

T. () Cell. ()
Mail: ()



TERZA PARTE
da 61 a 63

Caselle d'Erbe, 29.03.2016

OSSERVAZIONI FUORI TERMINE

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

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

- Al **Ministero dell'Ambiente**
Direz. Generale V.I.A. - V.A.S.
dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it
- Al **Ministero dei Beni Culturali**
Direz. Gen.le per il Paesaggio
mbac-dg-beap@mailcert.beniculturali.it
- Alla **Regione Veneto**
Settore V.I.A.
dip.ambiente@pec.regione.veneto.it
- All' **E.N.A.C.**
Dir. Cent. Infrastrut. Aeroporti
protocollo@pec.enac.gov.it
- Al **Sindaco di Sommacampagna**
sommacampagna.vr@cert.ip-veneto.net
- Al **Sindaco di Villafranca**
protocollo.comune.villafranca.vr@pecveneto.it
- Al **Sindaco di Verona**
protocollo.informatico@pec.comune.verona.it
- Alla **Provincia di Verona**
ambiente.provincia.vr@pecveneto.it

Oggetto:

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

Se in data **19 Marzo 2016** il sottoscritto aveva tentato di inviare - via PEC - le **Osservazioni alla V.I.A. dell'Aeroporto Valerio Catullo** - che però **non erano state consegnate** - questa **mancata consegna** era in conseguenza del fatto... che la **Casella P.E.C. del Ministero dell'Ambiente era... "PIENA"**.

Se evidenzio questo **disservizio del sistema** è perché il sottoscritto ritiene che **altre Osservazioni alla VIA non siamo mai arrivate alla PEC del Ministero.**

Oggetto: AVVISO DI MANCATA CONSEGNA: Osservazioni ... **Allegati:** **Messaggio firmato**

Avviso di mancata consegna

Il giorno 19/03/2016 alle ore 11:56:35 (+0100) nel messaggio "Osservazioni alla "Istanza di V.I.A." relativa al Master Plan del Piano di Sviluppo dell'Aeroporto "Valerio Catullo" di Verona - PARTE PRIMA - da 01 a 50" proveniente da "beniamino.sandrini@legalmail.it" e destinato all'utente "dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it" è stato rilevato un errore: **5.2.2 - Aruba Pec S.p.A. - casella piena**
Il messaggio è stato rifiutato dal sistema.
Identificativo messaggio: CA3FB9C2.006F3B9E.8E846C1B.FE803595.posta-certificata@legalmail.it

Se quando il sistema della PEC invia questa segnalazione: “**Avviso di mancata consegna**” - a causa della “**Casella piena**” - il sottoscritto è già a conoscenza che la PEC inviata, ma non consegnata, non verrà più ricevuta dal sistema in automatico qualora la PEC sarà svuotata e visto che alla data odierna, sul sito web del Ministero dell’Ambiente mancano ancora delle Osservazioni alla V.I.A. a partire da quelle che forse ha elaborato la Commissione VIA della Regione Veneto, ma forse anche quelle della Provincia di Verona e anche quelle del Comitato per Salvare Caselle, credo che questo disservizio vada evidenziato.

Come è noto, il sottoscritto ha già inviato delle Osservazioni alla VIA del Master Plan dell’Aeroporto Valerio Catullo: www.va.minambiente.it/File/Documento/177243 che oggi vengono integrate con queste altre **TRE Osservazioni** che potremmo definire come “**OSSERVAZIONI FUORI TERMINE**”, anche se vengono inviate perché **sono state predisposte solo dopo aver preso visione delle Osservazioni alla VIA** come presentate dai Comuni di Verona, di Villafranca e di Sommacampagna.

OSSERVAZIONE n° 61

Con questa Osservazione di evidenza il contenuto di alcuni paragrafi tratti dalle Osservazioni come sono state predisposte dal Comune di Verona, www.va.minambiente.it/File/Documento/177324 che di fatto sintetizzano - in modo più tecnico - alcune delle Osservazioni come predisposte dal sottoscritto.

non è stata fatta alcuna valutazione specifica in merito agli effetti cumulativi del Master Plan con le altre opere e infrastrutture che insistono sulla medesimo territorio di influenza (autostrada, Quadrante Europa, linea ferroviaria, mercato ortofrutticolo, ecc.), né tanto meno sulle previsioni di sviluppo che le stesse prevedono di avere. La valutazione degli effetti di un progetto in sede di VIA dovrebbe invece includere un’analisi degli effetti cumulativi sull’ambiente che tale progetto può produrre se viene considerato congiuntamente ad altri progetti in corso, e alle opere od infrastrutture esistenti. Si dovrà verificare pertanto, in corrispondenza dei recettori, gli effetti prodotti dai flussi di traffico aeroportuale e veicolare (indotto e complessivo), valutando la concorsualità delle sorgenti;

si ricorda che la concorsualità delle infrastrutture di trasporto, nel momento in cui si verifica una sovrapposizione delle fasce acustiche, debba essere valutata secondo quanto previsto dall’Allegato 4 del D.M. 29/11/2000 “Criterio di valutazione dell’attività di risanamento da ascrivere a più sorgenti sonore che immettono rumore in un punto”. È importante sottolineare come tale condizione sia legata alla differenza tra i livelli immesse dalle sorgenti in un determinato punto, l’eventuale concorsualità deve quindi essere verificata puntualmente per ciascun ricettore, per poter così stabilire se escludere il contributo di una o più sorgenti;

nel paragrafo relativo agli interventi di mitigazione e compensazione in fase di esercizio non sono stati individuati, né tanto meno dimensionati secondo calcoli modellistici previsionali, interventi di bonifica acustica specifici, ma solo a carattere generale. Tale approccio non consente peraltro di definire, per ogni singolo recettore, la necessità o meno di intervenire, a valle di valutazioni sull’efficacia di eventuali altre tipologie di opere di mitigazione, quindi con interventi diretti sull’involucro edilizio (es. sostituzione serramenti);

manca piano di monitoraggio secondo gli indirizzi metodologici generali delle “Linee Guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a Valutazione di Impatto Ambientale (D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.; D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.)”, elaborato predisposto da ISPRA, infatti ai sensi dell’art.28 del D.Lgs.152/2006 e s.m.i. il monitoraggio ambientale è parte integrante del processo di VIA che, successivamente alla decisione, rappresenta lo strumento di verifica e di controllo degli effetti sull’ambiente derivanti dalla costruzione e dall’esercizio dell’opera;

si dovrà anticipare nel programma lavori, per quanto possibile, la realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione ambientale rispetto al completamento dell’infrastruttura aeroportuale.

per definire la qualità dell’aria nei dintorni dell’aeroporto, sono stati utilizzati i risultati delle campagne di indagine del 2010, 2012 e 2013, ricavando dei valori utilizzati in sostituzione di medie annuali con campagne di estensione limitata e in anni diversi, in contrasto con gli obiettivi di qualità dei dati previsti dal Dlgs 155/2010. Inoltre le campagne di misura non coprono quasi mai il periodo invernale (solo il mese di febbraio), che per gli ossidi di azoto è il periodo più critico. Si ritiene pertanto che le considerazioni ricavate sulla qualità dell’aria attuale non siano attendibili;

I valori orari degli inquinanti misurati presentano un andamento tipico del traffico veicolare, con picco la mattina e la sera e un calo il fine settimana. Il traffico aereo e il traffico veicolare indotto, invece, presentano un picco nelle ore centrali della giornata e nel fine settimana. Si rende necessaria un approfondimento sulla scelta del punto del punto di massima ricaduta;

si condivide l’origine dei dati meteorologici utilizzata, tuttavia si ritiene necessario utilizzare non i dati di un unico anno, ma una media di un periodo più lungo. In particolare l’anno scelto, il 2014, è stato caratterizzato per condizioni anomale particolarmente favorevoli alla dispersione degli inquinanti;

si ritiene significativo l’aumento del biossido di azoto previsto, sia come media annuale (incremento superiore al 5% del valore limite), sia come superamento della soglia oraria (da 5 a 17 superamenti);

l’effetto delle mitigazioni proposte non è stato quantificato;

In merito all'inquinamento luminoso si evince dalla relazione tecnica di S.I.A. che risultano in corso di sostituzione gli impianti luminosi esistenti con tecnologia a LED. Si sottolinea che i termini per l'adeguamento, previsti dalla legge regionale del Veneto n. 17 del 7 agosto 2009, sono scaduti e il progetto non indica le tempistiche entro cui verranno effettuati i lavori.

Relativamente a questo aspetto, lo sviluppo previsto nel Masterplan dell'Aeroporto "Catullo", deve trovare modalità e soluzioni per essere compatibile con il diritto alla qualità della vita della popolazione residente.

Da un punto di vista di pianificazione acustica, il territorio in esame è soggetto a due differenti strumenti urbanistici:

- la zonizzazione acustica comunale relativa all'area in cui insiste l'aeroporto;
- la specifica disciplina del rumore aeroportuale, che prevede l'istituzione di un'apposita commissione aeroportuale istituita ai sensi dell'art. 5 del DM 31 ottobre 1997;

Avuto presente che le disposizioni del comma 5-bis dell'articolo 26 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, introdotto dal comma 1 dell'art.9 della Legge 28 dicembre 2015, n. 221, si applicano ai procedimenti iniziati dopo la data di entrata in vigore della legge e specificatamente per gli impianti indicati dal punto 1 e 2 dell'allegato 2 alla parte 2 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, si ritiene opportuno comunque considerare la predisposizione di una valutazione di impatto sanitario (VIS), quale strumento per offrire informazioni a chi pianifica e a chi decide riguardo alle conseguenze di ciò che si decide¹ con particolare riferimento all'ambito del settore della sanità pubblica.

Nel condividere tutto quanto sopra deliberato dal Comune di Verona il sottoscritto ritiene che quanto proposto e richiesto debba essere accolto e che pertanto la documentazione della VIA dell'Aeroporto di Verona debba essere integrata con quanto sopra chiesto in modo chiaro e inequivocabile e ovviamente deve essere poi di conseguenza riaperti i termini per presentare le Osservazioni.

OSSERVAZIONE n° 62

Anche con questa Osservazione il sottoscritto torna ad "osservare" la questione del **perimetro del Sedime dell'Aeroporto Valerio Catullo** e quindi delle opere che devono essere sottoposte alla VIA relativamente al Master Plan che sarebbe stato presentato da ENAC (utilizzando i documenti elaborati dalla Catullo SpA) e si evidenzia il contenuto delle pagine 71 e 72 delle Norme Tecniche di Attuazione del PAT.

http://80.18.77.75/ulisse/pat/NT_NormeTecniche.zip

sub-ambito 7.1

Il sub-ambito 7.1 è contraddistinto dalla presenza dell'Aeroporto Valerio Catullo che, con il suo traffico aereo accompagnato da un parallelo sviluppo delle sue strutture, rappresenta una complessa sorgente di impatto ambientale il cui Piano di Sviluppo Aeroportuale, al momento attuale, è sottoposto alle fasi iniziali della Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i. di competenza ministeriale. Nell'ambito di tale procedura potranno **essere analizzati e valutati in maniera integrata gli impatti complessivi, attuali e futuri, imputabili a tale infrastruttura** di rango sovracomunale.

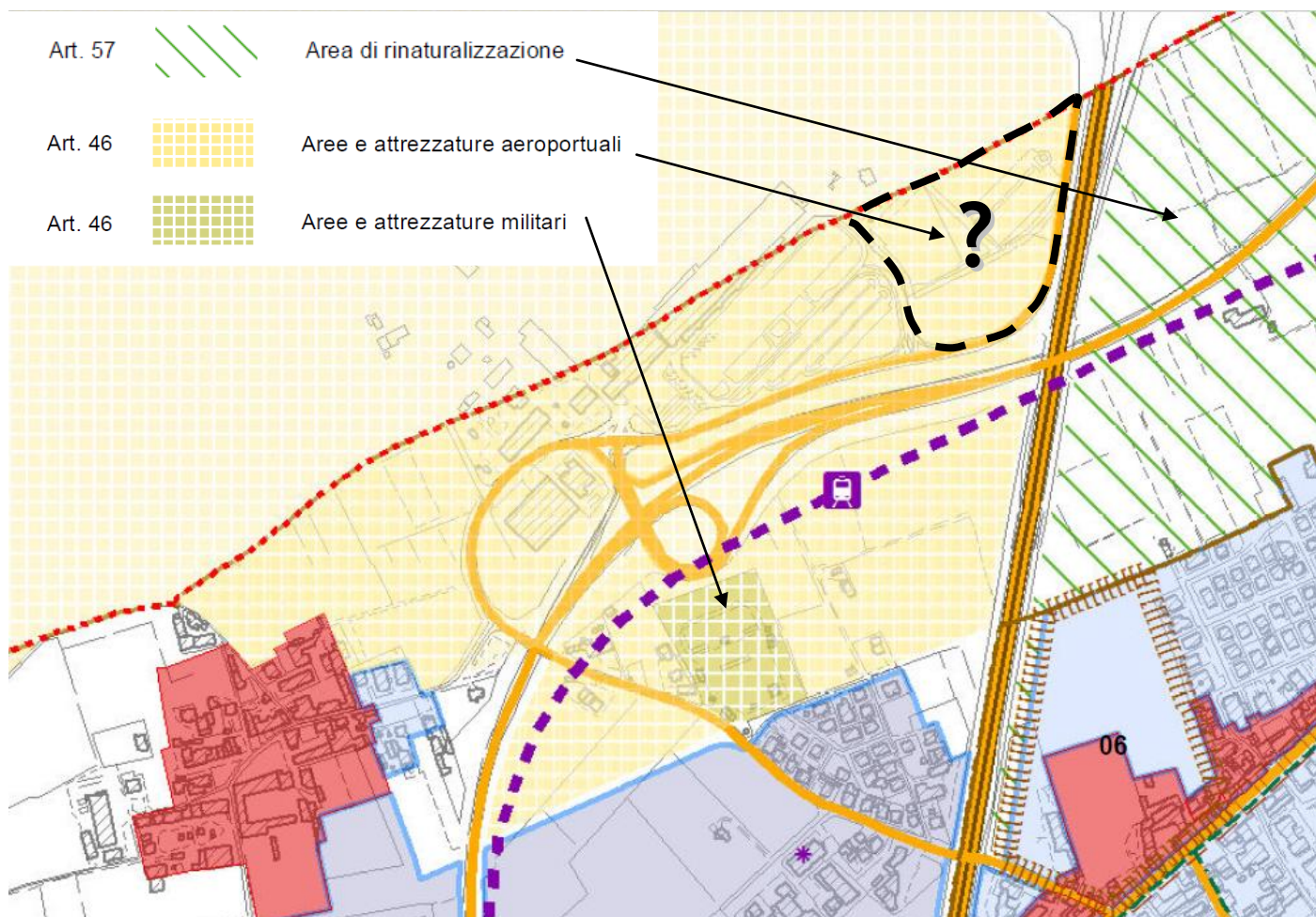
Per quanto concerne i **nuovi carichi insediativi, il PAT**, nel recepire la disciplina sulle zone assoggettate ai piani di Rischio/Tutela dell'aeroporto, **riserva nell'intorno dell'aeroporto 120.000 mq di aree di sviluppo dello scalo** e 240.000 mq di aree a servizi, **il 50% destinate alla compensazione ambientale.** Le politiche principali sono rivolte ad accompagnare la struttura, che rappresenta a terra un rilevante attrattore di traffico, nella ricerca di una più adeguata accessibilità sia stradale che ferroviaria e di una **migliore politica della sosta.**

Essendo le modalità progettuali e attuative di tali politiche ancora sfumate, gli effetti sulla qualità dell'aria e del clima acustico sono stati valutati in maniera incerta, mentre sono stati valutati negativi nei confronti del consumo di suolo, dell'impermeabilizzazione (la valutazione della compatibilità idraulica determina un valore del volume di invaso per ettaro di area impermeabilizzata per l'ATO 7.1 pari a 395 mc/ha) e del potenziale aumento dei fattori di pressione sulla qualità delle acque sotterranee. Le acque di dilavamento di origine meteorica delle nuove superfici impermeabilizzate dovranno essere opportunamente trattate prima dell'immissione nel corpo idrico ricettore.

Non si riscontrano problematiche particolari per la componente "Suolo e sottosuolo", anche se la **bonifica del suolo in corso di esecuzione presso l'area denominata "Ex Cava Marchi"** potrà condizionare lo sviluppo dello specifico intervento di parcheggio multipiano.

Positivi invece gli effetti conseguenti la programmazione delle **manovre di compensazione ambientale per ridurre o mitigare gli impatti esercitati nei confronti dei tessuti insediativi** circostanti.

Con questa Osservazione si insiste nell'evidenziare la richiesta di comprendere perché l'area aeroportuale di proprietà della Catullo SpA (indicata all'interno del perimetro con linea tratteggiata nera) sia stata esclusa dalla procedura di VIA come presentata dalla Società Catullo SpA.



Come già evidenziato nelle precedenti Osservazioni il sottoscritto ritiene che le aree come sopra e a lato indicate **debbano essere inserite nella istanza di VIA del Master Plan dell'Aeroporto Valerio Catullo**, anche perché quella area erano già inserite nella procedura di "scoping".

Per completezza di informazione va evidenziato che il PAT approvato dal Comune di Villafranca **non ha concesso ulteriori carichi urbanistici oltre a quelli già stabiliti dal PRG che prevedevano 120.000 mq destinati ad uso Commerciale-Direzione-Alberghiero e 240.000 mq destinati a Standard Urbanistici** ed è evidente che nella Istanza di VIA devono essere individuati come sono stati utilizzati i 120.000 mq e i 240.000 mq come stabiliti nel PRG di Villafranca.



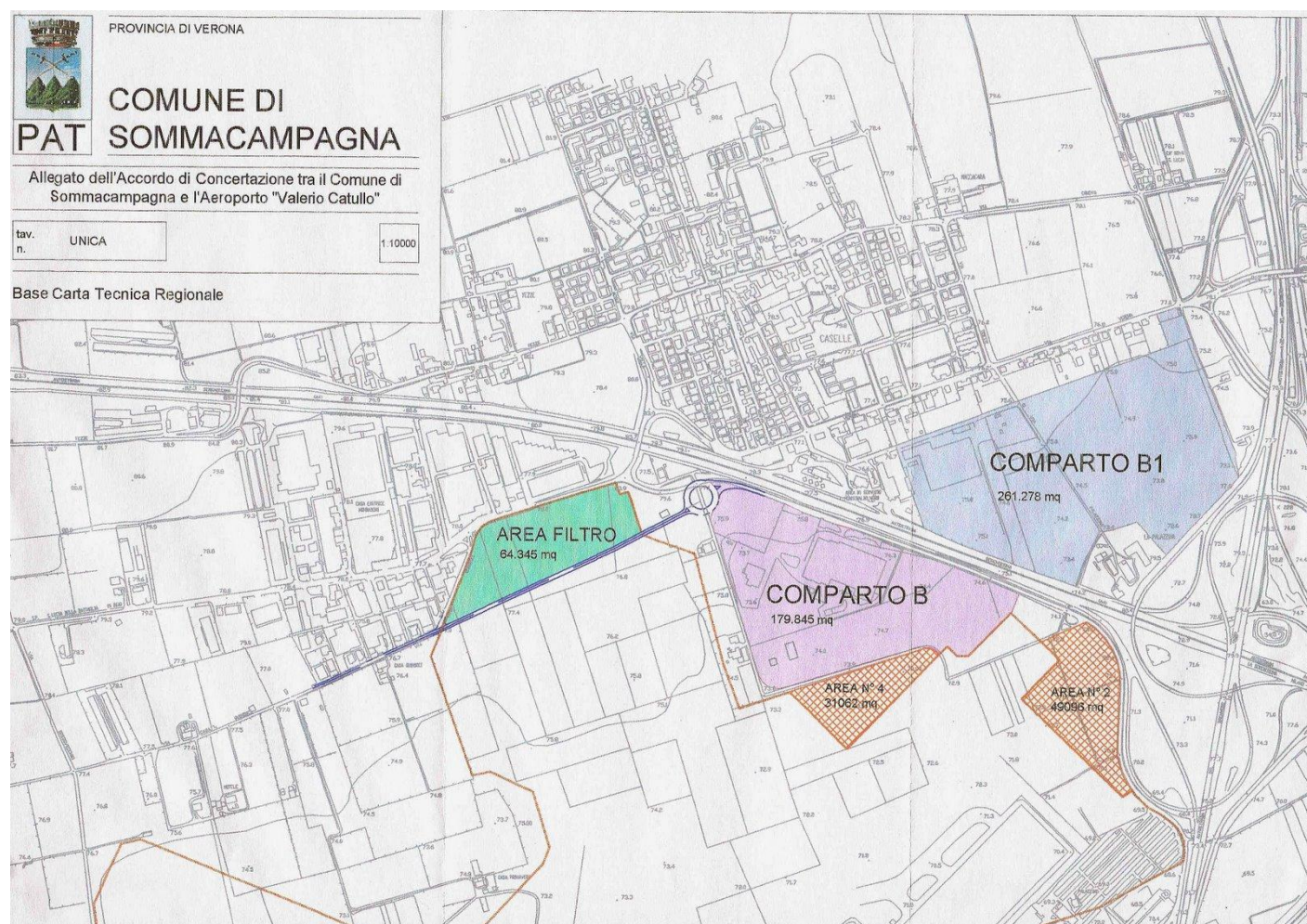
Si è ricordato questa Osservazione, in quanto si è voluto evidenziare che le possibilità di edificazione della parte dell'Aeroporto Valerio Catullo ricadente nel Comune di Villafranca sono state stabilite come riportato nelle previsioni del PRG e senza alcun nuovo incremento nella programmazione del PAT.

E se nel PRG (PAT) di Villafranca le possibilità edificatorie di 120.000 mq sono compensate con 240.000 mq destinate a Standard Urbanistico a cui vanno aggiunte anche 260.000 mq. di area di rinaturalizzazione (come indicate nella pagina precedente) si ricorda che nel PAT del Comune di Sommacampagna, le possibilità edificatorie assegnate all'Aeroporto sono pari a **0,00 mc.** (diconsi **zerometricubi**).

OSSERVAZIONE n° 63

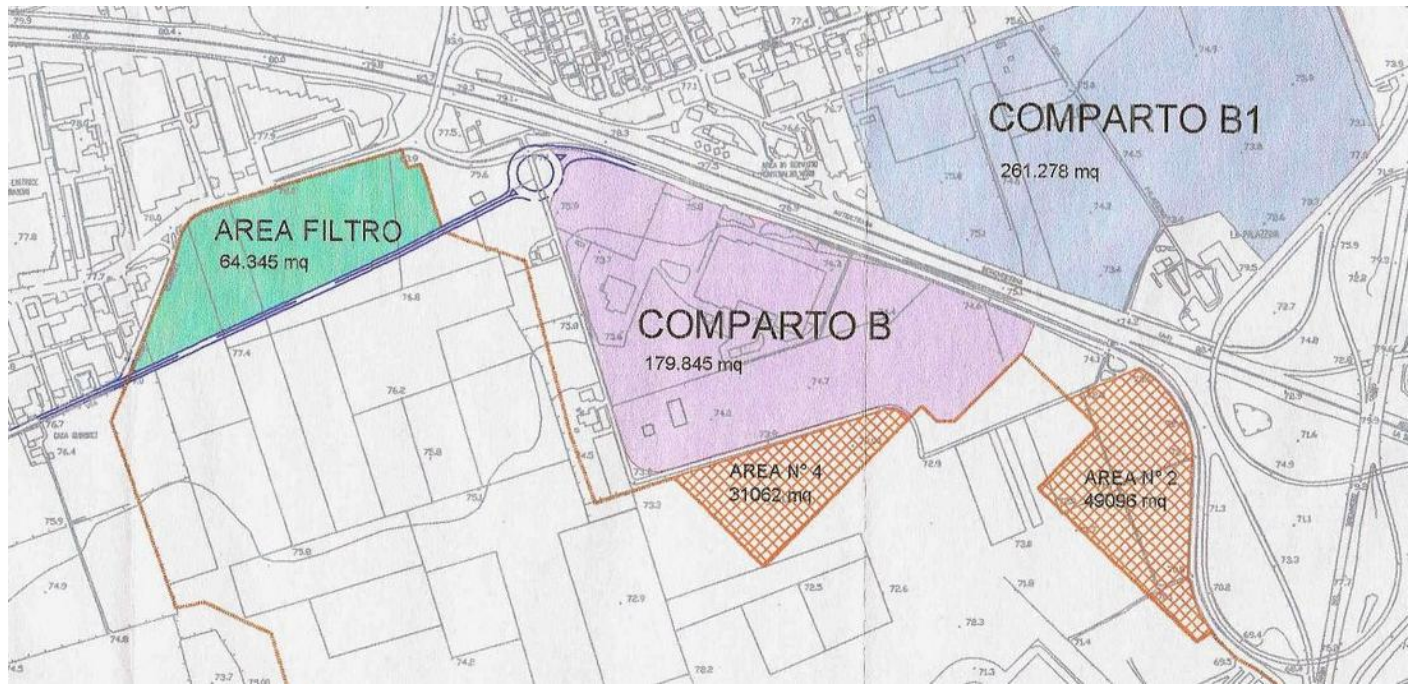
Con questa Osservazione - che riprende l'Osservazione n° 53 - per prima cosa, si vuole ricordare l'**Accordo di Concertazione** (sottoscritto nel 2008) tra l'allora **Presidente** della Società Aeroporto Catullo SpA: **Fabio Bortolazzi** e l'allora **Sindaco** del Comune di Sommacampagna: **Graziella Manzato** (ancora oggi Sindaco)... **Accordo** che l'Aeroporto **non ha rispettato**.

Parrebbe essere quindi evidente che se l'Aeroporto Valerio Catullo vuole ampliarsi "**in mc.**" avendo a disposizione "**ZERO mc.**" la quantità "**di mc.**" che necessitano all'Aeroporto **devono essere acquisiti** dalla Società Aeroporto Valerio Catullo SpA, con il metodo del "**CREDITO EDILIZIO**", che potrebbe essere **acquisiti** nelle aree definite "**COMPARTO B1**" come riportate nella tavola allegata all'**Accordo di Concertazione** come sottoscritto dal **Presidente della Catullo SpA** nell'anno 2008 ed ovvio che dalla data del 14.03.1999 che devono essere acquisiti i "**CREDITI EDILIZI**" in parte già edificati dalla Catullo SpA.



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

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



Con questa Osservazione si chiede che la società Aeroporto Valerio Catullo sia **obbligata ad acquistare le aree indicate come “COMPARTO B1”** al fine di trasferire i **“CREDITI EDILIZI”** oggi presenti su quest’area in modo che il volume qui edificabile sia trasferito alla Catullo SpA per gli ampliamenti dell’Aerostazione.

L’area definita come **“COMPARTO B1”** - senza più alcuna possibilità edificatoria, perché **“i mc.”** sono stati trasferiti con il **“CREDITO EDILIZIO”** (perché acquistati dalla Catullo SpA) - dalla Catullo SpA verrà ceduta al Comune di Sommacampagna adeguatamente attrezzata, alberata e piantumata, al fine di diventare un’area a filtro tra l’Aeroporto e l’Autostrada A4 e A22 a protezione dell’abitato di Caselle.

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

Ampliamento dell’Aeroporto che potrebbe essere concesso solo con il **“CREDITO EDILIZIO”** e con la **contestuale cessione al Comune di Sommacampagna adeguatamente attrezzata, alberata e piantumata, dell’area indicata come “COMPARTO B1”** nella Tavola allegata all’Accordo di Concertazione.

Con la cessione al Comune di Sommacampagna delle aree del **“COMPARTO B1”**, potrebbe essere anche concesso alla Catullo SpA anche la possibilità di **scavare della ghiaia** (con le tecniche della miglioria agraria) che sia necessaria ai progetti di ampliamento dell’Aeroporto, evitando così il transito sulle strade comunali e provinciali degli autocarri... da e per le cave esistenti nell’intorno.

In sostanza, se nel PAT è previsto **ZERO mc. di ampliamento per l’Aeroporto**, **l’Aerostazione non può essere ampliata**, a meno che... i metri cubi necessari la Catullo SpA non siano acquistati con il metodo del **“CREDITO EDILIZIO”**, ma solo nell’area indicata come **“COMPARTO B1”** affinché poi quell’area sia destinata ad opere di mitigazione e di compensazione ambientale per la popolazione di Caselle.

Con queste ulteriori Osservazioni parrebbe essere necessario che il **Master Plan dell’Aeroporto Valerio Catullo abbia da essere rivisto e ripresentato** tenendo conto di tutte le Osservazioni come presentate e che pertanto poi **siano riaperti i termini per presentare delle nuove Osservazioni all’Istanza di V.I.A.**

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

Un cittadino **“nativo”** di Caselle:

Beniamino Sandrini

beniamino.sandrini@legalmail.it

APPENDICE

Si evidenzia che alle ore 15:21 del 29 Marzo 2016 le Osservazioni alla VIA del Master Plan dell'Aeroporto Valerio Catullo di Verona presentate... sono solo in numero 10 e sono solo quelle sotto indicate e se mancano delle Osservazioni è forse per la questione "CASELLA POSTALE PIENA" della P.E.C. del Ministero dell'Ambiente che ad oggi non risultano essere state inviate le Osservazioni della Regione Veneto, della Provincia di Verona e del Comitato per Salvare Caselle (ma forse c'è ne sono altre, di cui il sottoscritto non ne è a conoscenza).

(n.10) Documenti procedura di Valutazione Impatto Ambientale avviata in data 19/01/2016

		Titolo	Sezione	Codice elaborato	Data	Scala	Dimensione
		Osservazione del Comune di verona in data 18/03/2016	Osservazioni del Pubblico	DVA-2016-0007571	18/03/2016	-	2792 Kbytes
		Osservazione del Sig. Beniamino Sandrini in data 21/03/2016	Osservazioni del Pubblico	DVA-2016-0007638	21/03/2016	-	17978 Kbytes
		Osservazione della Sig.ra Luisa Galeoto in data 21/03/2016	Osservazioni del Pubblico	DVA-2016-0007737	21/03/2016	-	1185 Kbytes
		Osservazione di circolo "il Riccio" Legambiente in data 21/03/2016	Osservazioni del Pubblico	DVA-2016-0007673	21/03/2016	-	573 Kbytes
		Osservazione del Comune di Sommacampagna in data 18/03/2016	Osservazioni del Pubblico	DVA-2016-0007604	18/03/2016	-	41085 Kbytes
		Osservazione del Comune di Villafranca di Verona in data 18/03/2016	Osservazioni del Pubblico	DVA-2016-0007491	18/03/2016	-	6823 Kbytes
		Osservazione del circolo "il Riccio" Legambiente per il tramite del Comune di Villafranca di Verona in data 18/03/2016	Osservazioni del Pubblico	DVA-2016-0007490	18/03/2016	-	446 Kbytes
		Osservazione del Comitato "No al casello autostradale di Dossobuono" in data 16/03/2016	Osservazioni del Pubblico	DVA-2016-0007269	16/03/2016	-	1564 Kbytes
		Osservazione del Sig. Gianni Morandini in data 14/03/2016	Osservazioni del Pubblico	DVA-2016-0006983	14/03/2016	-	5387 Kbytes
		Osservazione del Consorzio di Bonifica Veronese per il tramite della Regione Veneto in data 23/02/2016	Osservazioni del Pubblico	DVA-2016-0004689	23/02/2016	-	220 Kbytes