

Egregi Signori,

invio ancora una volta la mail contenete le osservazioni al masterplan e all'ampliamento dell'aeroporto Catullo di Verona, per mio conto oltre che per conto dei sigg.ri Andreetto Paolo, Confente Enzo, Dalla Piazza Valente, Gaioni Flavia, Mugolati Roberto, Miglioranti Giorgia, Pighi Giorgio, Poiani Daniele, Rigo Lara, Tomelleri Caterina, Tommasini Simone, come peraltro già tempestivamente inviata in data 19.03.16, ma da Voi non ricevuta, in quanto la Vostra casella pec era piena, e ciò per fatto e colpa a Voi esclusivamente ascrivibili - dovete infatti garantire una casella pec pienamente funzionante.

Nei giorni scorsi è stato controllato il sito e si è visto che le nostre osservazioni non sono state inserite, dal che si ritiene che non abbiate ad oggi provveduto a svuotare la Vostra casella pec.

Come per giurisprudenza costante in tema di notifiche, il nostro invio è da ritenersi regolarmente perfezionato entro interrompe utile, avendolo noi inoltrato all'indirizzo corretto - pec - essendo nostro onere solamente quello di curare il corretto invio, e non già quello di garantire la ricezione, atto questo che sfugge completamente al nostro controllo. Questo concetto Vi è peraltro stato espresso con mia successiva mail in pari data, anche questa da Voi non ricevuta sempre con medesima motivazione, ovvero casella pec piena. Anche tale mail Vi verrà nuovamente inoltrata.

Siete pertanto pregati di procedere alla pubblicazione sul sito di TUTTE le nostre osservazioni allegate, da intendersi come tempestivamente spedite.

Distinti saluti.

Melania Zerpelloni

Da: "melaniazerpelloni" melaniazerpelloni@pec.it

A: "Ministero Ambiente" dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it

Cc:

Data: Sat, 19 Mar 2016 19:57:01 +0100

Oggetto: I: OSSERVAZIONI MASTERPLAN E AMPLIAMENTO AEROPORTO CATULLO VERONA

Da: "melaniazerpelloni" melaniazerpelloni@pec.it

A: dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it

Cc:

Data: Sat, 19 Mar 2016 18:36:42 +0100

Oggetto: I: OSSERVAZIONI MASTERPLAN E AMPLIAMENTO AEROPORTO CATULLO VERONA

Da: "melaniazerpelloni" melaniazerpelloni@pec.it

A: "Ministero Ambiente" dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it

Cc: dip.ambiente@pec.regione.veneto.it

Data: Sat, 19 Mar 2016 18:34:15 +0100

Oggetto: OSSERVAZIONI MASTERPLAN E AMPLIAMENTO AEROPORTO CATULLO VERONA

Buonasera,

in allegato alla presente invio per conto dei sigg.ri

ANDREETTO Paolo

CONFENTE Enzo

DALLA PIAZZA Valente

GAIONI Flavia

GUGOLATI Roberto

MIGLIORANZI Giorgia

PIGHI Giorgio

POIANI Daniele

RIGO Lara

TOMELLERI Caterina

TOMMASINI Simone

ZERPELLONI Melania

tutti di Sommacampagna (VR) le relative osservazioni al Masterplan e ampliamento dell'aeroporto Valerio Catullo di Verona.

Il tutto a formare parte integrante della presente, ad ogni effetto di legge.

Distinti saluti.

Melania Zerpelloni

AL MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE

VIA PEC a: dgsalvanguardia.ambiente¹²@pec.minambiente.it

OSSERVAZIONI

al progetto MASTERPLAN aeroporto Valerio Catullo di Verona e alla S.I.A. e alla sintesi non tecnica - pubblicato sul sito del Comune di Sommacampagna VR il 19.01.16, da sottoporre a procedura VIA - presentate da

Paolo ANDREETTO

Premessa

Il sottoscritto PAOLO ANDREETTO - nato a _____ il _____ c.f. _____
; residente in _____ () in Via _____ n. _____
CAP - _____

personalmente e quale membro del "COMITATO PER CASELLE, Cittadini uniti per la difesa e la valorizzazione del loro territorio e della loro Comunità" - è contrario alla realizzazione dell'ampliamento e potenziamento dell'aeroporto Valerio Catullo di Verona e quindi alla realizzazione delle opere contenute nel Masterplan citato in oggetto.

Tali opere non hanno alcuna motivazione di pubblico interesse ed inoltre comportano un ingiusto e non compensato né mitigato aggravio di inquinamento e disagio per il Comune di Sommacampagna (VR), ed in particolare per la frazione di Caselle, già fortemente gravata di grandi infrastrutture di livello nazionale o comunque sovracomunale (es. Aeroporto - A4 - A22 con relativo incrocio - ferrovia MI-VE e futura TAV e SI.TA.VE -

Quadrante Europa e magazzini generali – numerose cave e discariche), il tutto ben noto ai proponenti del Masterplan.

Si dica infatti che ad oggi socio di maggioranza dell'aeroporto Catullo è una società privata, la SAVE S.p.A., la quale in quanto tale persegue interessi privati (il proprio profitto), e non pubblici.

La società di gestione dell'aeroporto Catullo di Verona ed ENAC unitamente ad essa, hanno presentato al pubblico il MASTERPLAN per l'esecuzione di varie opere in ampliamento e potenziamento dell'aeroporto predetto, per 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 ½ il n. 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 chiarito, 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 1986, pena la sua NULLITA'

Risulta che a far data de 1986 sia obbligatorio lo svolgimento della procedura di VIA (valutazione impatto ambientale) prima della realizzazione di opere nuove e/o di modifica e/o ampliamento di aeroporti con piste di lunghezza superiore a mt. 1500, come è il caso dell'aeroporto Catullo di Verona.

Risulta da prove documentali certe e inconfutabili (alcune reperibili presso gli archivi del Comune di Sommacampagna) che tale aeroporto 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:

1985-1989 realizzazione magazzino merci e palazzina servizi

1987 ampliamento aerostazione passeggeri e caserma alloggi

1987 nuova viabilità
1988 ampliamento piazzale aerei
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 1986 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 1986 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 volutamente solo parziale, la quale per forza di cose fornirà solo dati incompleti e fuorvianti, 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. Una VIA fondata su dati inattendibili e fuorvianti è come una VIA non eseguita.

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.

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.

3) 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 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 beneficeranno 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.

Devono essere poste a carico della società di gestione le seguenti opere di mitigazione:

- Realizzazione di 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.
- Elargizione a carico della società di gestione, di un contributo economico a tutti i proprietari di abitazioni e/o uffici (almeno della frazione di Caselle, maggiormente interessata da questo genere di disagio) che sostituiscano i serramenti esistenti con altri di nuova concezione in grado di isolare dai rumori, dal momento che tale disturbo sicuramente aumenterà (sia per l'incremento del traffico aereo che veicolare) per fatto e colpa dei proponenti il Masterplan; non è infatti assolutamente sufficiente né accettabile la sola offerta di sostituire gli infissi delle scuole

- o di altri edifici pubblici, dal momento che tale tipo di disturbo è arrecato a tutti i cittadini, e non solo ad alcune categorie ristrette di essi.
- Realizzazione, a cura e spese della società di gestione, di un polmone verde per favorire la "decarbonizzazione" dei luoghi, da situare in una zona a scelta (dell'Amministrazione Comunale) del paese, acquisendola al patrimonio del Comune ove necessario e piantumandola: si useranno essenze vegetali che impediscano il "bird strike". Molteplici sono infatti gli aeroporti mondiali circondati da foreste e laghi/mare. A questo proposito si fa presente che negli anni '90 l'aeroporto aveva piantumato a proprie spese una piccola area a confine tra i Comuni di Sommacampagna e Villafranca, in cambio della realizzazione di una propria infrastruttura, e che tuttavia poco tempo dopo tale area è stata adibita a parcheggio da parte della società di gestione, con conseguente estirpazione degli alberi, mai più in seguito rimessi a dimora. Ciò ha quindi comportato l'eliminazione senza contropartita del piccolo effetto compensativo a suo tempo concesso alle comunità: si chiede ora che tali alberi - almeno nella medesima quantità - vengano ripiantati a cura e spese della società di gestione, anche inserendoli nell'area verde sopra descritta (quale aggiunta di verde).
 - 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 della rotonda all'incrocio (poiché diverrà molto pericoloso con l'incremento del traffico previsto) tra la strada SP 26 e via Molinara-via Pantina
- 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.

4) Ammontare somme stanziare a MITIGAZIONE – conteggio errato per grave difetto

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 1986 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 1986 ad oggi), per cui il suo importo complessivo dovrà essere di gran lunga maggiore (almeno il doppio o il triplo, o anche di più), pena il mancato rispetto della *ratio* fondante della normativa sulla VIA (obbligo di mitigare OGNI impatto ambientale provocato).

5) 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.

6) Opere di COMPENSAZIONE – ulteriori e diverse rispetto alle opere di mitigazione - È necessario chiederle

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 sovracomunali 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 a 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.

7) 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. E' 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.

8) 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, perchè 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. Ad esempio risulta che l'inquinamento atmosferico, prodotto oltre che dagli aerei in decollo e atterraggio anche dai veicoli che accedono e recedono dall'aeroporto, sia stato rilevato a Calzoni, ovvero in area che risulta più lontana dalle 2 autostrade e dalle maggiori tangenziali, ed in area non interessata in maniera diretta dalle linee di decollo e atterraggio degli aerei, ove gli stessi spingono al massimo i motori, rilasciando la maggior quantità di inquinanti: se questa è la premessa, è ovvio che i dati non siano rivelatori a pieno della reale situazione complessiva dell'aria. Le tempistiche dei rilievi appaiono poi 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.

9) Indagini sugli effetti CUMULATIVI – necessarie – acquisizione dati epidemiologici

Come indicato in premessa, 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 ne 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 lo sfiorare il dato nel complesso.

Facciamo un esempio pratico: 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.

Con riserva d'altro

Si allega: copia C.I. Paolo Andreetto

Verona, 14 marzo 2016

Firmato

– come parte integrante del messaggio pec inviato a -
dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it

Paolo Andreetto

A handwritten signature in black ink, consisting of a series of loops and a long horizontal stroke at the end, positioned below the name Paolo Andreetto.



Comune di Sommacampagna
Provincia di Verona

Al signor ANDREETTO PAOLO
Via _____ num. _____
()

OGGETTO: **Comunicazione di avvio del procedimento anagrafico di variazione anagrafica su istanza di parte (d.P.R. n. 223/1989 e legge 241/1990 e successive modificazioni ed integrazioni)**

Vista l'istanza N. 25 del 08/02/2016 da Lei presentata, tendente ad ottenere: la variazione all'iscrizione nell'anagrafe della popolazione residente di questo comune alla decorrenza dal 08/02/2016 num. _____ con _____

Per Lei e/o per le seguenti persone:

Cognome e nome	Luogo di nascita	Data di nascita
ANDREETTO PAOLO		
MIGLIORANZI GIORGIA		
ANDREETTO ALBERTO		

ai sensi di quanto disposto dagli artt. 7, 8 e 10 della legge 7 agosto 1990, n. 241 come modificata ed integrata e dal relativo regolamento di attuazione d.P.R. n. 184/2006,

SI COMUNICA

- che l'Amministrazione competente all'emanazione del provvedimento di cambio di abitazione, oggetto dell'istanza, è il comune di **SOMMACAMPAGNA**;
- che **lunedì 8 febbraio 2016** è stato avviato il relativo procedimento amministrativo e il responsabile del suddetto procedimento è **Tasca Giovanni, Servizi Demografici** (tel **045-8971340**.) con cui ci si può mettere in contatto per ogni informazione e chiarimenti in merito alla pratica, anche via fax o e-mail. Orario di ricevimento: ore ufficio (tel. **0458971340**, Fax **0458971349**, e-mail **servizi.demografici@comune.sommacampagna.vr.it**, indirizzo Ufficio **Via Carlo Alberto, 7**;
- che l'iscrizione anagrafica avverrà entro **2 giorni** dalla data di presentazione della dichiarazione;
- che a seguito dell'iscrizione anagrafica questo ufficio provvederà ad accertare la sussistenza dei requisiti previsti per l'iscrizione stessa e che, trascorsi **45 giorni** dalla dichiarazione resa o inviata senza che sia stata effettuata la comunicazione dei requisiti mancanti, l'iscrizione si intende confermata;
- che per prendere visione degli atti relativi alla presente pratica può rivolgersi all'ufficio e negli orari sopra indicati con le modalità previste dagli articoli 22 e seguenti della legge 241/1990 e relativo regolamento di attuazione d.P.R. n. 184/2006.
- che, come disposto dall' art. 5 D.L. 28 marzo 2014, n. 47 convertito con Legge 23 maggio 2014, n. 80, qualora dovesse risultare una occupazione abusiva dell'immobile nel quale si chiede la residenza, la richiesta stessa ed ogni atto conseguente si intendono nulli a tutti gli effetti di legge.

Decorso i termini sopra indicati e nell'inerzia da parte di questa Amministrazione potrà proporre ricorso al Prefetto o Tribunale Ordinario non oltre un anno dalla scadenza dei termini (art. 21-bis, legge 6 dicembre 1971, n. 1034);

durante la fase istruttoria potrà presentare memorie scritte e documenti, che questa Amministrazione ha l'obbligo di valutare qualora siano pertinenti all'oggetto del procedimento.

Si precisa che la sua richiesta verrà sottoposta agli opportuni accertamenti tendenti ad appurare la verità dei fatti dichiarati, come previsto dalla normativa anagrafica vigente e, qualora non risultassero sussistere i requisiti da Lei dichiarati è prevista la decadenza dai benefici e l'obbligo di denuncia all'autorità giudiziaria.

Gli effetti giuridici decorrono dalla data di presentazione della suddetta richiesta.

SOMMACAMPAGNA, 08/02/2016



Funzionario Incaricato
UFFICIALE D'ANAGRAFE
Roberto Ferro

OSSERVAZIONI a 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 ENZO CONFENTE

Premessa

Il sottoscritto **ENZO CONFENTE** - nato a _____ il _____ c.f. _____
residente in _____ (____) via _____ n. _____ CAP _____
- è contraria alla realizzazione dell'ampliamento e potenziamento dell'aeroporto Valerio Catullo di Verona e quindi alla realizzazione delle opere contenute nel Masterplan citato in oggetto.

Tali opere non hanno alcuna motivazione di pubblico interesse ed inoltre comportano un ingiusto e non compensato né mitigato aggravio di inquinamento e disagio per il Comune di Sommacampagna (VR), ed in particolare per la frazione di Caselle, già fortemente gravata di grandi infrastrutture di livello nazionale o comunque sovracomunale (es. Aeroporto - A4 - A22 con relativo incrocio - ferrovia MI-VE e futura TAV e SI.TA.VE - Quadrante Europa e magazzini generali - numerose cave e discariche), il tutto ben noto ai proponenti del Masterplan.

Si dica infatti che ad oggi socio di maggioranza dell'aeroporto Catullo è una società privata, la SAVE S.p.A., la quale in quanto tale persegue interessi privati (il proprio profitto), e non pubblici.

La società di gestione dell'aeroporto Catullo di Verona ed ENAC unitamente ad essa, hanno presentato al pubblico il MASTERPLAN per l'esecuzione di varie opere in ampliamento e potenziamento dell'aeroporto predetto, per 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 ½ il n. 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 chiarito, il sottoscritto svolge come segue le proprie

OSSERVAZIONI

1) Procedura V.I.A. da integrare con TUTTE le opere eseguite dall'aeroporto a far data dal 1986, pena la sua NULLITA'

Risulta che a far data de 1986 sia obbligatorio lo svolgimento della procedura di VIA (valutazione impatto ambientale) prima della realizzazione di opere nuove e/o di modifica e/o ampliamento di aeroporti con piste di lunghezza superiore a mt. 1500, come è il caso dell'aeroporto Catullo di Verona.

Risulta da prove documentali certe e inconfutabili (alcune reperibili presso gli archivi del Comune di Sommacampagna) che tale aeroporto 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:

1985-1989 realizzazione magazzino merci e palazzina servizi

1987 ampliamento aerostazione passeggeri e caserma alloggi

1987 nuova viabilità

1988 ampliamento piazzale aerei

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 1986 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 1986 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 volutamente solo parziale, la quale per forza di cose fornirà solo dati incompleti e fuorvianti, 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. Una VIA fondata su dati inattendibili e fuorvianti è come una VIA non eseguita.

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.

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.

3) 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 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 beneficeranno 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.

Devono essere poste a carico della società di gestione le seguenti opere di mitigazione:

- Realizzazione di 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.
- Elargizione a carico della società di gestione, di un contributo economico a tutti i proprietari di abitazioni e/o uffici (almeno della frazione di Caselle, maggiormente interessata da questo genere di disagio) che sostituiscano i serramenti esistenti con altri di nuova concezione in grado di isolare dai rumori, dal momento che tale disturbo sicuramente aumenterà (sia per l'incremento del traffico aereo che veicolare) per fatto e colpa dei proponenti il Masterplan; non è infatti assolutamente sufficiente né accettabile la sola offerta di sostituire gli infissi delle scuole o di altri edifici pubblici, dal momento che tale tipo di disturbo è arrecato a tutti i cittadini, e non solo ad alcune categorie ristrette di essi.
- Realizzazione, a cura e spese della società di gestione, di un polmone verde per favorire la "de carbonizzazione" dei luoghi, da situare in una zona a scelta (dell'Amministrazione Comunale) del paese, acquisendola al patrimonio del Comune ove necessario e piantumandola: si useranno essenze vegetali che impediscano il "bird strike". Molteplici sono infatti gli aeroporti mondiali circondati da foreste e laghi/mare.
- 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.

4) Ammontare somme stanziare a MITIGAZIONE – conteggio errato per grave difetto

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 1986 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 1986 ad oggi), per cui il suo importo complessivo dovrà essere di gran lunga maggiore (almeno il doppio o il triplo, o anche di più), pena il mancato rispetto della *ratio* fondante della normativa sulla VIA (obbligo di mitigare OGNI impatto ambientale provocato).

5) 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.

6) Opere di COMPENSAZIONE – ulteriori e diverse rispetto alle opere di mitigazione - È necessario chiederle

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 sovracomunali 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 a 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 Sommacampagana 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.

7) 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. E' 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.

8) 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, perchè 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. Ad esempio risulta che l'inquinamento atmosferico, prodotto oltre che dagli aerei in decollo e atterraggio anche dai veicoli che accedono e recedono dall'aeroporto, sia stato rilevato a Calzoni, ovvero in area che risulta più lontana dalle 2 autostrade e dalle maggiori tangenziali, ed in area non interessata in maniera diretta dalle linee di decollo e atterraggio degli aerei,

ove gli stessi spingono al massimo i motori, rilasciando la maggior quantità di inquinanti: se questa è la premessa, è ovvio che i dati non siano rivelatori a pieno della reale situazione complessiva dell'aria. Le tempistiche dei rilievi appaiono poi 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.

9) Indagini sugli effetti CUMULATIVI – necessarie – dati epidemiologici

Come indicato in premessa, 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 ne 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, perché altrimenti il singolo limite pur rispettoso del parametro di per sé, ove sommato agli altri limiti, finirebbe in ogni caso con lo sfiorare il dato nel complesso.

Facciamo un esempio pratico: 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, perché 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.

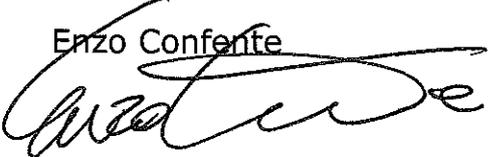
Con riserva d'altro

Si allega: copia C.I. Enzo Confente

Verona, 17/03/2016

Firmato

– come parte integrante del messaggio pec inviato a -
dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it

Enzo Confente


**AL MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E
DEL MARE**

VIA PEC a: dgsalvanguardia.ambiente@pec.minambiente.it

OSSERVAZIONI

**al progetto MASTERPLAN aeroporto Valerio Catullo di Verona e alla
S.I.A. e alla sintesi non tecnica - pubblicato sul sito del Comune di
Sommacampagna VR il 19.01.16, da sottoporre a procedura VIA -
presentate da**

Valente DALLA PIAZZA

Premessa

Il sottoscritto VALENTE DALLA PIAZZA nato a () il
ed ivi residente in n. CAP
personalmente e quale membro del "COMITATO PER CASELLE, Cittadini uniti
per la difesa e la valorizzazione del loro territorio e della loro Comunità" -
è contrario alla realizzazione dell'ampliamento e potenziamento dell'aeroporto
Valerio Catullo di Verona e quindi alla realizzazione delle opere contenute nel
Masterplan citato in oggetto.

Tali opere non hanno alcuna motivazione di pubblico interesse ed inoltre
comportano un ingiusto e non compensato né mitigato aggravio di
inquinamento e disagio per il Comune di Sommacampagna (VR), ed in
particolare per la frazione di Caselle, già fortemente gravata di grandi
infrastrutture di livello nazionale o comunque sovracomunale (es. Aeroporto -
A4 - A22 con relativo incrocio - ferrovia MI-VE e futura TAV e SI.TA.VE -
Quadrante Europa e magazzini generali - numerose cave e discariche), il tutto
ben noto ai proponenti del Masterplan.

Si dica infatti che ad oggi socio di maggioranza dell'aeroporto Catullo è una
società privata, la SAVE S.p.A., la quale in quanto tale persegue interessi

privati (il proprio profitto), e non pubblici.

La società di gestione dell'aeroporto Catullo di Verona ed ENAC unitamente ad essa, hanno presentato al pubblico il MASTERPLAN per l'esecuzione di varie opere in ampliamento e potenziamento dell'aeroporto predetto, per 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 ½ il n. 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 chiarito, 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 1986, pena la sua NULLITA'

Risulta che a far data de 1986 sia obbligatorio lo svolgimento della procedura di VIA (valutazione impatto ambientale) prima della realizzazione di opere nuove e/o di modifica e/o ampliamento di aeroporti con piste di lunghezza superiore a mt. 1500, come è il caso dell'aeroporto Catullo di Verona.

Risulta da prove documentali certe e inconfutabili (alcune reperibili presso gli archivi del Comune di Sommacampagna) che tale aeroporto 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:

1985-1989 realizzazione magazzino merci e palazzina servizi

1987 ampliamento aerostazione passeggeri e caserma alloggi

1987 nuova viabilità

1988 ampliamento piazzale aerei

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 1986 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 1986 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

volutamente solo parziale, la quale per forza di cose fornirà solo dati incompleti e fuorvianti, 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. Una VIA fondata su dati inattendibili e fuorvianti è come una VIA non eseguita.

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.

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.

3) 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 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 beneficeranno 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.

Devono essere poste a carico della società di gestione le seguenti opere di mitigazione:

- Realizzazione di 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.
- Elargizione a carico della società di gestione, di un contributo economico a tutti i proprietari di abitazioni e/o uffici (almeno della frazione di Caselle, maggiormente interessata da questo genere di disagio) che sostituiscano i serramenti esistenti con altri di nuova concezione in grado di isolare dai rumori, dal momento che tale disturbo sicuramente aumenterà (sia per l'incremento del traffico aereo che veicolare) per fatto e colpa dei proponenti il Masterplan; non è infatti assolutamente sufficiente né accettabile la sola offerta di sostituire gli infissi delle scuole o di altri edifici pubblici, dal momento che tale tipo di disturbo è arrecato a tutti i cittadini, e non solo ad alcune categorie ristrette di essi.
- Realizzazione, a cura e spese della società di gestione, di un polmone verde per favorire la “decarbonizzazione” dei luoghi, da situare in una

zona a scelta (dell'Amministrazione Comunale) del paese, acquisendola al patrimonio del Comune ove necessario e piantumandola: si useranno essenze vegetali che impediscano il "bird strike". Molteplici sono infatti gli aeroporti mondiali circondati da foreste e laghi/mare. A questo proposito si fa presente che negli anni '90 l'aeroporto aveva piantumato a proprie spese una piccola area a confine tra i Comuni di Sommacampagna e Villafranca, in cambio della realizzazione di una propria infrastruttura, e che tuttavia poco tempo dopo tale area è stata adibita a parcheggio da parte della società di gestione, con conseguente estirpazione degli alberi, mai più in seguito rimessi a dimora. Ciò ha quindi comportato l'eliminazione senza contropartita del piccolo effetto compensativo a suo tempo concesso alle comunità: si chiede ora che tali alberi – almeno nella medesima quantità – vengano ripiantati a cura e spese della società di gestione, anche inserendoli nell'area verde sopra descritta (quale aggiunta di verde).

- 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 della rotonda all'incrocio (poiché diverrà molto pericoloso con l'incremento del traffico previsto) tra la strada SP 26 e via Molinara-via Pantina
- 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.

4) Ammontare somme stanziare a MITIGAZIONE – conteggio errato per grave difetto

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 1986 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 1986 ad oggi), per cui il suo importo complessivo dovrà essere di gran lunga maggiore (almeno il doppio o il triplo, o anche di più), pena il mancato rispetto della *ratio* fondante della normativa sulla VIA (obbligo di mitigare OGNI

impatto ambientale provocato).

5) 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.

6) Opere di COMPENSAZIONE - ulteriori e diverse rispetto alle opere di mitigazione - È necessario chiederle

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 sovracomunali 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 a 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.

7) 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. E' 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.

8) 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, perchè 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. Ad esempio risulta che l'inquinamento atmosferico, prodotto oltre che dagli aerei in decollo e atterraggio anche dai veicoli che accedono e recedono dall'aeroporto, sia stato rilevato a Calzoni, ovvero in area che risulta più lontana dalle 2 autostrade e dalle maggiori tangenziali, ed in area non interessata in maniera diretta dalle linee di decollo e atterraggio degli aerei, ove gli stessi spingono al massimo i motori, rilasciando la maggior quantità di inquinanti: se questa è la premessa, è ovvio che i dati non siano rivelatori a pieno della reale situazione complessiva dell'aria. Le tempistiche dei rilievi appaiono poi 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.

9) Indagini sugli effetti CUMULATIVI – necessarie – acquisizione dati epidemiologici

Come indicato in premessa, 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 ne 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 lo sfiorare il dato nel complesso.

Facciamo un esempio pratico: 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.

Con riserva d'altro

Si allega: copia C.I. VALENTE DALLA PIAZZA

Verona, 14 marzo 2016

Firmato

– come parte integrante del messaggio pec inviato a -
dgsalvaguardia.ambientale@pec.minambiente.it

Valente DALLA PIAZZA


OSSERVAZIONI a 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 FLAVIA GAIONI

Premessa

La sottoscritta **FLAVIA GAIONI** - nata a il c.f.
residente in () via n. CAP

- è contraria alla realizzazione dell'ampliamento e potenziamento dell'aeroporto Valerio Catullo di Verona e quindi alla realizzazione delle opere contenute nel Masterplan citato in oggetto.

Tali opere non hanno alcuna motivazione di pubblico interesse ed inoltre comportano un ingiusto e non compensato né mitigato aggravio di inquinamento e disagio per il Comune di Sommacampagna (VR), ed in particolare per la frazione di Caselle, già fortemente gravata di grandi infrastrutture di livello nazionale o comunque sovracomunale (es. Aeroporto – A4 – A22 con relativo incrocio – ferrovia MI-VE e futura TAV e SI.TA.VE – Quadrante Europa e magazzini generali – numerose cave e discariche), il tutto ben noto ai proponenti del Masterplan.

Si dica infatti che ad oggi socio di maggioranza dell'aeroporto Catullo è una società privata, la SAVE S.p.A., la quale in quanto tale persegue interessi privati (il proprio profitto), e non pubblici.

La società di gestione dell'aeroporto Catullo di Verona ed ENAC unitamente ad essa, hanno presentato al pubblico il MASTERPLAN per l'esecuzione di varie opere in ampliamento e potenziamento dell'aeroporto predetto, per 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 ½ il n. 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 chiarito, 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 1986, pena la sua NULLITA'

Risulta che a far data de 1986 sia obbligatorio lo svolgimento della procedura di VIA (valutazione impatto ambientale) prima della realizzazione di opere nuove e/o di modifica e/o ampliamento di aeroporti con piste di lunghezza superiore a mt. 1500, come è il caso dell'aeroporto Catullo di Verona.

Risulta da prove documentali certe e inconfutabili (alcune reperibili presso gli archivi del Comune di Sommacampagna) che tale aeroporto 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:

1985-1989 realizzazione magazzino merci e palazzina servizi

1987 ampliamento aerostazione passeggeri e caserma alloggi

1987 nuova viabilità

1988 ampliamento piazzale aerei

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 1986 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 1986 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 volutamente solo parziale, la quale per forza di cose fornirà solo dati incompleti e fuorvianti, 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. Una VIA fondata su dati inattendibili e fuorvianti è come una VIA non eseguita.

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.

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.

3) 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 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 beneficeranno 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.

Devono essere poste a carico della società di gestione le seguenti opere di mitigazione:

- Realizzazione di 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.
- Elargizione a carico della società di gestione, di un contributo economico a tutti i proprietari di abitazioni e/o uffici (almeno della frazione di Caselle, maggiormente interessata da questo genere di disagio) che sostituiscano i serramenti esistenti con altri di nuova concezione in grado di isolare dai rumori, dal momento che tale disturbo sicuramente aumenterà (sia per l'incremento del traffico aereo che veicolare) per fatto e colpa dei proponenti il Masterplan; non è infatti assolutamente sufficiente né accettabile la sola offerta di sostituire gli infissi delle scuole o di altri edifici pubblici, dal momento che tale tipo di disturbo è arrecato a tutti i cittadini, e non solo ad alcune categorie ristrette di essi.
- Realizzazione, a cura e spese della società di gestione, di un polmone verde per favorire la "de carbonizzazione" dei luoghi, da situare in una zona a scelta (dell'Amministrazione Comunale) del paese, acquisendola al patrimonio del Comune ove necessario e piantumandola: si useranno essenze vegetali che impediscano il "bird strike". Molteplici sono infatti gli aeroporti mondiali circondati da foreste e laghi/mare.
- 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.

4) Ammontare somme stanziare a MITIGAZIONE – conteggio errato per grave difetto

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 1986 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 1986 ad oggi), per cui il suo importo complessivo dovrà essere di gran lunga maggiore (almeno il doppio o il triplo, o anche di più), pena il mancato rispetto della *ratio* fondante della normativa sulla VIA (obbligo di mitigare OGNI impatto ambientale provocato).

5) 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.

6) Opere di COMPENSAZIONE - ulteriori e diverse rispetto alle opere di mitigazione - È necessario chiederle

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 sovracomunali 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 a 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 Sommacampagana 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.

7) 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. E' 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.

8) 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, perchè 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. Ad esempio risulta che l'inquinamento atmosferico, prodotto oltre che dagli aerei in decollo e atterraggio anche dai veicoli che accedono e recedono dall'aeroporto, sia stato rilevato a Calzoni, ovvero in area che risulta più lontana dalle 2 autostrade e dalle maggiori tangenziali, ed in area non interessata in maniera diretta dalle linee di decollo e atterraggio degli aerei,

ove gli stessi spingono al massimo i motori, rilasciando la maggior quantità di inquinanti: se questa è la premessa, è ovvio che i dati non siano rivelatori a pieno della reale situazione complessiva dell'aria. Le tempistiche dei rilievi appaiono poi 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.

9) Indagini sugli effetti CUMULATIVI – necessarie – dati epidemiologici

Come indicato in premessa, 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 ne 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, perché altrimenti il singolo limite pur rispettoso del parametro di per sé, ove sommato agli altri limiti, finirebbe in ogni caso con lo sfiorare il dato nel complesso.

Facciamo un esempio pratico: 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, perché la somma di quei 0,40 di sicuro supererebbe (e di molto) il limite consentito che è 0,50. L'aeroporto che si

ampia 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.

Con riserva d'altro

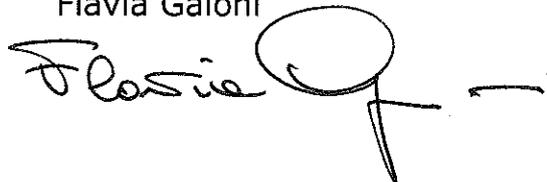
Si allega: copia C.I. Flavia Gaioni

Verona, 17/03/2016

Firmato

– come parte integrante del messaggio pec inviato a -
dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it

Flavia Gaioni

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Flavia Gaioni', with a large circular flourish at the end.

**AL MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E
DEL MARE**

VIA PEC a: dgsalvanguardia.ambiente^{le}@pec.minambiente.it

OSSERVAZIONI

**al progetto MASTERPLAN aeroporto Valerio Catullo di Verona e alla
S.I.A. e alla sintesi non tecnica - pubblicato sul sito del Comune di
Sommacampagna VR il 19.01.16, da sottoporre a procedura VIA -
presentate da**

Gugolati Roberto

Premessa

Il sottoscritto ROBERTO GUGOLATI - nato a () il
- C.Fisc. - residente in ()

Via n. - CAP -

personalmente e quale membro del "COMITATO PER CASELLE, Cittadini uniti
per la difesa e la valorizzazione del loro territorio e della loro Comunità" -

è contrario alla realizzazione dell'ampliamento e potenziamento dell'aeroporto
Valerio Catullo di Verona e quindi alla realizzazione delle opere contenute nel
Masterplan citato in oggetto.

Tali opere non hanno alcuna motivazione di pubblico interesse ed inoltre
comportano un ingiusto e non compensato né mitigato aggravio di
inquinamento e disagio per il Comune di Sommacampagna (VR), ed in
particolare per la frazione di Caselle, già fortemente gravata di grandi
infrastrutture di livello nazionale o comunque sovracomunale (es. Aeroporto -
A4 - A22 con relativo incrocio - ferrovia MI-VE e futura TAV e SI.TA.VE -
Quadrante Europa e magazzini generali - numerose cave e discariche), il tutto
ben noto ai proponenti del Masterplan.

Si dica infatti che ad oggi socio di maggioranza dell'aeroporto Catullo è una

società privata, la SAVE S.p.A., la quale in quanto tale persegue interessi privati (il proprio profitto), e non pubblici.

La società di gestione dell'aeroporto Catullo di Verona ed ENAC unitamente ad essa, hanno presentato al pubblico il MASTERPLAN per l'esecuzione di varie opere in ampliamento e potenziamento dell'aeroporto predetto, per 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 ½ il n. 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 chiarito, il sottoscritto svolge come segue le proprie

OSSERVAZIONI

1) Procedura V.I.A. da integrare con TUTTE le opere eseguite dall'aeroporto a far data dal 1986, pena la sua NULLITA'

Risulta che a far data de 1986 sia obbligatorio lo svolgimento della procedura di VIA (valutazione impatto ambientale) prima della realizzazione di opere nuove e/o di modifica e/o ampliamento di aeroporti con piste di lunghezza superiore a mt. 1500, come è il caso dell'aeroporto Catullo di Verona.

Risulta da prove documentali certe e inconfutabili (alcune reperibili presso gli archivi del Comune di Sommacampagna) che tale aeroporto 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:

1985-1989 realizzazione magazzino merci e palazzina servizi

1987 ampliamento aerostazione passeggeri e caserma alloggi

1987 nuova viabilità

1988 ampliamento piazzale aerei

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 1986 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 1986 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 volutamente solo parziale, la quale per forza di cose fornirà solo dati incompleti e fuorvianti, 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. Una VIA fondata su dati inattendibili e fuorvianti è come una VIA non eseguita.

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.

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.

3) 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 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 beneficeranno 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.

Devono essere poste a carico della società di gestione le seguenti opere di mitigazione:

- Realizzazione di 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.
- Elargizione a carico della società di gestione, di un contributo economico a tutti i proprietari di abitazioni e/o uffici (almeno della frazione di Caselle, maggiormente interessata da questo genere di disagio) che sostituiscano i serramenti esistenti con altri di nuova concezione in grado di isolare dai rumori, dal momento che tale disturbo sicuramente aumenterà (sia per l'incremento del traffico aereo che veicolare) per fatto e colpa dei proponenti il Masterplan; non è infatti assolutamente sufficiente né accettabile la sola offerta di sostituire gli infissi delle scuole o di altri edifici pubblici, dal momento che tale tipo di disturbo è arrecato a tutti i cittadini, e non solo ad alcune categorie ristrette di essi.
- Realizzazione, a cura e spese della società di gestione, di un polmone

verde per favorire la "decarbonizzazione" dei luoghi, da situare in una zona a scelta (dell'Amministrazione Comunale) del paese, acquisendola al patrimonio del Comune ove necessario e piantumandola: si useranno essenze vegetali che impediscano il "bird strike". Molteplici sono infatti gli aeroporti mondiali circondati da foreste e laghi/mare. A questo proposito si fa presente che negli anni '90 l'aeroporto aveva piantumato a proprie spese una piccola area a confine tra i Comuni di Sommacampagna e Villafranca, in cambio della realizzazione di una propria infrastruttura, e che tuttavia poco tempo dopo tale area è stata adibita a parcheggio da parte della società di gestione, con conseguente estirpazione degli alberi, mai più in seguito rimessi a dimora. Ciò ha quindi comportato l'eliminazione senza contropartita del piccolo effetto compensativo a suo tempo concesso alle comunità: si chiede ora che tali alberi – almeno nella medesima quantità – vengano ripiantati a cura e spese della società di gestione, anche inserendoli nell'area verde sopra descritta (quale aggiunta di verde).

- 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 della rotonda all'incrocio (poiché diverrà molto pericoloso con l'incremento del traffico previsto) tra la strada SP 26 e via Molinara-via Pantina
- 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.

4) Ammontare somme stanziare a MITIGAZIONE – conteggio errato per grave difetto

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 1986 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 1986 ad oggi), per cui il suo importo complessivo dovrà essere di gran lunga maggiore (almeno il doppio o il triplo, o anche di più), pena il mancato rispetto

della *ratio* fondante della normativa sulla VIA (obbligo di mitigare OGNI impatto ambientale provocato).

5) 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.

6) Opere di COMPENSAZIONE – ulteriori e diverse rispetto alle opere di mitigazione - È necessario chiederle

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 sovracomunali 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 a 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.

7) 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. E' 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.

8) 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, perchè 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. Ad esempio risulta che l'inquinamento atmosferico, prodotto oltre che dagli aerei in decollo e atterraggio anche dai veicoli che accedono e recedono dall'aeroporto, sia stato rilevato a Calzoni, ovvero in area che risulta più lontana dalle 2 autostrade e dalle maggiori tangenziali, ed in area non interessata in maniera diretta dalle linee di decollo e atterraggio degli aerei, ove gli stessi spingono al massimo i motori, rilasciando la maggior quantità di inquinanti: se questa è la premessa, è ovvio che i dati non siano rivelatori a pieno della reale situazione complessiva dell'aria. Le tempistiche dei rilievi appaiono poi 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.

9) Indagini sugli effetti CUMULATIVI – necessarie – acquisizione dati epidemiologici

Come indicato in premessa, 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 ne 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 lo sfiorare il dato nel complesso.

Facciamo un esempio pratico: 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 inquina 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.

Con riserva d'altro

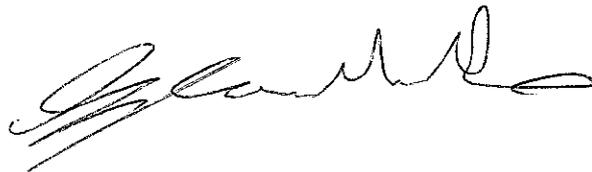
Si allega: copia C.I. Roberto Gugolati

Verona, 14 marzo 2016

Firmato

– come parte integrante del messaggio pec inviato a -
dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it

Roberto Gugolati



**AL MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E
DEL MARE**

VIA PEC a: dgsalvaguardia.ambiente^{le}@pec.minambiente.it

OSSERVAZIONI

**al progetto MASTERPLAN aeroporto Valerio Catullo di Verona e alla
S.I.A. e alla sintesi non tecnica - pubblicato sul sito del Comune di
Sommacampagna VR il 19.01.16, da sottoporre a procedura VIA -
presentate da**

Giorgia MIGLIORANZI

Premessa

La sottoscritta GIORGIA MIGLIORANZI – nata a _____ il _____ 1971 c.f.
_____, residente in _____ a () in Via _____ n.
CAP _____ -

personalmente e quale membro del "COMITATO PER CASELLE, Cittadini uniti
per la difesa e la valorizzazione del loro territorio e della loro Comunità" -
è contraria alla realizzazione dell'ampliamento e potenziamento dell'aeroporto
Valerio Catullo di Verona e quindi alla realizzazione delle opere contenute nel
Masterplan citato in oggetto.

Tali opere non hanno alcuna motivazione di pubblico interesse ed inoltre
comportano un ingiusto e non compensato né mitigato aggravio di
inquinamento e disagio per il Comune di Sommacampagna (VR), ed in
particolare per la frazione di Caselle, già fortemente gravata di grandi
infrastrutture di livello nazionale o comunque sovracomunale (es. Aeroporto –
A4 – A22 con relativo incrocio – ferrovia MI-VE e futura TAV e SI.TA.VE –

Quadrante Europa e magazzini generali – numerose cave e discariche), il tutto ben noto ai proponenti del Masterplan.

Si dica infatti che ad oggi socio di maggioranza dell'aeroporto Catullo è una società privata, la SAVE S.p.A., la quale in quanto tale persegue interessi privati (il proprio profitto), e non pubblici.

La società di gestione dell'aeroporto Catullo di Verona ed ENAC unitamente ad essa, hanno presentato al pubblico il MASTERPLAN per l'esecuzione di varie opere in ampliamento e potenziamento dell'aeroporto predetto, per 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 ½ il n. 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 chiarito, 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 1986, pena la sua NULLITA'

Risulta che a far data de 1986 sia obbligatorio lo svolgimento della procedura di VIA (valutazione impatto ambientale) prima della realizzazione di opere nuove e/o di modifica e/o ampliamento di aeroporti con piste di lunghezza superiore a mt. 1500, come è il caso dell'aeroporto Catullo di Verona.

Risulta da prove documentali certe e inconfutabili (alcune reperibili presso gli archivi del Comune di Sommacampagna) che tale aeroporto 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:

1985-1989 realizzazione magazzino merci e palazzina servizi

1987 ampliamento aerostazione passeggeri e caserma alloggi

1987 nuova viabilità
1988 ampliamento piazzale aerei
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 1986 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 1986 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 volutamente solo parziale, la quale per forza di cose fornirà solo dati incompleti e fuorvianti, 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. Una VIA fondata su dati inattendibili e fuorvianti è come una VIA non eseguita.

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.

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.

3) 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 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 beneficeranno 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.

Devono essere poste a carico della società di gestione le seguenti opere di mitigazione:

- Realizzazione di 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.
- Elargizione a carico della società di gestione, di un contributo economico a tutti i proprietari di abitazioni e/o uffici (almeno della frazione di Caselle, maggiormente interessata da questo genere di disagio) che sostituiscano i serramenti esistenti con altri di nuova concezione in grado di isolare dai rumori, dal momento che tale disturbo sicuramente aumenterà (sia per l'incremento del traffico aereo che veicolare) per fatto e colpa dei proponenti il Masterplan; non è infatti assolutamente sufficiente né accettabile la sola offerta di sostituire gli infissi delle scuole

- o di altri edifici pubblici, dal momento che tale tipo di disturbo è arrecato a tutti i cittadini, e non solo ad alcune categorie ristrette di essi.
- Realizzazione, a cura e spese della società di gestione, di un polmone verde per favorire la "decarbonizzazione" dei luoghi, da situare in una zona a scelta (dell'Amministrazione Comunale) del paese, acquisendola al patrimonio del Comune ove necessario e piantumandola: si useranno essenze vegetali che impediscano il "bird strike". Molteplici sono infatti gli aeroporti mondiali circondati da foreste e laghi/mare. A questo proposito si fa presente che negli anni '90 l'aeroporto aveva piantumato a proprie spese una piccola area a confine tra i Comuni di Sommacampagna e Villafranca, in cambio della realizzazione di una propria infrastruttura, e che tuttavia poco tempo dopo tale area è stata adibita a parcheggio da parte della società di gestione, con conseguente estirpazione degli alberi, mai più in seguito rimessi a dimora. Ciò ha quindi comportato l'eliminazione senza contropartita del piccolo effetto compensativo a suo tempo concesso alle comunità: si chiede ora che tali alberi – almeno nella medesima quantità – vengano ripiantati a cura e spese della società di gestione, anche inserendoli nell'area verde sopra descritta (quale aggiunta di verde).
 - 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 della rotonda all'incrocio (poiché diverrà molto pericoloso con l'incremento del traffico previsto) tra la strada SP 26 e via Molinara-via Pantina
- 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.

4) Ammontare somme stanziare a MITIGAZIONE – conteggio errato per grave difetto

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 1986 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 1986 ad oggi), per cui il suo importo complessivo dovrà essere di gran lunga maggiore (almeno il doppio o il triplo, o anche di più), pena il mancato rispetto della *ratio* fondante della normativa sulla VIA (obbligo di mitigare OGNI impatto ambientale provocato).

5) 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.

6) Opere di COMPENSAZIONE – ulteriori e diverse rispetto alle opere di mitigazione - È necessario chiederle

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 sovracomunali 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 a 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.

7) 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. E' 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.

8) 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, perchè 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. Ad esempio risulta che l'inquinamento atmosferico, prodotto oltre che dagli aerei in decollo e atterraggio anche dai veicoli che accedono e recedono dall'aeroporto, sia stato rilevato a Calzoni, ovvero in area che risulta più lontana dalle 2 autostrade e dalle maggiori tangenziali, ed in area non interessata in maniera diretta dalle linee di decollo e atterraggio degli aerei, ove gli stessi spingono al massimo i motori, rilasciando la maggior quantità di inquinanti: se questa è la premessa, è ovvio che i dati non siano rivelatori a pieno della reale situazione complessiva dell'aria. Le tempistiche dei rilievi appaiono poi 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.

9) Indagini sugli effetti CUMULATIVI – necessarie – acquisizione dati epidemiologici

Come indicato in premessa, 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 ne 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 lo sfiorare il dato nel complesso.

Facciamo un esempio pratico: 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 inquina 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.

Con riserva d'altro

Si allega: copia C.I. Giorgia Miglioranzi

Verona, 14 marzo 2016

Firmato

– come parte integrante del messaggio pec inviato a -
dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it

Giorgia Miglioranzi





Comune di Sommacampagna
Provincia di Verona

Al signor ANDRETTA PAOLO
Via MONSIGNOR OSCAR ROMERO num. 14
37066 SOMMACAMPAGNA (VR)

OGGETTO: **Comunicazione di avvio del procedimento anagrafico di variazione anagrafica su istanza di parte (d.P.R. n. 223/1989 e legge 241/1990 e successive modificazioni ed integrazioni)**

Vista l'istanza N. **25** del **08/02/2016** da Lei presentata, tendente ad ottenere: la variazione all'iscrizione nell'anagrafe della popolazione residente di questo comune alla **Via num. con decorrenza dal 08/02/2016**

Per Lei e/o per le seguenti persone:

Cognome e nome	Luogo di nascita	Data di nascita
ANDRETTA PAOLO		
MIGLIORANZI GIORGIA		
ANDRETTA ALBERTO		

ai sensi di quanto disposto dagli artt. 7, 8 e 10 della legge 7 agosto 1990, n. 241 come modificata ed integrata e dal relativo regolamento di attuazione d.P.R. n. 184/2006,

SI COMUNICA

- che l'Amministrazione competente all'emanazione del provvedimento di cambio di abitazione, oggetto dell'istanza, è il comune di **SOMMACAMPAGNA**;
- che **lunedì 8 febbraio 2016** è stato avviato il relativo procedimento amministrativo e il responsabile del suddetto procedimento è **Tasca Giovanni, Servizi Demografici** (tel **045-8971340**.) con cui ci si può mettere in contatto per ogni informazione e chiarimenti in merito alla pratica, anche via fax o e-mail. Orario di ricevimento: ore ufficio (tel. **0458971340**, Fax **0458971349**, e-mail **servizi.demografici@comune.sommacampagna.vr.it**, indirizzo Ufficio **Via Carlo Alberto, 7**;
- che l'iscrizione anagrafica avverrà entro **2 giorni** dalla data di presentazione della dichiarazione;
- che a seguito dell'iscrizione anagrafica questo ufficio provvederà ad accertare la sussistenza dei requisiti previsti per l'iscrizione stessa e che, trascorsi **45 giorni** dalla dichiarazione resa o inviata senza che sia stata effettuata la comunicazione dei requisiti mancanti, l'iscrizione si intende confermata;
- che per prendere visione degli atti relativi alla presente pratica può rivolgersi all'ufficio e negli orari sopra indicati con le modalità previste dagli articoli 22 e seguenti della legge 241/1990 e relativo regolamento di attuazione d.P.R. n. 184/2006.
- che, come disposto dall' art. 5 D.L. 28 marzo 2014, n. 47 convertito con Legge 23 maggio 2014, n. 80, qualora dovesse risultare una occupazione abusiva dell'immobile nel quale si chiede la residenza, la richiesta stessa ed ogni atto conseguente si intendono nulli a tutti gli effetti di legge.

Decorso i termini sopra indicati e nell'inerzia da parte di questa Amministrazione potrà proporre ricorso al Prefetto o Tribunale Ordinario non oltre un anno dalla scadenza dei termini (art. 21-bis, legge 6 dicembre 1971, n. 1034);

durante la fase istruttoria potrà presentare memorie scritte e documenti, che questa Amministrazione ha l'obbligo di valutare qualora siano pertinenti all'oggetto del procedimento.

Si precisa che la sua richiesta verrà sottoposta agli opportuni accertamenti tendenti ad appurare la verità dei fatti dichiarati, come previsto dalla normativa anagrafica vigente e, qualora non risultassero sussistere i requisiti da Lei dichiarati è prevista la decadenza dai benefici e l'obbligo di denuncia all'autorità giudiziaria.

Gli effetti giuridici decorrono dalla data di presentazione della suddetta richiesta.

SOMMACAMPAGNA, 08/02/2016



Funzionario Incaricato
UFFICIALE D'ANAGRAFE
Roberto Ferro

**AL MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E
DEL MARE**

VIA PEC a: dgsalvanguardia.ambiente@pec.minambiente.it

OSSERVAZIONI

**al progetto MASTERPLAN aeroporto Valerio Catullo di Verona e alla
S.I.A. e alla sintesi non tecnica - pubblicato sul sito del Comune di
Sommacampagna VR il 19.01.16, da sottoporre a procedura VIA -
presentate da**

GIORGIO PIGHI

Premessa

Il sottoscritto **GIORGIO PIGHI** - nato a _____ il _____ c.f. _____
e, residente a _____ (_____) in via Mons. _____
- CAP : _____

personalmente e quale membro del "COMITATO PER CASELLE, Cittadini uniti
per la difesa e la valorizzazione del loro territorio e della loro Comunità" -
è contrario alla realizzazione dell'ampliamento e potenziamento dell'aeroporto
Valerio Catullo di Verona e quindi alla realizzazione delle opere contenute nel
Masterplan citato in oggetto.

Tali opere non hanno alcuna motivazione di pubblico interesse ed inoltre
comportano un ingiusto e non compensato né mitigato aggravio di
inquinamento e disagio per il Comune di Sommacampagna (VR), ed in
particolare per la frazione di Caselle, già fortemente gravata di grandi
infrastrutture di livello nazionale o comunque sovracomunale (es. Aeroporto -
A4 - A22 con relativo incrocio - ferrovia MI-VE e futura TAV e SI.TA.VE -
Quadrante Europa e magazzini generali - numerose cave e discariche), il tutto
ben noto ai proponenti del Masterplan.

Si dica infatti che ad oggi socio di maggioranza dell'aeroporto Catullo è una
società privata, la SAVE S.p.A., la quale in quanto tale persegue interessi

privati (il proprio profitto), e non pubblici.

La società di gestione dell'aeroporto Catullo di Verona ed ENAC unitamente ad essa, hanno presentato al pubblico il MASTERPLAN per l'esecuzione di varie opere in ampliamento e potenziamento dell'aeroporto predetto, per 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 ½ il n. 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 chiarito, 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 1986, pena la sua NULLITA'

Risulta che a far data de 1986 sia obbligatorio lo svolgimento della procedura di VIA (valutazione impatto ambientale) prima della realizzazione di opere nuove e/o di modifica e/o ampliamento di aeroporti con piste di lunghezza superiore a mt. 1500, come è il caso dell'aeroporto Catullo di Verona.

Risulta da prove documentali certe e inconfutabili (alcune reperibili presso gli archivi del Comune di Sommacampagna) che tale aeroporto 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:

1985-1989 realizzazione magazzino merci e palazzina servizi

1987 ampliamento aerostazione passeggeri e caserma alloggi

1987 nuova viabilità

1988 ampliamento piazzale aerei

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 1986 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 1986 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

volutamente solo parziale, la quale per forza di cose fornirà solo dati incompleti e fuorvianti, 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. Una VIA fondata su dati inattendibili e fuorvianti è come una VIA non eseguita.

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.

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.

3) 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 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 beneficeranno 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.

Devono essere poste a carico della società di gestione le seguenti opere di mitigazione:

- Realizzazione di 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.
- Elargizione a carico della società di gestione, di un contributo economico a tutti i proprietari di abitazioni e/o uffici (almeno della frazione di Caselle, maggiormente interessata da questo genere di disagio) che sostituiscano i serramenti esistenti con altri di nuova concezione in grado di isolare dai rumori, dal momento che tale disturbo sicuramente aumenterà (sia per l'incremento del traffico aereo che veicolare) per fatto e colpa dei proponenti il Masterplan; non è infatti assolutamente sufficiente né accettabile la sola offerta di sostituire gli infissi delle scuole o di altri edifici pubblici, dal momento che tale tipo di disturbo è arrecato a tutti i cittadini, e non solo ad alcune categorie ristrette di essi.
- Realizzazione, a cura e spese della società di gestione, di un polmone verde per favorire la "decarbonizzazione" dei luoghi, da situare in una

zona a scelta (dell'Amministrazione Comunale) del paese, acquisendola al patrimonio del Comune ove necessario e piantumandola: si useranno essenze vegetali che impediscano il "bird strike". Molteplici sono infatti gli aeroporti mondiali circondati da foreste e laghi/mare. A questo proposito si fa presente che negli anni '90 l'aeroporto aveva piantumato a proprie spese una piccola area a confine tra i Comuni di Sommacampagna e Villafranca, in cambio della realizzazione di una propria infrastruttura, e che tuttavia poco tempo dopo tale area è stata adibita a parcheggio da parte della società di gestione, con conseguente estirpazione degli alberi, mai più in seguito rimessi a dimora. Ciò ha quindi comportato l'eliminazione senza contropartita del piccolo effetto compensativo a suo tempo concesso alle comunità: si chiede ora che tali alberi – almeno nella medesima quantità – vengano ripiantati a cura e spese della società di gestione, anche inserendoli nell'area verde sopra descritta (quale aggiunta di verde).

- 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 della rotonda all'incrocio (poiché diverrà molto pericoloso con l'incremento del traffico previsto) tra la strada SP 26 e via Molinara-via Pantina
- 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.

4) Ammontare somme stanziare a MITIGAZIONE – conteggio errato per grave difetto

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 1986 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 1986 ad oggi), per cui il suo importo complessivo dovrà essere di gran lunga maggiore (almeno il doppio o il triplo, o anche di più), pena il mancato rispetto della *ratio* fondante della normativa sulla VIA (obbligo di mitigare OGNI

impatto ambientale provocato).

5) 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.

6) Opere di COMPENSAZIONE – ulteriori e diverse rispetto alle opere di mitigazione - È necessario chiederle

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 sovracomunali 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 a 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.

7) 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. E' 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.

8) 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, perchè 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. Ad esempio risulta che l'inquinamento atmosferico, prodotto oltre che dagli aerei in decollo e atterraggio anche dai veicoli che accedono e recedono dall'aeroporto, sia stato rilevato a Calzoni, ovvero in area che risulta più lontana dalle 2 autostrade e dalle maggiori tangenziali, ed in area non interessata in maniera diretta dalle linee di decollo e atterraggio degli aerei, ove gli stessi spingono al massimo i motori, rilasciando la maggior quantità di inquinanti: se questa è la premessa, è ovvio che i dati non siano rivelatori a pieno della reale situazione complessiva dell'aria. Le tempistiche dei rilievi appaiono poi 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.

9) Indagini sugli effetti CUMULATIVI – necessarie – acquisizione dati epidemiologici

Come indicato in premessa, 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 ne 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 lo sfiorare il dato nel complesso.

Facciamo un esempio pratico: 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.

Con riserva d'altro

Si allega: copia C.I. **GIORGIO PIGHI**

Verona, 14 marzo 2016

Firmato

– come parte integrante del messaggio pec inviato a -
dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it



Giorgio Pighi

**AL MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E
DEL MARE**

VIA PEC a: ^{le}dgsalvanguardia.ambiente@pec.minambiente.it

OSSERVAZIONI

**al progetto MASTERPLAN aeroporto Valerio Catullo di Verona e alla
S.I.A. e alla sintesi non tecnica - pubblicato sul sito del Comune di
Sommacampagna VR il 19.01.16, da sottoporre a procedura VIA -
presentate da
Daniele POIANI**

Premessa

Il sottoscritto DANIELE POIANI - nato a _____ il _____ c.f. _____
, residente in _____ () via _____ n _____
CAP _____ -

personalmente e quale membro del "COMITATO PER CASELLE, Cittadini uniti
per la difesa e la valorizzazione del loro territorio e della loro Comunità" -

è contrario alla realizzazione dell'ampliamento e potenziamento dell'aeroporto
Valerio Catullo di Verona e quindi alla realizzazione delle opere contenute nel
Masterplan citato in oggetto.

Tali opere non hanno alcuna motivazione di pubblico interesse ed inoltre
comportano un ingiusto e non compensato né mitigato aggravio di
inquinamento e disagio per il Comune di Sommacampagna (VR), ed in
particolare per la frazione di Caselle, già fortemente gravata di grandi
infrastrutture di livello nazionale o comunque sovracomunale (es. Aeroporto -
A4 - A22 con relativo incrocio - ferrovia MI-VE e futura TAV e SI.TA.VE -
Quadrante Europa e magazzini generali - numerose cave e discariche), il tutto
ben noto ai proponenti del Masterplan.

Si dica infatti che ad oggi socio di maggioranza dell'aeroporto Catullo è una
società privata, la SAVE S.p.A., la quale in quanto tale persegue interessi

privati (il proprio profitto), e non pubblici.

La società di gestione dell'aeroporto⁹ Catullo di Verona ed ENAC unitamente ad essa, hanno presentato al pubblico il MASTERPLAN per l'esecuzione di varie opere in ampliamento e potenziamento dell'aeroporto predetto, per perseguire – a tappe temporali, entro il 2030 – l'obbiettivo di raddoppiare il n. di passeggeri (da 2.700.000 circa di oggi a 5.600.000 circa nel 2030) e aumentare di ½ il n. 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 chiarito, il sottoscritto svolge come segue le proprie

OSSERVAZIONI

1) Procedura V.I.A. da integrare con TUTTE le opere eseguite dall'aeroporto a far data dal 1986, pena la sua NULLITA'

Risulta che a far data de 1986 sia obbligatorio lo svolgimento della procedura di VIA (valutazione impatto ambientale) prima della realizzazione di opere nuove e/o di modifica e/o ampliamento di aeroporti con piste di lunghezza superiore a mt. 1500, come è il caso dell'aeroporto Catullo di Verona.

Risulta da prove documentali certe e inconfutabili (alcune reperibili presso gli archivi del Comune di Sommacampagna) che tale aeroporto 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:

1985-1989 realizzazione magazzino merci e palazzina servizi

1987 ampliamento aerostazione passeggeri e caserma alloggi

1987 nuova viabilità

1988 ampliamento piazzale aerei

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 1986 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 1986 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

volutamente solo parziale, la quale per forza di cose fornirà solo dati incompleti e fuorvianti, 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. Una VIA fondata su dati inattendibili e fuorvianti è come una VIA non eseguita.

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.

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.

3) 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 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 beneficeranno 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.

Devono essere poste a carico della società di gestione le seguenti opere di mitigazione:

- Realizzazione di 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.
- Elargizione a carico della società di gestione, di un contributo economico a tutti i proprietari di abitazioni e/o uffici (almeno della frazione di Caselle, maggiormente interessata da questo genere di disagio) che sostituiscano i serramenti esistenti con altri di nuova concezione in grado di isolare dai rumori, dal momento che tale disturbo sicuramente aumenterà (sia per l'incremento del traffico aereo che veicolare) per fatto e colpa dei proponenti il Masterplan; non è infatti assolutamente sufficiente né accettabile la sola offerta di sostituire gli infissi delle scuole o di altri edifici pubblici, dal momento che tale tipo di disturbo è arrecato a tutti i cittadini, e non solo ad alcune categorie ristrette di essi.
- Realizzazione, a cura e spese della società di gestione, di un polmone verde per favorire la "decarbonizzazione" dei luoghi, da situare in una

zona a scelta (dell'Amministrazione Comunale) del paese, acquisendola al patrimonio del Comune ove necessario e piantumandola: si useranno essenze vegetali che impediscano il "bird strike". Molteplici sono infatti gli aeroporti mondiali circondati da foreste e laghi/mare. A questo proposito si fa presente che negli anni '90 l'aeroporto aveva piantumato a proprie spese una piccola area a confine tra i Comuni di Sommacampagna e Villafranca, in cambio della realizzazione di una propria infrastruttura, e che tuttavia poco tempo dopo tale area è stata adibita a parcheggio da parte della società di gestione, con conseguente estirpazione degli alberi, mai più in seguito rimessi a dimora. Ciò ha quindi comportato l'eliminazione senza contropartita del piccolo effetto compensativo a suo tempo concesso alle comunità: si chiede ora che tali alberi – almeno nella medesima quantità – vengano ripiantati a cura e spese della società di gestione, anche inserendoli nell'area verde sopra descritta (quale aggiunta di verde).

- 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 della rotonda all'incrocio (poiché diverrà molto pericoloso con l'incremento del traffico previsto) tra la strada SP 26 e via Molinara-via Pantina
- 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.

4) Ammontare somme stanziare a MITIGAZIONE – conteggio errato per grave difetto

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 1986 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 1986 ad oggi), per cui il suo importo complessivo dovrà essere di gran lunga maggiore (almeno il doppio o il triplo, o anche di più), pena il mancato rispetto della *ratio* fondante della normativa sulla VIA (obbligo di mitigare OGNI

impatto ambientale provocato).

5) 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.

6) Opere di COMPENSAZIONE - ulteriori e diverse rispetto alle opere di mitigazione - È necessario chiederle

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 sovracomunali 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 a 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.

7) 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. E' 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.

8) 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, perchè 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. Ad esempio risulta che l'inquinamento atmosferico, prodotto oltre che dagli aerei in decollo e atterraggio anche dai veicoli che accedono e recedono dall'aeroporto, sia stato rilevato a Calzoni, ovvero in area che risulta più lontana dalle 2 autostrade e dalle maggiori tangenziali, ed in area non interessata in maniera diretta dalle linee di decollo e atterraggio degli aerei, ove gli stessi spingono al massimo i motori, rilasciando la maggior quantità di inquinanti: se questa è la premessa, è ovvio che i dati non siano rivelatori a pieno della reale situazione complessiva dell'aria. Le tempistiche dei rilievi appaiono poi 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.

9) Indagini sugli effetti CUMULATIVI – necessarie – acquisizione dati epidemiologici

Come indicato in premessa, 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 ne 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 lo sfiorare il dato nel complesso.

Facciamo un esempio pratico: 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.

Con riserva d'altro

Si allega: copia C.I. Daniele Poiani

Verona, 14 marzo 2016

Firmato

– come parte integrante del messaggio pec inviato a -
dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it

Daniele Poiani



**AL MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E
DEL MARE**

VIA PEC a: ^{le}dgsalvaguardia.ambiente@pec.minambiente.it

OSSERVAZIONI

**al progetto MASTERPLAN aeroporto ^{le}Valerio Catullo di Verona e alla
S.I.A. e alla sintesi non tecnica - pubblicato sul sito del Comune di
Sommacampagna VR il 19.01.16, da sottoporre a procedura VIA -
presentate da**

Lara RIGO

Premessa

La sottoscritta LARA RIGO - nata a _____ il _____, C.F.:
_____, residente in _____ () via _____ n.
CAP _____ -

personalmente e quale membro del "COMITATO PER CASELLE, Cittadini uniti per la difesa e la valorizzazione del loro territorio e della loro Comunità" - è contraria alla realizzazione dell'ampliamento e potenziamento dell'aeroporto Valerio Catullo di Verona e quindi alla realizzazione delle opere contenute nel Masterplan citato in oggetto.

Tali opere non hanno alcuna motivazione di pubblico interesse ed inoltre comportano un ingiusto e non compensato né mitigato aggravio di inquinamento e disagio per il Comune di Sommacampagna (VR), ed in particolare per la frazione di Caselle, già fortemente gravata di grandi infrastrutture di livello nazionale o comunque sovracomunale (es. Aeroporto - A4 - A22 con relativo incrocio - ferrovia MI-VE e futura TAV e SI.TA.VE - Quadrante Europa e magazzini generali - numerose cave e discariche), il tutto ben noto ai proponenti del Masterplan.

Si dica infatti che ad oggi socio di maggioranza dell'aeroporto Catullo è una

società privata, la SAVE S.p.A., la quale in quanto tale persegue interessi privati (il proprio profitto), e non pubblici.

La società di gestione dell'aeroporto Catullo di Verona ed ENAC unitamente ad essa, hanno presentato al pubblico il MASTERPLAN per l'esecuzione di varie opere in ampliamento e potenziamento dell'aeroporto predetto, per 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 ½ il n. 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 chiarito, 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 1986, pena la sua NULLITA'

Risulta che a far data de 1986 sia obbligatorio lo svolgimento della procedura di VIA (valutazione impatto ambientale) prima della realizzazione di opere nuove e/o di modifica e/o ampliamento di aeroporti con piste di lunghezza superiore a mt. 1500, come è il caso dell'aeroporto Catullo di Verona.

Risulta da prove documentali certe e inconfutabili (alcune reperibili presso gli archivi del Comune di Sommacampagna) che tale aeroporto 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:

1985-1989 realizzazione magazzino merci e palazzina servizi

1987 ampliamento aerostazione passeggeri e caserma alloggi

1987 nuova viabilità

1988 ampliamento piazzale aerei

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 1986 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 1986 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 volutamente solo parziale, la quale per forza di cose fornirà solo dati incompleti e fuorvianti, 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. Una VIA fondata su dati inattendibili e fuorvianti è come una VIA non eseguita.

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.

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.

3) 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 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 beneficeranno 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.

Devono essere poste a carico della società di gestione le seguenti opere di mitigazione:

- Realizzazione di 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.
- Elargizione a carico della società di gestione, di un contributo economico a tutti i proprietari di abitazioni e/o uffici (almeno della frazione di Caselle, maggiormente interessata da questo genere di disagio) che sostituiscano i serramenti esistenti con altri di nuova concezione in grado di isolare dai rumori, dal momento che tale disturbo sicuramente aumenterà (sia per l'incremento del traffico aereo che veicolare) per fatto e colpa dei proponenti il Masterplan; non è infatti assolutamente sufficiente né accettabile la sola offerta di sostituire gli infissi delle scuole o di altri edifici pubblici, dal momento che tale tipo di disturbo è arrecato a tutti i cittadini, e non solo ad alcune categorie ristrette di essi.
- Realizzazione, a cura e spese della società di gestione, di un polmone

verde per favorire la "decarbonizzazione" dei luoghi, da situare in una zona a scelta (dell'Amministrazione Comunale) del paese, acquisendola al patrimonio del Comune ove necessario e piantumandola: si useranno essenze vegetali che impediscano il "bird strike". Molteplici sono infatti gli aeroporti mondiali circondati da foreste e laghi/mare. A questo proposito si fa presente che negli anni '90 l'aeroporto aveva piantumato a proprie spese una piccola area a confine tra i Comuni di Sommacampagna e Villafranca, in cambio della realizzazione di una propria infrastruttura, e che tuttavia poco tempo dopo tale area è stata adibita a parcheggio da parte della società di gestione, con conseguente estirpazione degli alberi, mai più in seguito rimessi a dimora. Ciò ha quindi comportato l'eliminazione senza contropartita del piccolo effetto compensativo a suo tempo concesso alle comunità: si chiede ora che tali alberi – almeno nella medesima quantità – vengano ripiantati a cura e spese della società di gestione, anche inserendoli nell'area verde sopra descritta (quale aggiunta di verde).

- 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 della rotonda all'incrocio (poiché diverrà molto pericoloso con l'incremento del traffico previsto) tra la strada SP 26 e via Molinara-via Pantina
- 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.

4) Ammontare somme stanziare a MITIGAZIONE – conteggio errato per grave difetto

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 1986 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 1986 ad oggi), per cui il suo importo complessivo dovrà essere di gran lunga maggiore (almeno il doppio o il triplo, o anche di più), pena il mancato rispetto

della *ratio* fondante della normativa sulla VIA (obbligo di mitigare OGNI impatto ambientale provocato).

5) 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.

6) Opere di COMPENSAZIONE – ulteriori e diverse rispetto alle opere di mitigazione - È necessario chiederle

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 sovracomunali 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 a 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.

7) 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. E' 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.

8) 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, perchè 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. Ad esempio risulta che l'inquinamento atmosferico, prodotto oltre che dagli aerei in decollo e atterraggio anche dai veicoli che accedono e recedono dall'aeroporto, sia stato rilevato a Calzoni, ovvero in area che risulta più lontana dalle 2 autostrade e dalle maggiori tangenziali, ed in area non interessata in maniera diretta dalle linee di decollo e atterraggio degli aerei, ove gli stessi spingono al massimo i motori, rilasciando la maggior quantità di inquinanti: se questa è la premessa, è ovvio che i dati non siano rivelatori a pieno della reale situazione complessiva dell'aria. Le tempistiche dei rilievi appaiono poi 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.

9) Indagini sugli effetti CUMULATIVI – necessarie – acquisizione dati epidemiologici

Come indicato in premessa, 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 ne 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 lo sfiorare il dato nel complesso.

Facciamo un esempio pratico: 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.

Con riserva d'altro

Si allega: copia C.I. Rigo Lara

Verona, 14 marzo 2016

Firmato

– come parte integrante del messaggio pec inviato a -
dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it

Rigo Lara



**AL MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E
DEL MARE**

VIA PEC a: dgsalvanguardia.ambiente^{le}@pec.minambiente.it

OSSERVAZIONI

**al progetto MASTERPLAN aeroporto Valerio Catullo di Verona e alla
S.I.A. e alla sintesi non tecnica - pubblicato sul sito del Comune di
Sommacampagna VR il 19.01.16, da sottoporre a procedura VIA -**

**presentate da
Caterina Tomelleri**

Premessa

La sottoscritta CATERINA TOMELLERI- nata a _____ il _____ c.f. _____
_____, residente in _____ () via _____,
n. _____ CAP _____ -

personalmente e quale membro del "COMITATO PER CASELLE, Cittadini uniti
per la difesa e la valorizzazione del loro territorio e della loro Comunità" -
è contraria alla realizzazione dell'ampliamento e potenziamento dell'aeroporto
Valerio Catullo di Verona e quindi alla realizzazione delle opere contenute nel
Masterplan citato in oggetto.

Tali opere non hanno alcuna motivazione di pubblico interesse ed inoltre
comportano un ingiusto e non compensato né mitigato aggravio di
inquinamento e disagio per il Comune di Sommacampagna (VR), ed in
particolare per la frazione di Caselle, già fortemente gravata di grandi
infrastrutture di livello nazionale o comunque sovracomunale (es. Aeroporto -
A4 - A22 con relativo incrocio - ferrovia MI-VE e futura TAV e SI.TA.VE -
Quadrante Europa e magazzini generali - numerose cave e discariche), il tutto
ben noto ai proponenti del Masterplan.

Si dica infatti che ad oggi socio di maggioranza dell'aeroporto Catullo è una
società privata, la SAVE S.p.A., la quale in quanto tale persegue interessi
privati (il proprio profitto), e non pubblici.

La società di gestione dell'aeroporto Catullo di Verona ed ENAC unitamente ad essa, hanno presentato al pubblico il MASTERPLAN per l'esecuzione di varie opere in ampliamento e potenziamento dell'aeroporto predetto, per 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 ½ il n. 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 chiarito, 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 1986, pena la sua NULLITA'

Risulta che a far data de 1986 sia obbligatorio lo svolgimento della procedura di VIA (valutazione impatto ambientale) prima della realizzazione di opere nuove e/o di modifica e/o ampliamento di aeroporti con piste di lunghezza superiore a mt. 1500, come è il caso dell'aeroporto Catullo di Verona.

Risulta da prove documentali certe e inconfutabili (alcune reperibili presso gli archivi del Comune di Sommacampagna) che tale aeroporto 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:

1985-1989 realizzazione magazzino merci e palazzina servizi

1987 ampliamento aerostazione passeggeri e caserma alloggi

1987 nuova viabilità

1988 ampliamento piazzale aerei

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 1986 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 1986 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 volutamente solo parziale, la quale per forza di cose fornirà solo dati incompleti

e fuorvianti, 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. Una VIA fondata su dati inattendibili e fuorvianti è come una VIA non eseguita.

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.

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.

3) 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 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 beneficeranno 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.

Devono essere poste a carico della società di gestione le seguenti opere di mitigazione:

- Realizzazione di 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.
- Elargizione a carico della società di gestione, di un contributo economico a tutti i proprietari di abitazioni e/o uffici (almeno della frazione di Caselle, maggiormente interessata da questo genere di disagio) che sostituiscano i serramenti esistenti con altri di nuova concezione in grado di isolare dai rumori, dal momento che tale disturbo sicuramente aumenterà (sia per l'incremento del traffico aereo che veicolare) per fatto e colpa dei proponenti il Masterplan; non è infatti assolutamente sufficiente né accettabile la sola offerta di sostituire gli infissi delle scuole o di altri edifici pubblici, dal momento che tale tipo di disturbo è arrecato a tutti i cittadini, e non solo ad alcune categorie ristrette di essi.
- Realizzazione, a cura e spese della società di gestione, di un polmone verde per favorire la "decarbonizzazione" dei luoghi, da situare in una zona a scelta (dell'Amministrazione Comunale) del paese, acquisendola al

patrimonio del Comune ove necessario e piantumandola: si useranno essenze vegetali che impediscano il "bird strike". Molteplici sono infatti gli aeroporti mondiali circondati da foreste e laghi/mare. A questo proposito si fa presente che negli anni '90 l'aeroporto aveva piantumato a proprie spese una piccola area a confine tra i Comuni di Sommacampagna e Villafranca, in cambio della realizzazione di una propria infrastruttura, e che tuttavia poco tempo dopo tale area è stata adibita a parcheggio da parte della società di gestione, con conseguente estirpazione degli alberi, mai più in seguito rimessi a dimora. Ciò ha quindi comportato l'eliminazione senza contropartita del piccolo effetto compensativo a suo tempo concesso alle comunità: si chiede ora che tali alberi – almeno nella medesima quantità – vengano ripiantati a cura e spese della società di gestione, anche inserendoli nell'area verde sopra descritta (quale aggiunta di verde).

- 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 della rotonda all'incrocio (poiché diverrà molto pericoloso con l'incremento del traffico previsto) tra la strada SP 26 e via Molinara-via Pantina
 - 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.

4) Ammontare somme stanziare a MITIGAZIONE – conteggio errato per grave difetto

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 1986 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 1986 ad oggi), per cui il suo importo complessivo dovrà essere di gran lunga maggiore (almeno il doppio o il triplo, o anche di più), pena il mancato rispetto della *ratio* fondante della normativa sulla VIA (obbligo di mitigare OGNI impatto ambientale provocato).

5) 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.

6) Opere di COMPENSAZIONE – ulteriori e diverse rispetto alle opere di mitigazione - È necessario chiederle

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 sovracomunali 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 a 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.

7) 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. E' 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.

8) 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, perchè 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. Ad esempio risulta che l'inquinamento atmosferico, prodotto oltre che dagli aerei in decollo e atterraggio anche dai veicoli che accedono e recedono dall'aeroporto, sia stato rilevato a Calzoni, ovvero in area che risulta più lontana dalle 2 autostrade e dalle maggiori tangenziali, ed in area non interessata in maniera diretta dalle linee di decollo e atterraggio degli aerei, ove gli stessi spingono al massimo i motori, rilasciando la maggior quantità di inquinanti: se questa è la premessa, è ovvio che i dati non siano rivelatori a pieno della reale situazione complessiva dell'aria. Le tempistiche dei rilievi appaiono poi 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.

9) Indagini sugli effetti CUMULATIVI – necessarie – acquisizione dati epidemiologici

Come indicato in premessa, 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 ne 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 lo sfiorare il dato nel complesso.

Facciamo un esempio pratico: 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.

Con riserva d'altro

Si allega: copia C.I. Caterina Tomelleri

Verona, 14 marzo 2016

Firmato

– come parte integrante del messaggio pec inviato a -
dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it
Caterina Tomelleri



**AL MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E
DEL MARE**

VIA PEC a: dgsalvaguardia.ambiente@pec.minambiente.it

OSSERVAZIONI

**al progetto MASTERPLAN aeroporto Valerio Catullo di Verona e alla
S.I.A. e alla sintesi non tecnica - pubblicato sul sito del Comune di
Sommacampagna VR il 19.01.16, da sottoporre a procedura VIA -
presentate da
Simone Tommasini**

Premessa

Il sottoscritto SIMONE TOMMASINI - nato a _____ il _____ c.f. _____, residente in _____ () via _____ n. _____ CAP _____ -

personalmente e quale membro del "COMITATO PER CASELLE, Cittadini uniti per la difesa e la valorizzazione del loro territorio e della loro Comunità" - è contrario alla realizzazione dell'ampliamento e potenziamento dell'aeroporto Valerio Catullo di Verona e quindi alla realizzazione delle opere contenute nel Masterplan citato in oggetto.

Tali opere non hanno alcuna motivazione di pubblico interesse ed inoltre comportano un ingiusto e non compensato né mitigato aggravio di inquinamento e disagio per il Comune di Sommacampagna (VR), ed in particolare per la frazione di Caselle, già fortemente gravata di grandi infrastrutture di livello nazionale o comunque sovracomunale (es. Aeroporto - A4 - A22 con relativo incrocio - ferrovia MI-VE e futura TAV e SI.TA.VE - Quadrante Europa e magazzini generali - numerose cave e discariche), il tutto ben noto ai proponenti del Masterplan.

Si dica infatti che ad oggi socio di maggioranza dell'aeroporto Catullo è una

società privata, la SAVE S.p.A., la quale in quanto tale persegue interessi privati (il proprio profitto), e non pubblici.

La società di gestione dell'aeroporto Catullo di Verona ed ENAC unitamente ad essa, hanno presentato al pubblico il MASTERPLAN per l'esecuzione di varie opere in ampliamento e potenziamento dell'aeroporto predetto, per perseguire – a tappe temporali, entro il 2030 – l'obbiettivo di raddoppiare il n. di passeggeri (da 2.700.000 circa di oggi a 5.600.000 circa nel 2030) e aumentare di ½ il n. 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 chiarito, 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 1986, pena la sua NULLITA'

Risulta che a far data de 1986 sia obbligatorio lo svolgimento della procedura di VIA (valutazione impatto ambientale) prima della realizzazione di opere nuove e/o di modifica e/o ampliamento di aeroporti con piste di lunghezza superiore a mt. 1500, come è il caso dell'aeroporto Catullo di Verona.

Risulta da prove documentali certe e inconfutabili (alcune reperibili presso gli archivi del Comune di Sommacampagna) che tale aeroporto 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:

1985-1989 realizzazione magazzino merci e palazzina servizi

1987 ampliamento aerostazione passeggeri e caserma alloggi

1987 nuova viabilità

1988 ampliamento piazzale aerei

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 1986 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 1986 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 volutamente solo parziale, la quale per forza di cose fornirà solo dati incompleti e fuorvianti, 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. Una VIA fondata su dati inattendibili e fuorvianti è come una VIA non eseguita.

Se dunque la VIA eseguita solo sulle opere del Masterplan (o poco più di esse) sarà nulla perché 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.

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.

3) 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 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 beneficeranno 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.

Devono essere poste a carico della società di gestione le seguenti opere di mitigazione:

- Realizzazione di 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.
- Elargizione a carico della società di gestione, di un contributo economico a tutti i proprietari di abitazioni e/o uffici (almeno della frazione di Caselle, maggiormente interessata da questo genere di disagio) che sostituiscano i serramenti esistenti con altri di nuova concezione in grado di isolare dai rumori, dal momento che tale disturbo sicuramente aumenterà (sia per l'incremento del traffico aereo che veicolare) per fatto e colpa dei proponenti il Masterplan; non è infatti assolutamente sufficiente né accettabile la sola offerta di sostituire gli infissi delle scuole o di altri edifici pubblici, dal momento che tale tipo di disturbo è arrecato a tutti i cittadini, e non solo ad alcune categorie ristrette di essi.
- Realizzazione, a cura e spese della società di gestione, di un polmone

verde per favorire la "decarbonizzazione" dei luoghi, da situare in una zona a scelta (dell'Amministrazione Comunale) del paese, acquisendola al patrimonio del Comune ove necessario e piantumandola: si useranno essenze vegetali che impediscano il "bird strike". Molteplici sono infatti gli aeroporti mondiali circondati da foreste e laghi/mare. A questo proposito si fa presente che negli anni '90 l'aeroporto aveva piantumato a proprie spese una piccola area a confine tra i Comuni di Sommacampagna e Villafranca, in cambio della realizzazione di una propria infrastruttura, e che tuttavia poco tempo dopo tale area è stata adibita a parcheggio da parte della società di gestione, con conseguente estirpazione degli alberi, mai più in seguito rimessi a dimora. Ciò ha quindi comportato l'eliminazione senza contropartita del piccolo effetto compensativo a suo tempo concesso alle comunità: si chiede ora che tali alberi – almeno nella medesima quantità – vengano ripiantati a cura e spese della società di gestione, anche inserendoli nell'area verde sopra descritta (quale aggiunta di verde).

- 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 della rotonda all'incrocio (poiché diverrà molto pericoloso con l'incremento del traffico previsto) tra la strada SP 26 e via Molinara-via Pantina
- 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.

4) Ammontare somme stanziare a MITIGAZIONE – conteggio errato per grave difetto

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 1986 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 1986 ad oggi), per cui il suo importo complessivo dovrà essere di gran lunga maggiore (almeno il doppio o il triplo, o anche di più), pena il mancato rispetto

della *ratio* fondante della normativa sulla VIA (obbligo di mitigare OGNI impatto ambientale provocato).

5) 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.

6) Opere di COMPENSAZIONE – ulteriori e diverse rispetto alle opere di mitigazione - È necessario chiederle

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 sovracomunali 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 a 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.

7) 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. E' 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.

8) 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, perchè 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. Ad esempio risulta che l'inquinamento atmosferico, prodotto oltre che dagli aerei in decollo e atterraggio anche dai veicoli che accedono e recedono dall'aeroporto, sia stato rilevato a Calzoni, ovvero in area che risulta più lontana dalle 2 autostrade e dalle maggiori tangenziali, ed in area non interessata in maniera diretta dalle linee di decollo e atterraggio degli aerei, ove gli stessi spingono al massimo i motori, rilasciando la maggior quantità di inquinanti: se questa è la premessa, è ovvio che i dati non siano rivelatori a pieno della reale situazione complessiva dell'aria. Le tempistiche dei rilievi appaiono poi 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.

9) Indagini sugli effetti CUMULATIVI – necessarie – acquisizione dati epidemiologici

Come indicato in premessa, 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 ne 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 lo sfiorare il dato nel complesso.

Facciamo un esempio pratico: 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 rinvia 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.

Con riserva d'altro

Si allega: copia C.I. Simone Tommasini

Verona, 14 marzo 2016

Firmato

– come parte integrante del messaggio pec inviato a -
dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it

Simone Tommasini



**AL MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E
DEL MARE**

VIA PEC a: dgsalvaguardia.ambientale@pec.minambiente.it

OSSERVAZIONI

**al progetto MASTERPLAN aeroporto Valerio Catullo di Verona e alla
S.I.A. e alla sintesi non tecnica - pubblicato sul sito del Comune di
Sommacampagna VR il 19.01.16, da sottoporre a procedura VIA -
presentate da**

Melania ZERPELLONI

Premessa

La sottoscritta **MELANIA ZERPELLONI** - nata a _____ il _____ c.f. ZRP
_____, residente in _____ () via _____ n. _____ CAP _____

personalmente e quale membro del "*COMITATO PER CASELLE, Cittadini uniti per la difesa e la valorizzazione del loro territorio e della loro Comunità*" -

è contraria alla realizzazione dell'ampliamento e potenziamento dell'aeroporto Valerio Catullo di Verona e quindi alla realizzazione delle opere contenute nel Masterplan citato in oggetto.

Tali opere non hanno alcuna motivazione di pubblico interesse ed inoltre comportano un ingiusto e non compensato né mitigato aggravio di inquinamento e disagio per il Comune di Sommacampagna (VR), ed in particolare per la frazione di Caselle, già fortemente gravata di grandi infrastrutture di livello nazionale o comunque sovracomunale (es. Aeroporto - A4 - A22 con relativo incrocio - ferrovia MI-VE e futura TAV e SI.TA.VE - Quadrante Europa e magazzini generali - numerose cave e discariche), il tutto ben noto ai proponenti del Masterplan.

Si dica infatti che ad oggi socio di maggioranza dell'aeroporto Catullo è una

società privata, la SAVE S.p.A., la quale in quanto tale persegue interessi privati (il proprio profitto), e non pubblici.

La società di gestione dell'aeroporto Catullo di Verona ed ENAC unitamente ad essa, hanno presentato al pubblico il MASTERPLAN per l'esecuzione di varie opere in ampliamento e potenziamento dell'aeroporto predetto, per perseguire - a tappe temporali, entro il 2030 - l'obbiettivo di raddoppiare il n. di passeggeri (da 2.700.000 circa di oggi a 5.600.000 circa nel 2030) e aumentare di ½ il n. 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 chiarito, 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 1986, pena la sua NULLITA'

Risulta che a far data de 1986 sia obbligatorio lo svolgimento della procedura di VIA (valutazione impatto ambientale) prima della realizzazione di opere nuove e/o di modifica e/o ampliamento di aeroporti con piste di lunghezza superiore a mt. 1500, come è il caso dell'aeroporto Catullo di Verona.

Risulta da prove documentali certe e inconfutabili (alcune reperibili presso gli archivi del Comune di Sommacampagna) che tale aeroporto 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:

1985-1989 realizzazione magazzino merci e palazzina servizi

1987 ampliamento aerostazione passeggeri e caserma alloggi

1987 nuova viabilità

1988 ampliamento piazzale aerei

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 1986 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 1986 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 volutamente solo parziale, la quale per forza di cose fornirà solo dati incompleti e fuorvianti, 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. Una VIA fondata su dati inattendibili e fuorvianti è come una VIA non eseguita.

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.

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.

3) 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 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 beneficeranno 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.

Devono essere poste a carico della società di gestione le seguenti opere di mitigazione:

- Realizzazione di 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.
- Elargizione a carico della società di gestione, di un contributo economico a tutti i proprietari di abitazioni e/o uffici (almeno della frazione di Caselle, maggiormente interessata da questo genere di disagio) che sostituiscano i serramenti esistenti con altri di nuova concezione in grado di isolare dai rumori, dal momento che tale disturbo sicuramente aumenterà (sia per l'incremento del traffico aereo che veicolare) per fatto e colpa dei proponenti il Masterplan; non è infatti assolutamente sufficiente né accettabile la sola offerta di sostituire gli infissi delle scuole o di altri edifici pubblici, dal momento che tale tipo di disturbo è arrecato a tutti i cittadini, e non solo ad alcune categorie ristrette di essi.
- Realizzazione, a cura e spese della società di gestione, di un polmone

verde per favorire la "decarbonizzazione" dei luoghi, da situare in una zona a scelta (dell'Amministrazione Comunale) del paese, acquisendola al patrimonio del Comune ove necessario e piantumandola: si useranno essenze vegetali che impediscano il "bird strike". Molteplici sono infatti gli aeroporti mondiali circondati da foreste e laghi/mare. A questo proposito si fa presente che negli anni '90 l'aeroporto aveva piantumato a proprie spese una piccola area a confine tra i Comuni di Sommacampagna e Villafranca, in cambio della realizzazione di una propria infrastruttura, e che tuttavia poco tempo dopo tale area è stata adibita a parcheggio da parte della società di gestione, con conseguente estirpazione degli alberi, mai più in seguito rimessi a dimora. Ciò ha quindi comportato l'eliminazione senza contropartita del piccolo effetto compensativo a suo tempo concesso alle comunità: si chiede ora che tali alberi - almeno nella medesima quantità - vengano ripiantati a cura e spese della società di gestione, anche inserendoli nell'area verde sopra descritta (quale aggiunta di verde).

- 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 della rotonda all'incrocio (poiché diverrà molto pericoloso con l'incremento del traffico previsto) tra la strada SP 26 e via Molinara-via Pantina
- 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.

4) Ammontare somme stanziare a MITIGAZIONE – conteggio errato per grave difetto

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 1986 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 1986 ad oggi), per cui il suo importo complessivo dovrà essere di gran lunga maggiore (almeno il doppio o il triplo, o anche di più), pena il mancato rispetto

della *ratio* fondante della normativa sulla VIA (obbligo di mitigare OGNI impatto ambientale provocato).

5) 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.

6) Opere di COMPENSAZIONE – ulteriori e diverse rispetto alle opere di mitigazione - È necessario chiederle

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 sovracomunali 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 a 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.

7) 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. E' 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.

8) 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, perchè 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. Ad esempio risulta che l'inquinamento atmosferico, prodotto oltre che dagli aerei in decollo e atterraggio anche dai veicoli che accedono e recedono dall'aeroporto, sia stato rilevato a Calzoni, ovvero in area che risulta più lontana dalle 2 autostrade e dalle maggiori tangenziali, ed in area non interessata in maniera diretta dalle linee di decollo e atterraggio degli aerei, ove gli stessi spingono al massimo i motori, rilasciando la maggior quantità di inquinanti: se questa è la premessa, è ovvio che i dati non siano rivelatori a pieno della reale situazione complessiva dell'aria. Le tempistiche dei rilievi appaiono poi 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.

9) Indagini sugli effetti CUMULATIVI – necessarie – acquisizione dati epidemiologici

Come indicato in premessa, 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 ne 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 lo sfiorare il dato nel complesso.

Facciamo un esempio pratico: 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.

Con riserva d'altro

Si allega: copia C.I. Melania Zerpelloni

Verona, 14 marzo 2016

Firmato

– come parte integrante del messaggio pec inviato a -
dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it

Melania Zerpelloni

