



COMUNE DI SOMMACAMPAGNA
PROVINCIA DI VERONA

DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE

n. 21 del 15/03/2016

OGGETTO: Osservazioni in merito a Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.) relativa al progetto "Master Plan Aeroporto Valerio Catullo" - Art. 23 del D.Lgs 152/2006.

L'annoduemilasedici, il giorno quindici del mese di marzo alle ore 18.00 nella sala consiliare, a seguito di regolari inviti, si è riunito il Consiglio Comunale in sessione Ordinaria ed in seduta Pubblica di prima convocazione.

Presiede l'adunanza il Sindaco **Graziella Manzato** e sono rispettivamente presenti ed assenti i seguenti Sigg.ri:

	Presente	Assente		Presente	Assente
1	MANZATO GRAZIELLA	X	10	TORTELLA MICHELE	X
2	PRINCIPE ELEONORA	X	11	CASSANO MAURIZIO GIUSEPPE	X
3	TRUNCALI ALESSANDRA	X	12	ADAMOLI GIANFRANCO	X
4	FASOL PAOLA	X	13	PIETROPOLI AUGUSTO	X
5	MONTRESOR MARCO	X	14	BIGHELLI ALBERTINA	X
6	BERTOLASO FABRIZIO	X	15	GOZZO FABIANO	X
7	ALLEGRI GIANDOMENICO	X	16	GIACOPUZZI WALTER	X
8	LEONCINI JACOPO	X	17	GALEOTO LUISA	X
9	GRANADOS ISABEL CRISTINA	X			

E' presente l'assessore esterno Sig. Nicola Trivellati.

Partecipa all'adunanza il Segretario Comunale dott. STAGNOLI DANIELA.

Il Presidente, constatato che gli intervenuti sono in numero legale, dichiara aperta la riunione ed invita i convocati a deliberare sull'oggetto sopraindicato.

Proponente: ASSESSORE BERTOLASO FABRIZIO

Oggetto: Osservazioni in merito a Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.) relativa al progetto "Master Plan Aeroporto Valerio Catullo" - Art. 23 del D.Lgs 152/2006.

SINDACO

Parola all'Assessore per la presentazione.

ALLEGRI

Chiarisco di non aver partecipato al voto, essendo fornitore di Rete Morenica.

Questa sera parliamo della procedura di valutazione di impatto ambientale per l'aeroporto, in particolare il masterplan presentato dall'aeroporto Valerio Catullo, e la procedura di VIA presentata al nostro Comune, da parte di Enac. Abbiamo avuto modo di vederlo, in varie situazioni, abbiamo fatto un'assemblea pubblica anche a Caselle, dopo aver richiesto che l'assemblea stessa venisse fatta dall'aeroporto, in modo che potesse spiegare bene quali erano le opportunità che lo stesso ritiene di dover ottenere da questa procedura di sviluppo dell'aeroporto Valerio Catullo. Non avendo ricevuto risposta, in data 10 abbiamo fatto un'assemblea a Caselle, dove sono state illustrate le caratteristiche di questo Masterplan, in particolare quelle che sono le preoccupazioni, che questa sera si concretizzeranno in osservazioni, da parte dell'assemblea comunale.

L'aeroporto Catullo è abbastanza conosciuto, ha avuto periodi di intensa crescita, negli anni '90, e 2006-2007, ma negli ultimi anni ha avuto un calo significativo di passeggeri e di voli. Questo piano intende dare un ulteriore impulso all'aeroporto, va a realizzare alcune infrastrutture, che la società che oggi lo gestisce ritiene fondamentali, perché possa essere appetibile da parte delle compagnie aeree, e quindi dei passeggeri. Sono alcune opere come avete visto in questa slide, configurano anche l'ammodernamento della struttura stessa.

Qui possiamo vedere nel dettaglio quelle che sono le proposte.

Innanzitutto, possiamo dire che l'espansione quasi totalmente è all'interno dell'attuale sedime aeroportuale, quindi non c'è espansione al di fuori di quello che oggi è l'area utilizzata per l'aeroporto civile. Il nostro è un aeroporto composto: c'è la parte militare e una parte che viene utilizzata per il civile.

Quasi tutto il piano di espansione dell'aeroporto rimane all'interno dell'attuale sedime aeroportuale.

Iniziamo a vedere quali sono le opere: abbiamo visto anche in commissione consiliare, ma faccio comunque una rapida illustrazione, che ci serve a capire il flusso di osservazioni che andremo ad effettuare.

L'aeroporto avrà un'evoluzione con l'autostazione, in particolare andrà a modificare e verrà ampliata, si accederà alla parte sicurezza solo dal secondo piano, che verrà quindi realizzato e completato.

Sarà fatto un collegamento, che credo indispensabile in un aeroporto di qualità, tra il settore arrivi e settori partenze.

Oggi chi transita nell'aeroporto di Verona ha la necessità di uscire e rientrare, quindi facendo anche l'operazione di sicurezza, in questo modo verrà collegata, come succede in quasi tutti gli aeroporti moderni, in modo che chi arriva potrà trasferirsi direttamente, e prendere un altro volo. Verrà ammodernato e potenziata, come dicevo, la parte commerciale, perché come ci viene riferito, oggi gli aeroporti non vivono sul ricavo "avio", chiamiamolo così, ma vivono soprattutto di quelli che sono i servizi aggiuntivi, in particolare i parcheggi e la parte commerciale, quindi è evidente che la società aeroportuale punta a potenziare questi servizi.

Infatti c'è anche il potenziamento davanti all'aerostazione di un nuovo parcheggio interrato, che sarà realizzato con 900 posti auto supplementari, verrà fatta una nuova rotatoria, sempre all'ingresso dell'aeroporto, sul territorio di Villafranca, lo vedete qui in basso, viene fatta la pavimentazione del parcheggio low cost, quello realizzato tra il 2005 e il 2009, oggi è in ghiaia e terra battuta, verrà pavimentato e verranno fatte tutte le operazioni di captazione delle acque piovane, e di desolazione e sabbiatura. Verrà realizzato un nuovo deposito dei mezzi di rampa, queste sono piccole cose, vado velocemente a descrivere le cose più importanti. Viene realizzata una nuova pista di uscita, in posizione più rapida per gli aerei che devono liberare la pista, e quindi la possibilità di non andare necessariamente in fondo alla pista, per poter poi accedere al parcheggio degli aeromobili, ma poter uscire prima in modo da poter liberare rapidamente la pista. Viene

sistemata tutta la pista di rullaggio, che vedete in arancione, verrà rifatta completamente, e viene realizzato quello che si chiama "turn pad", cioè un'area in fondo alla pista, in direzione di Villafranca, per consentire agli aeromobili di girare.

Nel frattempo, alle ore 18.35, entra il consigliere Bighelli, per cui i presenti risultano essere 15.

ALLEGRI

Sono facilitazioni per il movimento rapido degli aeromobili, per poter gestire al meglio la struttura dal punto di vista del movimento. Viene costruita una nuova torre di controllo, di impatto significativo dal punto di vista paesaggistico, oggi la torre di controllo esistente è una torre realizzata su tipologia militare, e ci dicono non essere rispondente alle esigenze di un aeroporto di questo tipo. Verrà quindi realizzata una torre di controllo, nella stessa zona di quella attuale, e vengono spostati alcuni servizi, che prima erano nella zona vicina all'aerostazione. In particolare, viene spostato il deposito carburanti, che quindi dal territorio di Sommacampagna va in quello di Villafranca, e la stazione dei pompieri, che si viene a trovare in posizione più centrale rispetto alla pista, e con possibilità di interventi rapidi.

Sostanzialmente, gli interventi esterni sono questi. Poi vengono risistemati tutti i parcheggi degli aeromobili.

In sostanza gli aeromobili vengono sistemati con la punta rivolta verso l'aerostazione, come vediamo in altri aeroporti, e questo da la possibilità di aumentare il numero di aeromobili che possono sostare sullo stesso spazio, e poi viene allargato. Questa è la parte di area che viene occupata in più, in parte in territorio di Sommacampagna, come vedete dalla linea di demarcazione. In particolare viene utilizzato un pezzo che è in territorio di Sommacampagna, dove oggi c'è anche una casa di civile abitazione, che verrà espropriata. Una parte interessante, come abbiamo visto nella slide precedente, è la realizzazione dei cosiddetti "fingers", 3 in una prima fase, che diventeranno 5 in quella definitiva.

I fingers sono quegli elementi tecnologici che consentono di salire sull'aereo senza dover transitare via terra con l'autobus, quindi direttamente l'aereo si avvicina all'aerostazione, e il passeggero, senza ulteriori mezzi, può accedere direttamente all'aeromobile.

Anche questo è un ammodernamento alla struttura dell'aeroporto, ne verranno realizzati 3 in una prima fase, poi gli altri.

Il piano parte dal 2016-17, fino al 2030, quindi la copertura di realizzazione delle opere, arriva a compimento nel 2030.

Qui possiamo vedere appunto la suddivisione tra lo stato di fatto, suddiviso tra sedime civile e in area militare, e l'ampliamento, che qui è descritto in viola, ce n'è una parte, ma non è estremamente significativo.

Quello che ci interessa di più, per l'elaborazione delle nostre osservazioni, è relativo all'orizzonte temporale in cui vengono realizzate le opere, e che cosa succede a fronte delle opere realizzate, o almeno la previsione della società.

Si parte dallo stato attuale, a dire il vero il 2014 viene considerato come anno zero nella procedura di valutazione, nello studio di impatto ambientale, e possiamo vedere i voli oggi presenti. Oggi sul nostro aeroporto i movimenti consolidati, sono di circa 30.000 l'anno, tra decolli e partenze: un decollo conta 1, una partenza conta 1. Per un totale di 2.630.000 passeggeri. Si prevede un incremento, già nel 2020 a 36.600 movimenti, per 4.146.000 passeggeri. E' poi previsto un altro step, nel medio periodo, per il 2025, per 41.600 movimenti, 4.800.000 passeggeri, e a regime 47.000 movimenti, per un totale di 5.600.000. La prima domanda, che balza all'occhio guardando questi dati, è che l'aumento non è lineare, infatti si prevede che i passeggeri raddoppino, anche se effettivamente i voli non raddoppiano.

La spiegazione che ci viene data è che la società tende a diminuire i voli charter, e a puntare sui voli low cost, che hanno una percentuale di riempimento maggiore rispetto ai voli di linea e charter, e quindi si prevede che l'aereo parta quasi sempre pieno. Questo fa aumentare il numero di passeggeri che la società si aspetta. Questa slide, anche se scritta in piccolo, cerca di dare quella che è l'impostazione delle opere che verranno realizzate, nella prima fase tra il 2020 - 2025 e il 2030. Tutta questa documentazione è ovviamente presente nella procedura di VIA, che è reperibile sul sito del ministero per l'Ambiente, è una documentazione abbastanza corposa, ma c'è anche un documento di 120, 130 pagine, che fa un po' da riepilogo delle oltre 900 pagine dello studio di impatto. Lo studio di impatto ambientale, a fronte delle opere che vengono realizzate, fa delle proposte, alcune mitigazioni. Le vediamo suddivise per categoria, in particolare: per l'atmosfera propone la regolazione dell'impiego dei motori aeronautici e degli APO durante la sosta, minimizzando i tempi di accensione, viene realizzata una rete a 400 Hertz su tutto il piazzale, in particolare per 10 piazzole di sosta. La rete a 400 Hz è quella che consente di alimentare gli aerei quando sono a terra, oggi sono alimentati o con motore aeronautico, quindi l'aeromobile mantiene attivo parte del motore, e consuma e crea (0:35:40 – 0:35:46 non registrato) Il contesto è l'interno dell'aeroporto. Sono le proposte che fanno loro, che mettono nello studio di impatto ambientale, al momento vediamo solo la proposta presentata. Quindi, loro propongono di realizzare questa rete di alimentazione, che consente l'alimentazione diretta degli aeromobili, che oggi viene fatta con un motore che è a bordo dell'aereo, oppure con i motori diesel, a gasolio, che vedete a fianco degli aerei, vengono avvicinati, forniscono la corrente all'aereo, ma ovviamente creano inquinamento sul territorio.

La seconda mitigazione è la minimizzazione dei tempi di attesa precedenti il decollo. Questa viene realizzata con una corretta gestione, ma soprattutto con i fingers, che consentono di far partire con minor tempo di attesa gli aerei già pronti per la partenza. Un'altra mitigazione, che vi leggo "favorire l'uso del trasporto pubblico". Ne approfitto, qui, per fare un

po' una digressione. Io e l'Assessore Bertolaso abbiamo partecipato, e innanzitutto richiesto come Comune, che il piano ci venisse dato prima della presentazione alla popolazione. Questo ci è stato concesso da parte di Enac, e abbiamo fatto una riunione il pomeriggio con i tecnici Enac e quelli dell'aeroporto, prima della presentazione al pubblico. Ci sembrava giusto che le Amministrazioni avessero la possibilità di vedere il piano con i propri tecnici e di discuterne con Enac. Alla prima riunione, quando ci hanno detto che una delle prime mitigazioni sarebbe di favorire l'uso del mezzo pubblico, abbiamo detto "Ma allora si realizzeranno infrastrutture pubbliche che collegano l'aeroporto alle reti ferroviarie esistenti?" La risposta è stata: "No, faremo una campagna di pubblicità per l'uso del mezzo pubblico", "Ma fate la campagna di pubblicità, se poi il mezzo pubblico non c'è?" Questa è la domanda di fondo, perché se favoriamo l'uso del mezzo pubblico oggi esistente è il collegamento autobus dalla stazione di Verona all'aeroporto.. questa mitigazione ci ha fatto un po' sorridere. Ve lo metto lì, perché credo che dia modo di capire come sono presentate alcune di queste mitigazioni. "Adottare mezzi di servizio a propulsione elettrica", ecco su questo siamo perfettamente d'accordo, è un'opera opportuna. Oggi gli autobus che si muovono nell'aeroporto sono diesel, se l'aeroporto adottasse mezzi a propulsione elettrica, sicuramente viene diminuito l'impatto ambientale. L'aggiornamento di bruciatori presso le centrali termiche. La minimizzazione delle sospensioni di polvere, durante decolli e atterraggio, Il trattamento della superficie landside, con miscela fotocatalitica. La superficie landside è quella relativa ai parcheggi, propongono di fare un trattamento con una miscela fotocatalitica, agli ossidi di titanio, che consente di mantenere il più possibile al suolo gli inquinanti prodotti dalle automobili. Un processo virtuoso, ma della parte "landside", quindi dei parcheggi.

Le mitigazioni previste invece per il rumore, è l'altro punto, molto molto delicato. Noi abbiamo individuato tra gli inquinanti, tra le tematiche più rilevanti di questo piano di sviluppo, due linee che ci preoccupano maggiormente, quella relativa ai rumori, e l'altra relativa al traffico, perché passiamo da 2.600.000 passeggeri l'anno a 5.600.000, ci sono 3 milioni di passeggeri in più che arrivano sul territorio, e come si diceva prima, non essendoci mezzi pubblici adeguati a raggiungere l'aeroporto queste persone lo raggiungeranno con mezzi propri, quindi con la macchina. Quindi le due maggiori criticità che abbiamo rilevato da subito, poi l'Assessore Bertolaso vi dirà anche degli altri, ma i 2 punti maggiori sono sicuramente il rumore e il traffico. La proposta che viene dallo studio di impatto ambientale, relativa al rumore, è quella della relativa mitigazione strutturale, e loro propongono di sostituire i serramenti degli edifici impattati, quindi oggi la proposta è questa e all'esterno degli edifici il rumore non viene impattato. Ecco, qua parlano della mitigazione attraverso barriere antirumore, come ipotizzato nel PAT, ma non la quantificano, non mettono i soldi, non dicono nulla.

La minimizzazione degli interventi a terra degli aeromobili con motore o APO in funzione, quello che dicevo prima, se realizzano la rete 400 Hz possono minimizzare, e l'utilizzo del reverse motore in caso di atterraggio, nei soli casi di sicurezza. Anche questa è un miglioramento dal punto di vista funzionale, ma non sappiamo quantificare quanto questo poi vada ad incidere sul rumore, perché quando viene considerato caso di sicurezza? Vogliono realizzare addirittura una via di uscita rapida dalla pista, è evidente che l'uso del reverse motore, serve a diminuire lo spazio utilizzato per l'atterraggio, quindi se si deve liberare in fretta la pista, e facciamo la pista da cui uscire prima, ci viene il dubbio che questo reverse motore venga utilizzato come sempre, e quindi con impatto significativo. E' anche vero che si considera nello studio che in teoria ci sarà un miglioramento della qualità degli aeromobili, che dovrebbero fare meno rumore, come tutte le applicazioni che si migliorano, dovrebbero consumare meno, questo ce lo auguriamo tutti, e avere anche meno rumorosità. Per l'ambiente idrico viene realizzata una piazzola di de-icing, oggi la raccolta è attraverso mezzi, verrebbe invece realizzata una piazzola fissa, con l'acquisto di una macchina aspira-liquidi, viene estesa la raccolta delle acque meteoriche, viene fatta la pavimentazione del parcheggio lowcost, e interventi gestionali: pulizia piste, raccordi, e così via. Queste sono le mitigazioni che vengono proposte nel piano. Vediamo quali sono le caratteristiche di queste mitigazioni: intanto sono tutte all'interno dell'aeroporto, e sono nella maggior parte dei casi, a vantaggio dell'aeroporto stesso, perché sono miglioramenti che comunque aumentano il patrimonio dell'aeroporto.

Se sostituisco le caldaie, ho un vantaggio economico innanzitutto, perché le caldaie nuove sono sicuramente più efficienti di quelle vecchie, però il costo della mitigazione non va ad esclusivo vantaggio dei cittadini, come dovrebbe essere per la mitigazione. In questo caso il vantaggio è innanzitutto del proponente, quindi dell'aeroporto.

Ma se le scorrete, hanno tutte la caratteristica di essere un miglioramento dell'efficienza dell'aeroporto, innanzitutto.

E' condivisibile, perché un aeroporto che lavora bene, impatta meno sull'ambiente, la rete a 400Hz è sicuramente un miglioramento significativo, che sicuramente però va a vantaggio innanzitutto dell'aeroporto, quindi ci aspettavamo qualcosa di più, che non è arrivata, perché le mitigazioni sono quelle che vi ho esposto. Innanzitutto c'è un tema sulle mitigazioni: non vengono quantificate nello studio di impatto ambientale, non viene detto quanto costa ogni singola mitigazione, cosa che dal nostro punto di vista è obbligatoria, perché la legge impone che quando si fa uno studio di questo tipo, una percentuale va riconosciuta in mitigazioni e compensazioni per i territori coinvolti, quindi se non vengono definiti i costi, come facciamo noi a sapere se si è raggiunta quella percentuale?

Questo è il primo problema, e quindi una delle prime osservazioni che troverete, è proprio questa.

Ma a monte c'è la tematica di questo studio di impatto ambientale, nel tempo, il nostro aeroporto nasce 35 anni fa, credo, ma comincia a potenziarsi negli anni '80, e va a regime, con circa 500.000 passeggeri nell'anno '90, che anche

nello studio di impatto ambientale viene considerato come l'anno in cui inizia la vita vera dell'aeroporto civile, diminuisce la parte dedicata al militare, e il nostro aeroporto viene individuato come significativo a livello nazionale.

Nel tempo, l'aeroporto ha potenziato la propria struttura, e lo ha fatto senza mai presentare un progetto di VIA. Allora, il primo tema per noi è che il piano non può partire dal 2014, dovrebbe partire dall'85, anno in cui viene emanata la direttiva per cui diventa obbligatoria la VIA, l'86 è l'anno in cui viene adottata a livello nazionale, ma noi diciamo quanto meno dal '90, cioè quando c'è un incremento significativo delle opere costruite sull'aeroporto, e viene ammesso anche dal presentatore della proposta, dovrebbe essere quello l'anno in cui si inizia a calcolare e valutare tutti gli impatti sul territorio. Lo facciamo oggi, perché prima non lo hanno mai fatto, avendo sempre avuto la possibilità di trovare un'altra via per la realizzazione delle opere, quindi con autorizzazioni del Ministero, però se noi dobbiamo valutare l'impatto ambientale sul territorio, non possiamo dire che i 2.600.000 passeggeri sono lo stato zero, non lo sono, sono lo stato attuale. Lo stato zero, è zero passeggeri sul territorio. Lo stesso dicasi per tutte le opere realizzate, cominciamo a considerarle dal 1990, e da lì, poi facciamo anche un calcolo sulla percentuale di mitigazione prevista per i territori, perché se non ho mai riconosciuto nulla al territorio, e chi è stato in Amministrazione in questi anni sa che l'aeroporto è un'opera economica importante sul territorio, ma ad oggi ai Comuni è arrivato ben poco riconoscimento diretto.

Noi diciamo che quella percentuale deve essere calcolata su tutte le opere realizzate a partire dal 1990.

Perché c'è un aumento significativo di voli e passeggeri, e mettiamo anche in evidenza un fatto fondamentale: nel piano vengono citate due infrastrutture, anche se non considerate direttamente, vengono citate nel futuro della parte di viabilità, che oggi non sono programmate da nessun ente che lo dovrebbe fare. In particolare parlo della metropolitana di superficie, fra la stazione di Verona e l'aeroporto, e del cosiddetto casello di Dossobuono, a servizio dell'aeroporto.

E' evidente che queste due infrastrutture, se realizzate, potrebbero avere un impatto positivo sul territorio di Sommacampagna, qualcuno in più arriverebbe via treno, e questo è un vantaggio significativo, credo per tutto il territorio. Soprattutto la presenza del casello dell'aeroporto, scaricherebbe la quantità di auto che oggi escono a Sommacampagna per raggiungerlo. Però a tutt'oggi queste due opere non esistono, l'una non è in programmazione alle Ferrovie, l'altra non è in programmazione dalla A22, che è l'autostrada che avrebbe dovuto realizzare il casello.

Quindi, inserirlo nel piano, e dire " Ci sono anche queste cose", è un modo, dal nostro punto di vista, di confondere le acque per chi conosce meno il territorio. Cerchiamo poi di mettere in evidenza questo punto. Come dicevo, le opere di mitigazione proposte, non vengono quantificate. Cosa facciamo come osservazioni? Iniziamo a chiedere che la procedura di VIA consideri anche le opere costruite dal 1990, e che anche le opere di mitigazione siano calcolate a partire dal 1990. In più diciamo che le opere di mitigazione proposte dallo studio di impatto ambientale sono insufficienti, il nostro PAT, che è stato approvato, e che ha fatto anche una procedura ambientale strategica, prevede una mitigazione degli impatti dell'aeroporto una serie di dune, le possiamo trovare anche all'aeroporto di Fiumicino, non ce lo siamo inventati, un movimento terra da 3 a 5 metri, piantumato con cespugli, arbusti, ciò che si ritiene più utile a seconda della tipologia, tutt'attorno al sedime aeroportuale. Questo consentirebbe di mitigare l'impatto dei rumori a terra, e anche di mantenere all'interno del sedime aeroportuale alcuni inquinanti, tipo polveri sottili, ed altri, perché la barriera li blocca, e quindi possono essere puliti, raccolti da macchine apposite. Di questa misura, pur prevista nel patto, e conosciuta da chi ha steso lo studio di impatto ambientale, non ce n'è traccia, non viene considerata e messa a preventivo. Dall'altro lato, ci interessa il miglioramento viabilistico: se 5.600.000 passeggeri sono previsti sul territorio, ci aspettiamo un impatto significativo anche sulla nostra viabilità, lo prevede lo studio, ci sono tabelle specifiche, quindi riteniamo necessario che l'aeroporto si faccia carico del miglioramento della viabilità esistente. In particolare abbiamo cercato di individuare le opere che si possono chiedere come compensazione, all'aeroporto. E le abbiamo individuate, se avete visto la delibera, nei due punti della SP 26, che unisce Sommacampagna con Caselle. Uno riguarda l'incrocio della SP 26 con la strada Molinara vecchia, all'incrocio cosiddetto della " Pantina", che è stato migliorato in questi anni, ma potrebbe essere ancora potenziato con la costruzione di una rotatoria. Soprattutto la necessità di dare soluzione alle problematiche presenti oggi all'incrocio di Via dell'Artigianato. Anche qui c'è una proposta concreta, come il Consiglio comunale sa, abbiamo già chiesto la cessione di una striscia della Margherita Nord al ministero della Difesa, con la relazione al 3° Stormo che ha dato già parere positivo ed è già in fase di cessione da parte del Ministero, ora noi chiediamo che l'aeroporto realizzi la rotatoria, le opere infrastrutturali necessarie ad eliminare la pericolosità dell'incrocio su Via dell'Artigianato, al momento in cui ci arriva l'autorizzazione da parte del Ministero, noi auspichiamo presto.

Perché la scelta di fare delle proposte concrete? Perché crediamo che seduti attorno al tavolo, sapendo di poter chiedere, visto il nostro diritto, ma fare anche proposte che possono essere realizzate, e quindi anche quantificate in maniera chiara, possa metterci in condizione di ottenere più facilmente il risultato. Ovviamente abbiamo chiesto le opere di mitigazione nel PAT, ma se vedete la relazione non ci siamo limitati a quello, perché la risposta che viene data dall'aeroporto è spesso che risulta difficile realizzare una duna all'interno del sedime aeroportuale. Perché oggi c'è una strada, che viene utilizzata dai mezzi d'opera, che gira tutt'attorno all'aeroporto, in particolare alla parte civile, e che quindi la realizzazione di questa duna limiterebbe la visibilità sulla pista, dalla strada di servizio utilizzata oggi. Se questo da un lato può essere comprensibile, anche se potrebbero anche rifare la strada all'interno, quindi fare attorno la

mitigazione ambientale, e all'interno la propria strada di servizio, dall'altro lato noi diciamo che, se non lo ritengono possibile, noi individueremo le zone dove fare la mitigazione ambientale, in particolare per l'abitato di Caselle, che credo che sia quello che in questo momento ha necessità maggiori. Noi individuiamo le aree, l'aeroporto le acquista e provvede alle opere di mitigazione. Questo è stato fatto anche all'aeroporto di Bologna, dove è stato individuato un parco significativo, che verrà costituito con costi a carico dell'aeroporto. Quindi possiamo dire che le osservazioni riguardano soprattutto l'orizzonte temporale, su cui andare ad individuare lo studio di impatto ambientale, dall'altro lato la mitigazione per quanto riguarda i movimenti di viabilità, e dall'altra parte la riduzione degli inquinanti, ma non solo, soprattutto per l'abitato di Caselle. Do la parola all'Assessore Bertolaso, che vi illustra la parte relativa al settore ecologia.

Nel frattempo, alle ore 18.39, è entrato il consigliere Pietropoli, per cui i presenti risultano essere 16.

BERTOLASO

Come ufficio ecologia abbiamo proceduto all'analisi dei dati delle centraline che da qualche anno facciamo girare sul territorio, e la cosa risultata interessante, è che le centraline che stiamo utilizzando, ci hanno dati dei dati che sono in contrasto, o quanto meno non rispecchiano quello che l'aeroporto sta dichiarando. Abbiamo dei dati, soprattutto per l'inquinamento da rumore, superiori a quelli che sono l'aspettativa nel massimo periodo di espansione dell'aeroporto, nel 2030. Riteniamo quindi, e lo andiamo a dire nelle osservazioni, che sia necessario rivedere lo studio che è stato fatto, in quanto i dati odierni rilevano dei valori non congrui con quelli presentati. In particolare, il dato del rumore, che oggi risulta superiore, e anche sul dato degli inquinanti.

In zone in cui il modello utilizzato nello studio che è stato effettuato, da dei parametri nettamente inferiori rispetto a quello che oggi rileviamo dalle centraline. Ecco, è stata allegata una relazione dell'ufficio ecologia, che prevedeva una campagna di misure che è stata fatta fino ai primi di questo mese, e oggi è stata depositata agli atti un'integrazione con delle misure effettuate anche in via Aeroporto. Se volete la vediamo, si sono aggiunte esclusivamente due tabelle, che non incidono sulle osservazioni che andiamo a fare, non le cambiano nel merito, ma se siete d'accordo, alleghiamo agli atti questa nuova relazione, che contiene le due tabelle in più, e confermano quello che già nella relazione precedente era riportato, e quindi che i dati degli inquinanti e i dati di rumore sono superiori a quello che ci viene dichiarato, già oggi, non al 2030.

La questione interessante, già contenuta nella relazione, e che si evidenzia maggiormente con questi ulteriori dati, è che possiamo dire che i rilievi che abbiamo fatto evidenziano la presenza di inquinanti legati all'aeroporto, perché abbiamo fatto dei rilievi in via Accademia, in particolare, che sono di fatto depurati dagli inquinanti di altre strutture presenti sul territorio, quindi depurati dalla presenza di autostrade, e dalla probabile influenza che può avere il Quadrante Europa. I dati dimostrano una variazione oraria degli inquinanti, in particolare del biossido di azoto, NO₂, legata agli orari di effettiva partenza degli aerei. Il dato di Via Accademia è interessante per un altro motivo, questa è un'area che viene considerata poco impattata dallo sviluppo aeroportuale, con influenze molto limitate. I dati che abbiamo vanno invece a dimostrare che già oggi l'area subisce un impatto, e presenta quindi dei valori significativi rispetto allo standard di campagna, e di una zona che non è vicina all'aeroporto.

Se siete d'accordo, non so se poi va votato, integriamo la relazione con queste due tabelle, che erano già riportate, ma lasciate in bianco nella vecchia relazione. Ora sono stati inseriti i dati, e evidenzia i livelli di rumore, che vanno al LEC diurno di 65,5, a al LEC notturno di 55,2 e mi sembra che per queste zone si davano dei valori inferiori a 45, per il notturno, nel periodo di massima espansione dell'aeroporto. Quindi quello che andiamo a segnalare, è che i modelli utilizzati contengono dei parametri di partenza che non tengono conto dell'effettiva situazione oggi presente, sono stati fatti con delle centraline che ha posizionato l'aeroporto sul territorio, ma che probabilmente non hanno dato una significativa valutazione della realtà odierna, quanto meno nella parte sud-ovest della pista, e quindi chiediamo che questo venga rivalutato e che questa parte sia particolarmente significativa. Perché quando gli aerei sono in fase di decollo, con la massima spinta dei motori, transitano in località Accademia e in queste condizioni, il rumore in quell'area è significativo, come pure l'emissione di inquinanti. Quindi chiediamo che il modello venga rivisto, tenendo conto anche dei parametri che noi andiamo a fornire e a mostrare in questa sede.

Un'altra cosa che ci sentiamo di chiedere, e è stato condiviso anche con il Consigliere Galeoto, è il fatto che venga estesa e fatta la valutazione di impatto ambientale tenendo conto di tutte le opere presenti nell'area del nostro comune, e non soltanto della singola struttura. Quindi, che si arrivi ad un'analisi che tenga conto dell'effetto di tutti gli elementi presenti nella zona. Ricordiamo che questa non è una richiesta di cortesia, ma è un dovuto dalla legge, quindi nella valutazione di impatto ambientale si dovrebbe tenere conto di tutte le strutture presenti sul territorio, e non solo della struttura che viene realizzata nell'occasione, ma nel contesto in cui si va a creare, e in questo caso ad ampliare, la struttura esistente.

SINDACO

Ringrazio gli Assessori per la presentazione e per il lavoro che hanno fatto, insieme agli uffici, e apro la discussione. Ci sono interventi? Giacomuzzi.

GIACOPUZZI

A livello generale, sia la delibera, che gli interventi, e l'inquadramento complessivo, mi sembra propositivo, buono, mi sembra che l'impostazione da un lato fotografi bene la situazione, e dall'altro permette di riflettere su elementi propositivi molto buoni, che rispecchiano le esigenze legittime del nostro comune, considerato che questo "tumore" è incastonato tra due frazioni che c'erano prima dell'aeroporto, e veramente chi lo ha costruito, pensato e progettato è stato proprio cieco nel non tenere conto di questa realtà pre-esistente. Condivido moltissimo, su questo sottolineerei parecchio, il fatto dell'analisi prima di quanto c'è stato come Genesi dell'aeroporto, perché nonostante questo risveglio tardivo della VIA, si sono vissuti 40, 50 anni da parte della gente, con questo "tumore". Come dicevo nel punto precedente, io ho fatto un pensiero sul soggetto, su chi fa parte dell'aeroporto, perché la società Catullo secondo me, come è successo con lo scalo di Treviso, piano piano sente venire avanti radici private. Nel 2014, quando c'è stata la ricapitalizzazione, l'azienda SAVE, come con Treviso, ha cercato di mettere le mani sull'aeroporto, ha acquisito il 5% del comune di Villafranca, e quindi è arrivata al 35% della società. Fino ad oggi il Catullo è stato controllato da soci pubblici, che lo hanno fondato come la Provincia di Verona, la Provincia di Trento, Camera di commercio, e tutti questi enti, evidentemente impossibilitati da ristrettezze di bilancio, per dare corso alla sottoscrizione, che avrebbe permesso il mantenimento dell'assetto societario, ha permesso a questa SAVE di allungare le mani, dato che è stata l'unica pronta ad investire, e quindi ha avuto il 35%, e nessun altro ha comprato. Per me c'è anche questo fantasma che gira, che non è preoccupante, ma che ha un suo peso e un suo significato, non indifferente. Secondo soggetto che non capisco è Enac: da un lato mi pare che anche lui sia uno dei soggetti che porta il procedimento verso la VIA, e nel contempo è colui che dovrebbe giudicare questa azione, quindi un altro soggetto che ha delle cose da chiarire: da che parte stai? Da una o dall'altra? Ci sono questi due aloni societari, che mastico un po' male, non so in che maniera se possibile, farli evidenziare, perché secondo me non sono aspetti del tutto indolori. Io ricordo che nelle precedenti Amministrazioni, parlo del 2007, del 2008, c'erano state delle delibere, che sono andate a rileggere, anche se non ho avuto molto tempo, anche perché il materiale era intenso, dove emergevano veramente grosse proposte, buone che evidentemente sono rimaste sulla carta. Come anche l'incontro con il Presidente della società dell'aeroporto, sono rimasti tali. Io ho il timore che l'esito sia analogo, cioè nullo, che ci sia una concessione di briciole, piuttosto che una seria pianificazione di VIA. Evidentemente è un gigante, rispetto ai comuni e probabilmente detta legge. Penso che sia emerso anche nella delibera, anche se ho notato una posizione un po' morbida a livello di atto, io sarei stato un po' più deciso, energico, proprio per sottolineare una situazione che si protrae da decenni e che la gente sta subendo. Questi sembra, come diceva l'Assessore prima, che non abbiano mai visto come funzionano gli aeroporti, come sono strutturati ed inseriti nel contesto abitativo. Sembra che vengano dalla Luna, non c'è nulla. Mi è piaciuto l'ultimo aspetto, che viene dall'ufficio ecologia, dove secondo me ha chiaramente, seppur sinteticamente, evidenziato i due aspetti dell'inquinamento atmosferico ed acustico, ma soprattutto mi è piaciuto come una valutazione generale Della situazione non sia a compartimenti stagni, perché in questo caso 2 e 2 fa 6, non 4. Nella complessità di impatto sia ambientale che atmosferico, rispetto all'inquinamento, la pericolosità è esponenziale, e soprattutto la situazione a cui fino ad oggi è stata esposta soprattutto la frazione di Caselle. Io darei un po' più di vigore, ecco.

BIGHELLI

Anch'io vorrei sottolineare il conflitto di interesse che ha l'Enac, proponente di Masterplan, rispetto al fatto che poi fa parte della commissione VIA, quindi sicuramente è un comportamento censurabile, se non addirittura renderebbe nullo il procedimento. Per quanto riguarda l'aumento di traffico, penso che avere quanto meno una pista ciclabile, perché sarà impossibile passare da Via dell'Artigianato fino in centro, già adesso è difficile, poi sarà impossibile con l'aumento di traffico di circa il 60%, quindi io non so, non ho visto tra i vari documenti la previsione di inserire una pista ciclabile, per dare la possibilità di continuare a spostarsi in bicicletta. Poi condivido il parere del Consigliere, di essere più duri nel proporre i nostri diritti. L'Assessore parlava del '90, ma a me risulta che è stata iniziata la realizzazione delle opere senza il VIA già dal '85, quindi c'è una serie di opere dall'85 a oggi che non hanno mai avuto mitigazioni. Sulle compensazioni non ho capito bene che cosa è stato chiesto, la diversità tra compensazioni e mitigazioni. Non ho capito bene che cosa ha chiesto il Comune come compensazione, opere pubbliche, la rotonda della Pantina, si può inserire la pista ciclabile?

PIETROPOLI

Mi è piaciuta l'illustrazione da parte della Giunta, degli Assessori, che hanno fatto un quadro preciso della situazione attuale e del pregresso, da parte nostra, come gruppo di centrodestra, vogliamo evidenziare che l'aeroporto Valerio Catullo si è sviluppato principalmente negli ultimi 40 anni, andando a creare una serie di disagi notevoli soprattutto agli

abitanti della frazione di Caselle, e non dimentichiamo gli abitanti delle frazioni di Villafranca, quindi Dossobuono, Madonna di Dossobuono. Ricordo in giovane età che c'era la possibilità di raggiungere l'abitato di Madonna di Dossobuono e di Dossobuono in maniera più "sicura" dell'attuale, c'erano dei percorsi utilizzati dai cittadini. Sia il Quadrante Europa che l'aeroporto hanno interrotto questa viabilità secondaria, e quindi le relazioni anche sociali tra i due abitati. Poi vi è stato un incremento di traffico, con notevoli disagi per la viabilità, e quindi anche di inquinamento. Tutti questi ampliamenti da parte dell'aeroporto non hanno previsto una serie di mitigazioni e compensazioni nei confronti di Sommacampagna, e Villafranca che sono i due comuni che hanno maggiormente subito le scelte aeroportuali. Ecco perché direi di inserire in questo documento anche qualcosa in più, di una semplice richiesta di mitigazioni, qualcosa che vada a compensare il disagio subito in tutti questi anni, e quindi di impegnare maggiormente l'aeroporto a versare delle cifre, per realizzare opere compensative, che vadano a migliorare la qualità della vita degli abitanti delle frazioni, soprattutto di Caselle, attraverso la richiesta di una pista ciclabile o altre opere che possano rendere la vita più vivibile. Poi condivido pienamente le osservazioni fatte nel documento presentato ai Consiglieri.

ALLEGRI

Noi non abbiamo conquistato una posizione dura o morbida, nel senso che la posizione è quella di rilevare lo studio che è stato effettuato. La posizione dura o morbida, si vedrà nella fase successiva, se non verranno accolte le osservazioni che noi facciamo. Abbiamo fatto un processo di condivisione con tutto il Consiglio, abbiamo fatto prima la commissione, poi una successiva commissione aperta a tutti i Consiglieri, proprio per dare la possibilità a tutti di presentare osservazioni, integrazioni, perché poi, non possiamo arrivare, lo abbiamo detto l'altra volta con la TAV, in Consiglio comunale a modificare la delibera, e ci manca l'assenso da parte dei tecnici. Questa è la procedura che va seguita, questa sera avrei piacere di inserire altre cose, o di averle ricevute nei giorni scorsi per poterle inserire, perché non crediamo di essere esaustivi, noi abbiamo segnalato le cose che ci sembravano rilevanti, magari altre cose si potevano inserire. Purtroppo mi dispiace che arrivino solo stasera, perché non avendo qui i tecnici, non possiamo inserire all'interno del deliberato. Però il concetto di base è che partiamo da un punto sostanziale, non riteniamo il 2014 il punto di partenza da cui fare le mitigazioni e compensazioni. La differenza tra mitigazioni e compensazioni: la mitigazione è quella che va a limitare l'impatto di un'infrastruttura sul territorio, compensazione è "riconosco al territorio qualcosa in più, che non solo va a mitigare, ma che viene utilizzato per altri scopi, può essere la rotatoria della Via Pantina, non è solo ad uso esclusivo dell'aeroporto, è in parte compensazione e in parte mitigazione, perché ovviamente viene utilizzata dall'aeroporto, ma anche dagli altri. Questo è agli atti, se voi leggete la relazione fatta dall'architetto Sartori, quella di 70 pagine, Sartori fa una ricostruzione storica, parte dal 1985, e su ogni opera che viene realizzata, dice la procedura che è stata adottata. Loro non è che non la hanno fatta perché erano cattivi, o lo fanno ora perché sono buoni; lo fanno adesso perché è obbligatoria, e non lo hanno fatto prima, perché nessuno li ha obbligati a farla. Si poteva avere forse una posizione un po' più dura prima, forse nel passato ci si è affidati a cercare di trovare relazioni con l'aeroporto, oggi sono obbligati, ma non è da lì che si parte, si dovrebbe partire almeno da quando loro ammettono che c'è un traffico significativo sul territorio, una valutazione di un aeroporto che cresce in maniera notevole, infatti passa da 500.000 passeggeri a 2.600.000, l'attuale. E' già una situazione, come notiamo tutti, in diminuzione, rispetto al 2006, 2007, quando i passeggeri erano 3.200.000. Però l'impatto c'è, adesso, c'era nel 2014, e quindi il punto di fondo, la posizione morbida o dura, non è tanto su quanto scriviamo nella delibera, ma su come viene utilizzata. Se noi lo scriviamo qui, e poi non ce ne occupiamo più, può essere la posizione più dura del mondo, ma se poi non ce ne occupiamo più, non porterà nessun risultato. Se lo scriviamo qui e lo portiamo avanti in tutte le sedi. Come avete visto lo abbiamo fatto anche con altri enti che hanno cercato di aggirare la procedura di VAS, a dire il vero gli è stato consentito di aggirare, parlo della commissione del Quadrante Europa, che non era assoggettata a procedura di VAS, noi abbiamo fatto ricorso al TAR, alla commissione regionale, perché noi riteniamo che la VAS vada fatta, assolutamente. Non riguarda la discussione di stasera, ma anche quello ha un impatto significativo sul territorio, nella riunione in cui era presente anche la collega Galeoto, abbiamo considerato il fatto che ci dovrebbe essere questa cabina di regia. Nel momento in cui sul nostro territorio ci sono 3 strutture estremamente rilevanti: parlo di TAV, di PUA Quadrante Europa, e VIA dell'aeroporto, chi siede intorno al tavolo con i Comuni che partecipano all'infrastruttura, si definisce tutti insieme. Non è che ogni volta dobbiamo essere noi a fare da cordone, a tirare la giacchetta all'uno o all'altro, sono tutte infrastrutture importanti, che impattano tutte sul nostro territorio, temporalmente arrivano assieme, dovremo chiedere e chiederemo che venga fatto un tavolo comune.

Su Enac: la procedura seguita è corretta, nel senso che l'ente gestore presenta l'Enac il proprio piano di sviluppo, l'Enac lo analizza, e poi Enac stabilisce la procedura di VIA. Poi quanto Enac ha messo del suo, sono considerazioni che ognuno fa dentro di sé, ma la procedura formale seguita oggi, è corretta. La sensazione è che Enac abbia preso il piano e detto " Per quello che compete l'attività che noi dobbiamo controllare, quella di aviazione civile, ci va bene" E' un incremento, non da problemi alla viabilità, mobilità, della parte aeromobile, della parte degli aerei, e quindi fa partire la procedura di VIA. Sì, forse tutti ci aspetteremmo da Enac un'attenzione in più per il territorio, ma la procedura seguita,

da questo punto di vista, è corretta. Sul privato: anche qui sono considerazioni che lascio a ciascuno. L'aeroporto era arrivato a condizioni dal punto di vista economico, molto molto difficili, e lo aveva fatto con soci privati, credo con grossa responsabilità di chi ha gestito quelle strutture prima della situazione attuale, perché noi abbiamo visto i conti, e chi è andato a vedere i bilanci sa quale era la situazione prima dell'entrata di SAVE, è vero che il comune di Villafranca ha ceduto le proprie quote, facendo entrare il socio privato, che però ha fatto un grosso aumento di capitale, oggi noi ragioniamo con un aeroporto esistente per l'entrata del socio privato, che ha aumentato il capitale, altrimenti ragioneremmo su qualcosa di diverso. Io auspico che visto che l'infrastruttura c'è, perché credo sia impensabile che venga eliminata dal territorio, meglio un'infrastruttura che funziona bene e porta a casa qualche utile, così da poter ragionare e ottenere le famose mitigazioni e compensazioni. Se l'aeroporto perde, come in tutti questi anni, sarebbe stato difficile, anche se doveroso, andare a chiedere mitigazioni e compensazioni per il territorio. In una delle osservazioni citiamo, se avete avuto modo di leggerlo, che nell'accordo 2008, uno dei punti fondamentali era la realizzazione della strada all'interno della Margherita Nord, con la mitigazione ambientale in un pezzo di questa. Questa era una delle proposte fatte, da parte dell'aeroporto al Comune di Sommacampagna, controfirmata dal Presidente dell'aeroporto, che oggi viene a decadere. Noi chiediamo che comunque a fronte di quell'impegno ci sia altrettanto impegno oggi, perché nel momento in cui concludo un contratto e sono impossibilitato a fornire il prodotto stabilito, dovrò dare qualcosa in alternativa. Siccome l'aeroporto ha portato a casa quello che doveva, ha sanato le situazioni e ha portato a casa l'attività che interessava, oggi noi chiediamo che ci sia una particolare attenzione, perché partiamo da lì. Ma poi partiamo da prima, come dicevo, dal 1990, si poteva partire anche dal 1985, il conto cambia leggermente, il problema non è lì. Loro stessi, nello studio di impatto ambientale indicano il 1990 come momento in cui cambia il tutto, allora noi prendiamo pure per buono quello che dicono, e diciamo che partiamo da lì, e da lì cominciamo a fare i conteggi, e vedrete che di cose da inserire sul territorio io mi auguro ce ne siano. Magari riusciremo ad avere anche la pista ciclabile, condivido la sensazione che l'aeroporto non abbia solo un impatto ambientale, ha creato anche disagio tra comunità, Madonna Dossobuono, Caselle, sono oggi un po' separate da questa infrastruttura, e credo che bisognerebbe trovare il modo di riunire attorno all'antico senso di comunità che esisteva in quei territori. L'aeroporto ha frapposto, insieme al Quadrante Europa, una barriera che diventa quasi insuperabile, ecco perché forse dovrebbero essere tutti seduti attorno al tavolo.

SINDACO

Grazie, io volevo solo brevemente aggiungere questo: in tutti questi anni, ce lo siamo detti in questi giorni in cui abbiamo ragionato sulle osservazioni, tutti i rapporti che abbiamo avuto con queste grandi infrastrutture sono stati rapporti che ci hanno visto perdenti. Anche nel momento in cui a parole veniva riconosciuto il diritto dei Comuni, si facevano degli accordi che poi non sono stati rispettati. Io mi auguro che stiamo arrivando ad un punto di cambiamento, rispetto a questo. Mi auguro che sia una svolta, però mi pare di capire che adesso le condizioni sono diverse, rispetto ad anni fa. Anni fa eravamo dei Comuni, la nostra Amministrazione, o le altre che ci sono state, andavamo come a bussare la porta, ad implorare un riconoscimento da parenti poveri. Io ho sempre detto che ognuno ha le sue priorità, però ci sono dei diritti della comunità che vanno riconosciuti. Però, dicevo, a parole venivano riconosciuti, ma poi non venivano fatti. Adesso secondo me siamo un po' ad una svolta, e questo discorso riguarda l'aeroporto, riguarda il quadrante, l'alta velocità, l'autostrada. Ora non stiamo parlando dell'autostrada, ma anche con la A4 c'è una vicenda in cui ci sono state fatte delle promesse che non sono state mantenute. Allora, io credo, vorrei invitare il Consiglio comunale ad essere unito in queste richieste che portiamo avanti, è vero se ne poteva fare una in più, una in meno, però sulla linea di rivendicare quello che la legge consente, perché le direttive europee vanno in questo senso, la normativa nazionale le ha recepite, spesso queste grandi infrastrutture cercano di svincolare facendo la VIA per parti. Dicendo "Noi facciamo la VIA perché è obbligo di legge, però la facciamo per parti", che è quello che sta succedendo adesso, lo avete visto sul District Park di Vigasio, sta succedendo un po' dappertutto: o si riducono gli anni, o si riducono le aree, in modo che le compensazioni e le mitigazioni siano... Allora io dico che su questo noi dobbiamo esserci, ma dobbiamo esserci come Consiglio comunale unito, stasera, e anche su altre questioni che potranno venire in seguito, perché mi sembra un passaggio epocale, secondo me, grazie. Chiedo se ci sono delle dichiarazioni di voto, prego.

PIETROPOLI

Accogliamo con favore l'appello del Sindaco, che facciamo anche nostro, quello di fare fronte comune, quindi l'appello a tutti i Consiglieri è di votare questo documento, e di fare fronte comune per rivendicare le legittime aspettative della popolazione che abbiamo l'onore di rappresentare.

SINDACO

Grazie. Altre dichiarazioni?

Mettiamo in votazione la delibera avente come oggetto: Osservazioni in merito alla procedura di valutazione di impatto ambientale, relativa al progetto Masterplan, Aeroporto Valerio Catullo, come è stato presentato dagli Assessori, e colgo nuovamente l'occasione per ringraziare gli uffici.

IL CONSIGLIO COMUNALE

con voti favorevoli unanimi, espressi in forma palese,

DELIBERA

di approvare la proposta di deliberazione allegata al presente provvedimento, per costituirne parte integrante, formale e sostanziale, comprensiva dei relativi allegati, aggiornati come da relazione dell'Assessore Bertolaso sopra riportata.

Ed inoltre,

IL CONSIGLIO COMUNALE

con voti favorevoli unanimi, espressi in forma palese,

DELIBERA

di dichiarare la presente deliberazione immediatamente eseguibile, ai sensi dell'art. 134 comma 4 del D.Lgs. 267/2000.

SINDACO

Il prossimo Consiglio sarà il 31 marzo per il bilancio di previsione.

Chiudiamo la seduta di Consiglio comunale, grazie mille e buona serata a tutti.

La seduta consiliare si chiude alle ore 19.43.

Premesso che:

- l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC), con sede legale in Viale Castro Pretorio, 118, 00185 Roma, ha comunicato di aver presentato in data 15/01/2016 al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, ai sensi dell'art.23 del D.Lgs.152/2006 e s.m.i. istanza per l'avvio del procedura di Valutazione di Impatto Ambientale del progetto denominato: "Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca – Master Plan", compreso tra quelli elencati nell'Allegato II alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., al punto 10 denominato "Opere relative a [...] aeroporti con piste di atterraggio superiori a 1.500 metri di lunghezza".
- il progetto è localizzato in Regione Veneto, Provincia di Verona, Comuni di Sommacampagna e Villafranca di Verona ed in sintesi prevede l'ampliamento dell'aerostazione passeggeri con il collegamento dei due terminal esistenti, l'ampliamento dei piazzali aeromobili con raccordi e uscite veloci dalla pista di volo, la riqualifica della via di rullaggio attuale, opere impiantistiche e alcuni manufatti edilizi adibiti a funzioni di servizio e di supporto alle attività aeroportuali.
- Il progetto, lo studio di impatto ambientale e la sintesi non tecnica, sono stati depositati per la pubblica consultazione presso il Comune di Sommacampagna, Ufficio Ecologia, Piazza Carlo Alberto 1, 37066 Sommacampagna (VR)
- ai sensi dell'art.26 comma 2 del D.Lgs.152/2006 entro il termine di 60 (sessanta) giorni dalla data di pubblicazione dell'avviso (19.03.2016), gli Enti interessati possono presentare in forma scritta proprie osservazioni, anche fornendo nuovi o ulteriori elementi conoscitivi e valutativi, indirizzandoli all'autorità competente;

Considerato che la VIA in oggetto interessa sia valori ambientali che urbanistico-edilizi, per cui il Servizio Edilizia Privata ed Urbanistica ed il Servizio Ecologia del Comune di Sommacampagna hanno predisposto le osservazioni inerenti tutti gli aspetti di competenza;

Vista la relazione tecnica di verifica e relativi allegati del Servizio Urbanistica ed Edilizia Privata, allegato B al presente provvedimento e la relazione ambientale di verifica e relativi allegati del Servizio Ecologia, allegato C al presente provvedimento;

Ritenuto di approvare le seguenti osservazioni urbanistiche ed ambientali alla "Valutazione di Impatto Ambientale" del progetto denominato "Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca – Master Plan", tenuto conto delle relazioni sopra richiamate;

PROPONE

- A. di approvare le seguenti osservazioni sia urbanistiche che ambientali alla "Valutazione di Impatto Ambientale" del progetto denominato "Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca – Master Plan":

OSSERVAZIONE 1

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

OSSERVAZIONE 2

Si CHIEDE che siano opportunamente implementate le somme inserite nel Piano degli Investimenti destinate alle mitigazioni, incrementandole dell'importo del 2% di tutti i lavori di ristrutturazione, potenziamento, implementazione e/o integrazione delle strutture e delle funzioni di supporto (tecnico e commerciale) dello scalo e dell'aerostazione, eseguiti a far data dal 1990.

OSSERVAZIONE 3

Si CHIEDE che la ripartizione e l'utilizzo delle risorse destinate alle mitigazioni siano assegnate ai territori contermini all'aeroporto in proporzione al volume di nuova edificazione e trasformazione previsto dal Master Plan (Tabelle pagg. 137 – 139 della Relazione Generale), anche considerato che sul territorio di Villafranca è già previsto un consistente intervento viabilistico (rotatoria di ingresso – Scheda 4 del progetto), e quindi corrispondere al 92% delle risorse preventivate oggi e di quelle aggiunte in futuro. Sulla base dei dati di progetto gli investimenti per interventi di mitigazione sul territorio di Sommacampagna dovranno essere pari ad almeno € 2.760.0000.

OSSERVAZIONE 4

Si CHIEDE che siano previsti e realizzati opportuni interventi di mitigazione degli impatti atmosferici conseguenti agli evidenti incrementi percentuali degli inquinanti immessi sul territorio dall'esercizio delle attività aeroportuali, utilizzando la proposta tecnica progettuale prevista nell'Allegato C al Rapporto Ambientale della procedura di V.A.S. del P.A.T., conclusasi positivamente in sede regionale, oppure con interventi aventi analogo o simile conformazione, preventivamente concordati con l'Amministrazione Comunale, avendo a riferimento per le modalità e le problematiche di progettazione (bird-strike) i contenuti dell'Accordo Territoriale Attuativo per la decarbonizzazione dell'Aeroporto Marconi di Bologna ed in particolare l'Allegato denominato "Studio preliminare di fascia boscata sul perimetro nord dell'Aeroporto di Bologna", sottoscritto da Regione, comuni interessati e Società di Gestione Aeroportuale in data 24 giugno 2015.

La realizzazione di tali intervento lungo tutto il perimetro dell'Aeroporto (lato nord) avrà anche l'effetto di mitigare oggettivamente e definitivamente l'impatto visivo sul territorio (cfr sul paesaggio e sul patrimonio storico - culturale) e, parzialmente, quello sugli ecosistemi di flora - fauna totalmente ignorati nelle mitigazioni proposte dal Rapporto Ambientale.

In alternativa, nell'ipotesi che tale intervento non fosse consentito dal Demanio Militare, si CHIEDE che venga quantificato economicamente l'importo delle relative opere e che tali somme, messe a disposizione nel breve periodo al momento dell'approvazione del Master Plan Aeroportuale, attraverso un opportuno Accordo tra Comune e Società di gestione Aeroportuale avente ad oggetto la Decarbonizzazione dell'Abitato di Caselle, siano interamente utilizzate per la realizzazione di opere di mitigazione ambientale (fasce boscate) ai margini od all'interno dell'abitato stesso, secondo le indicazioni del P.A.T. approvato (DGR 556/2013) o secondo i progetti comunali eventualmente allegati a detto accordo.

OSSERVAZIONE 5

Si segnala che le previsioni del Master Plan non risultano conformi alle disposizioni del vigente Piano degli Interventi (ex P.R.G.), sia in relazione all'attuale zonizzazione che al perimetro dell'infrastruttura aeroportuale nello stesso indicata, con specifico riferimento alle aree posta in prossimità della tastata pista 22, verso l'abitato di Caselle, oggi occupate dal parcheggio di superficie low-cost, che alle aree recentemente acquisite e recintate, che in tale zonizzazione sono inserite in zona agricola E2.

In particolare, si osserva che la variazione di perimetro in prossimità della succitata Zona produttiva D6, va a comprende nel sedime aeroportuale un'area classifica Zona F6 - Verde privato vincolato ed aree di riserva, così inserita nel Piano Regolatore Generale dell'epoca (anno 2001 - DGR 3760 del 21.12.2001) proprio quale area di filtro tra l'edificato ed il sedime aeroportuale.

Si CHIEDE che, in applicazione dell'Accordo tra Comune e Società di GESTIONE Aeroportuale, allegato al P.A.T., ed in particolare di quanto previsto al punto 4, la Società di Gestione si faccia carico dell'acquisizione dal demanio militare e/o della destinazione d'uso, della parte delle aree della margherita nord inserita nel P.A.T. approvato, quali ambiti di mitigazione degli impatti ambientali derivanti dall'infrastruttura aeroportuale e dell'attrezzamento delle stesse quali aree di mitigazione secondo le (citate) modalità di progettazione, contenute dell'Accordo Territoriale Attuativo per la decarbonizzazione dell'Aeroporto Marconi di Bologna ed in particolare l'Allegato denominato "Studio preliminare di fascia boscata sul perimetro nord dell'Aeroporto di Bologna", sottoscritto da Regione, comuni interessati e Società di Gestione Aeroportuale in data 24 giugno 2015

OSSERVAZIONE 6

Si evidenzia l'incremento del traffico veicolare connesso al potenziamento delle strutture aeroportuali con particolare riferimento a quello di attraversamento del territorio per il collegamento tra l'infrastruttura ed il casello autostradale A4, tramite la strada Provinciale n. 26a della Battaglia, quantificato nel R.A. in un totale odierno di 88 veicoli ora che nel 2030 diverranno 143 veicoli ora (Tab. 3.5.5 pag. 213 e 4.5.32 pag. 314 del R.A. - Figure 4.5.15 e 4.5.16 pagg. 315 e 316 del R.A.), con un incremento del 62%, senza dimenticare le necessari funzioni (collegate) di parcheggio, che impattano sul territorio agricolo e sul paesaggio.

Al fine di mitigare gli effetti negativi sul territorio dovuti all'incidentalità e pericolosità del tratto stradale interessato ed in particolare dei punti critici costituiti da:

- l'intersezione tra la S.P. n. 26a e via Pantina - Molinara Vecchia (punto n. 1);
- l'ingresso all'abitato di caselle dalla S.P. 265° tramite il cavalcavia autostradale (punto n. 2);

si CHIEDE che siano previsti e realizzati nel breve termine (entro il 2020) i seguenti interventi di mitigazione:

- rotatoria all'intersezione tra la S.P. n. 26a e via Pantina - Molinara Vecchia;
- ridisegno dell'ingresso all'abitato di Caselle dal cavalcavia autostradale;

secondo gli schemi elaborati da questo Comune (Allegati 6 e 7), già visti e discussi informalmente con gli enti preposti, Provincia di Verona e Demanio Militare.

OSSERVAZIONE 7

Con riferimento agli interventi di mitigazione previsti nel Master Plan e nello Studio di Impatto Ambientale, si chiede che venga indicata per ogni intervento la relativa quantificazione economica (costi di realizzazione).

OSSERVAZIONE 8

In relazione alle infrastrutture delle mobilità di livello sovra comunale inserite nel Master Plan e nello Studio di Impatto Ambientale (nuova casello autostradale A22 e linea metropolitana leggera di superficie), la cui realizzazione potrebbe essere considerata come mitigazione dei futuri impatti del traffico aeroportuale sul territorio, si osserva che tali opere non risultano inserite in nessuno dei piani – programmi tecnico finanziari degli enti preposti alla loro eventuale realizzazione. Si chiede quindi che la Valutazione degli Impatti Ambientali dell'infrastruttura aeroportuale, proposta nel Master Plan, non tenga conto di tale previsione e sia invece riferita alle sole opere di mitigazione effettivamente previste.

OSSERVAZIONE 9

In riferimento ai parametri di inquinamento atmosferico, soprattutto per quanto riguarda il biossido di azoto NO₂ SI CHIEDE un'integrazione dello studio anche nella zona sud-ovest dell'aeroporto, per avere un più completo e uniforme dato sull'impatto all'ambiente circostante.

OSSERVAZIONE 10

In riferimento ai parametri di inquinamento acustico, considerato che il progetto va ad evidenziare solo un minimo di interventi di mitigazione e che dal rilievo eseguito sui luoghi del contorno aeroportuale (via Palazzina e loc. Accademia) le zone impattate risultano essere molto più vaste di quanto previsto dal progetto a livello teorico, SI CHIEDE un'integrazione dello studio per rivedere sia le zone che le quantificazioni delle mitigazioni.

OSSERVAZIONE 11

Considerato che lo studio affronta in maniera separata e distinta le varie problematiche di impatto, si CHIEDE di far integrare lo studio con una valutazione di impatto cumulativa.

- B. di proporre le osservazioni alla VIA in oggetto così come formulate dai settori interessati di cui precedente punto inviandole a tutti gli Enti interessati e presentandole in sede di Commissione VIA Regionale;
- C. di trasmettere il presente provvedimento, con relativi allegati, a tutti gli Enti Interessati dalla Pratica;
- D. di dichiarare la presente deliberazione immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 134 del D.Lgs. 267/00, considerata l'urgenza di inviare le proprie osservazioni agli Enti interessati.

COMUNE DI SOMMACAMPAGNA
PROVINCIA DI VERONA

ALLEGATO A) alla proposta di deliberazione di Consiglio Comunale avente ad oggetto Osservazioni in merito a Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.) relativa al progetto "Master Plan Aeroporto Valerio Catullo" - Art. 23 del D.Lgs 152/2006.

PARERI AI SENSI DELL'ART. 49, COMMA 1, DEL D.LGS. 267/2000

PARERE PER REGOLARITA' TECNICA

Parere: FAVOREVOLE

Data: 09/03/2016

IL RESPONSABILE DEL SERVIZIO EDILIZIA
PRIVATA ED URBANISTICA
F.to PAOLO SARTORI

IL RESPONSABILE SERVIZIO ECOLOGIA
F.to LORENZO GASPARI

Deliberazione di Consiglio Comunale n. 21 del 15/03/2016

Letto e sottoscritto.

IL SINDACO
F.to Graziella Manzato

IL SEGRETARIO COMUNALE
F.to Daniela Stagnoli

REFERTO DI PUBBLICAZIONE

Copia della presente deliberazione è stata pubblicata all'Albo Pretorio per 15 giorni consecutivi a partire dal 17/03/2016 come prescritto dall'art. 124, comma 1°, del D. Lgs. 18.8.2000 n.267.

L'INCARICATO COMUNALE
F.to Laura Melchiori

ESECUTIVITA'

La presente deliberazione:

- ⊗ è stata dichiarata immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 134 comma 4 del D.Lgs. 267/2000.
- Diverrà esecutiva ai sensi dell'art. 134 comma 3 del D.Lgs. 267/2000 trascorsi 10 giorni dalla data di pubblicazione.

IL SEGRETARIO COMUNALE
F.to Daniela Stagnoli

COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE IN CARTA LIBERA AD USO AMMINISTRATIVO