-finanziamento di tale infrastruttura viaria, da parte della società di gestione, quale parziale compensazione dell'impatto ambientale che avrà lo sviluppo aeroportuale prospettato sull'intero territorio circostante. Infine, tra gli effetti benefici, tale soluzione potrebbe determinare la proporzionale riduzione degli stalli auto che ad oggi vengono ritenuti necessari secondo la programmazione ipotizzata nel Master plan.

2. Con riguardo all'utilizzo della/e pista/e per le fasi di decollo e atterraggio dei velivoli

a) Lo SIA evidenzia (pagg. 209 e ss.) gli scenari iniziale e finale della gestione della/e pista/e di atterraggio e decollo dell'aerostazione. Il dato costante è l'ingresso del 100% dei velivoli in fase d'atterraggio, che utilizzano la pista denominata RWY04 in direzione Sud-Nord. La fase di decollo è ripartita in misura assolutamente sproporzionata tra i voli che decollano in direzione sud e quelli verso nord. Il rapporto di circa 92% (che utilizza la pista denominata RWY22) contro 8% evidenzia l'importante incremento del rischio per l'incolumità dei cittadini nonché dell'inquinamento acustico e dell'aria sull'abitato del capoluogo di Villafranca. Tale proporzione, cristallizzata per l'anno 2014, non muta minimamente nello scenario finale del 2030. Si osserva, quindi, l'opportunità di considerare l'esigenza di una diversa proporzione dei decolli dall'aeroporto Catullo, provvedendo a richiederne una più equilibrata programmazione agli Enti competenti, riducendo, nella massima misura che risulterà possibile, quelli in direzione sud e favorendo l'aumento di quelli in direzione nord.

3. Con riguardo all'inquinamento derivante dal traffico indotto dallo sviluppo aeroportuale

a) I dati riportati nello SIA a pag. 213 e ss. mostrano, nello scenario finale del 2030, un incremento del traffico veicolare sulle autostrade di principale interesse (A4 e A22) di circa il 30% rispetto ai parametri misurati nel 2014. ENAC ricava inoltre la determinazione dell'incidenza del traffico diretto e prodotto dall'aeroporto in proporzione a quello autostradale complessivo, che risulterebbe piuttosto marginale (in una forbice che va da 1,6% a 5,7%). Si consiglia di verificare con maggiore attenzione la correttezza dei dati citati, che non appaiono confortare l'atteso sviluppo aeroportuale, da cui dovrebbe derivare invece un significativo aumento dell'utenza e, conseguentemente, dei veicoli a motore da essa utilizzati. Tuttavia, in caso di conferma dei dati succitati che attesterebbero la ridotta incidenza del traffico prodotto dall'aeroporto rispetto a quello autostradale, troverebbe maggiore consistenza l'obiezione alla realizzazione di un casello autostradale dedicato all'aeroporto.

4. Con riguardo all'inquinamento dell'aria



Gruppo consigliare
Paolo Martari Sindaco

Gruppo consigliare
Partito Democratico



- a) In relazione ai dati rilevati sulla presenza di **"Particolato – PM10"** (pagg. 285 e ss.), i cui *"effetti nocivi sull'uomo si riscontrano sia a carico dell'apparato respiratorio, sia a carico del sistema cardiocircolatorio"*, emerge che già nelle campagne di misurazione svolte tra il marzo 2010 e il marzo 2013 (non sono forniti dati più recenti) presso la frazione di Calzoni si siano sfiorati diverse volte i limiti di legge e, su scala annuale, il parametro rilevato da ENAC (38 microgrammi/metro cubo) risulta di poco inferiore a quello massimo imposto dalla legge (fissato in 40 microgrammi/metro cubo) . Tuttavia, nei periodi in cui è stata eseguita la succitata campagna di analisi dell'inquinamento dell'aria, si sono verificate plurime precipitazioni meteorologiche, così da ipotizzare una sottostima dei dati reali in loco. Inoltre, come descritto nella tabella 4.5.40 a pag. 388, ENAC ritiene che l'incremento delle immissioni di PM10 aumenterà di una percentuale irrisoria, quantificata nello 0,1 microgrammi/metro cubo, che consentirebbe – nello scenario finale del 2030 – di rispettare attuali parametri di legge . Nell'avanzare forti riserve in merito alla (eccessivamente ottimistica) previsione d'incremento dell'incidenza del PM10 su scala annuale nel periodo interessato, si osserva che la valutazione fatta da ENAC con riferimento alla incidenza del PM10 a seguito dello sviluppo aeroportuale mal si concilia con l'affermazione riportata a pag. 322, secondo cui *"nel complesso si ha un incremento delle emissioni dovuto alla crescita del numero di aeromobili che atterrano e decollano dall'aeroporto, in parte compensato dalla diminuzione delle emissioni derivanti dal traffico veicolare diretto verso l'aeroporto"*. Si richiede di prevedere (come obbligo e non come facoltà, vedi pag. 588) il posizionamento nella frazione di Calzoni di una centralina fissa di monitoraggio della qualità dell'aria (oppure misurazioni in postazioni diverse, ma prossime allo scalo) per avere un aggiornamento costante e più completo .
- b) In relazione ai dati rilevati sulla presenza del **"Particolato – PM2,5"** (pag. 288 e ss.) ENAC riporta la violazione dei limiti quotidiani in diverse giornate, evidenziando la preoccupante misurazione quale "media ponderata per i periodi di osservazione" in 27 microgrammi/metro cubo, superiore al limite massimo di legge (25 microgrammi/metro cubo). La situazione registrata presso la frazione di Calzoni non lascia margine all'incertezza (che, anzi, ragionevolmente si potrebbe manifestare in termini ancor più gravi se le campagne di misurazione fossero state eseguite, o venissero eseguite, in periodi con scarsa piovosità, come è recentemente accaduto nel corso dell'inverno 2015-16) e poco pertinente appare la considerazione svolta da ENAC secondo cui *"...certamente il valore limite nella frazione di Calzoni è presumibilmente superato indipendentemente dal contributo aeroportuale (che risulta minimo)"*, così intendendo legittimare la prospettiva di sviluppo dell'aeroporto delineata con il Master plan. Inoltre, come descritto nella tabella 4.5.40 a pag. 388, ENAC ritiene che l'incremento delle immissioni di PM2,5 aumenterà di una percentuale irrisoria, quantificata nello 0,1 microgrammi/metro cubo, che configurerebbe – nello scenario finale del 2030 – la persistente violazione degli attuali parametri di legge. Si osserva che la valutazione fatta da ENAC con riferimento alla incidenza del PM2,5 a seguito dello sviluppo aeroportuale mal si concilia con l'affermazione riportata a pag. 322, secondo cui *"nel complesso si ha un incremento delle emissioni dovuto alla crescita del numero di aeromobili che atterrano e decollano dall'aeroporto, in parte compensato dalla diminuzione delle emissioni derivanti dal traffico veicolare diretto verso l'aeroporto"*. Non si comprende come ENAC possa sostenere che *"...il superamento del limite non è assolutamente*



Gruppo consigliare
Paolo Martari Sindaco

Gruppo consigliare
Partito Democratico



influenzato dal contributo aeroportuale" (vedi tabella 4.1.1 pag. 46 della Sintesi in linguaggio non tecnico). Si richiede quindi di considerare la gravità della situazione attuale di prevedere azioni concrete ed efficaci per la riduzione dell'incidenza dell'inquinamento correlato alle particelle PM2,5 prodotte dall'aeroporto Valerio Catullo nonché di prevedere (come obbligo e non come facoltà, vedi pag. 588) il posizionamento di una centralina fissa di monitoraggio della qualità dell'aria presso la frazione di Calzoni (oppure misurazioni in postazioni diverse, ma prossime allo scalo) per avere un aggiornamento costante e completo.

- c) Considerato che la ricaduta degli inquinanti prodotti, direttamente o indirettamente dal piano di sviluppo aeroportuale, avrà conseguenze d'impatto significativo soprattutto sugli abitati di Calzoni, Caluri e Dossobuono si chiede che siano previsti e realizzati a mitigazione degli impatti atmosferici, preventivamente concordati con l'Amministrazione Comunale: (1) il posizionamento di barriere antirumore da definire nella loro forma e dimensione, nonché (2) la piantumazione e realizzazione di ampie fasce boscate, avendo a riferimento per le modalità e le problematiche di progettazione (cosiddetto "*bird-strike*") i contenuti dell'Accordo Territoriale Attuativo per la decarbonizzazione dell'Aeroporto Marconi di Bologna, sottoscritto da Regione, comuni interessati e Società di Gestione Aeroportuale in data 24 giugno 2015.
- d) In considerazione della prospettiva di significativa incidenza dei fattori inquinanti prodotti dall'attività aeroportuale, già nella fase attuale ed a maggior ragione nello scenario finale dell'anno 2030, oltre che dalla presenza infrastrutturale delle due autostrade principali (A22 e A4), attese le conseguenze che possono derivare sulla popolazione residente ed in particolare sulle sue fasce più deboli, quali anziani e bambini, si richiede di commissionare la esecuzione di una completa indagine epidemiologica avente come bacino d'utenza (a campione secondo criteri scientificamente validati) gli abitanti delle aree territoriali maggiormente interessate.

5. Con riguardo all'inquinamento acustico

- a) Si osserva che per una serie di aree relative al comune di Villafranca di Verona (vedi tabella 4.7.31 a pag. 488) ENAC prevede il superamento dei limiti fissati delle zonizzazioni acustiche comunali. Preso atto che tra le misure di mitigazione usualmente applicate per fattispecie assimilabili a quelle in esame è previsto anche il "*miglioramento dei requisiti acustici passivi degli edifici*" al fine di ottimizzarne il solo confort acustico interno a seguito della necessaria preventiva puntuale rilevazione dei livelli sonori interni, si chiede lo stanziamento di fondi sufficienti per dare esecuzione alla predetta misura di mitigazione, esplicitando nel dettaglio le azioni che si intendono realizzare e le somme che verranno impiegate.

6. Con riguardo all'inquinamento idrico

- a) In riferimento alla tutela delle acque sotterranee si osserva che dato l'aumento del numero di voli previsto nel Master plan, considerata la natura prevalentemente ghiaiosa e sabbiosa del terreno e, quindi, la sua permeabilità, tenuto conto della carenza di trattamento delle acque meteoriche provenienti dalle superfici impermeabilizzate non coperte (pista di volo, via di rullaggio e i relativi



Gruppo consigliare
Paolo Martari Sindaco

Gruppo consigliare
Partito Democratico



raccordi) si osserva la necessità di provvedere alla programmazione, progettazione ed esecuzione di sistemi di captazione e raccolta delle acque meteoriche (comprese quelle prodotte dall'attività di dilavamento delle piste) nonché ad un costante monitoraggio della qualità dell'acqua di falda a valle del sedime aeroportuale al fine di evitare la (e, conseguentemente, poter verificare l'assenza di) contaminazione delle falde freatiche.

7. Con riguardo al piano degli investimenti ed alle misure di mitigazione ambientale

- a) preso atto del piano degli investimenti programmato da ENAC per dare corso al prospettato sviluppo dell'aeroporto Valerio Catullo, che ammonta complessivamente in circa 134 milioni di euro e considerato che lo stanziamento destinato ad opere di mitigazione e compensazione ambientale è fissato in 3.000.000 di euro, si chiede che tali somme siano opportunamente implementate al fine di realizzare le opere compensative necessarie per mitigare l'impatto ambientale prodotto sul territorio di Villafranca. Tenuto altresì conto che il sedime aeroportuale afferisce i comuni di Villafranca e di Sommacampagna, si propone di voler considerare quale criterio di riferimento per la determinazione degli investimenti da promuovere sui rispettivi territori di competenza quello derivante dalla percentuale di incidenza dei voli (in partenza ed in arrivo dallo scalo aeroportuale), in ragione delle ricadute in termini di inquinamento ambientale che ne derivano.

Villafranca di Verona, li 15.03.2016

Con osservanza, i consiglieri comunali:

Martari Paolo, Zago Davide, Martari Gianni, Roveroni Isabella, Melotti Matteo.

Paolo Martari
 Davide Zago *Gianni Martari* *Isabella Roveroni* *Matteo Melotti*