



## COMUNE DI SOMMACAMPAGNA

PROVINCIA DI VERONA

### DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE

**n. 81 del 27/10/2016**

**OGGETTO:** Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.) del "Master Plan Aeroporto Valerio Catullo" - Valutazione delle integrazioni volontarie - Osservazioni.

L'annoduemilasedici, il giorno ventisette del mese di ottobre 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 ALLEGRI

**Oggetto:** Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.) del "Master Plan Aeroporto Valerio Catullo" - Valutazione delle integrazioni volontarie - Osservazioni.

**SINDACO**

**Punto n. 6 all'Ordine del Giorno " Procedura V.I.A. del masterplan aeroporto Catullo – valutazione delle integrazioni volontarie- osservazioni "**

La parola all' assessore Allegri.

**ALLEGRI**

Più che ripercorrere la delibera, che è un po' il punto finale, farei un excursus dell'analisi tecnica politica che è stata fatta, e come atto successivo a quelle che sono state le nostre osservazioni che sono state fatte in primavera, sulla VIA, valutazione impatto ambientale, che è in corso sull'ampliamento dell'aeroporto su cui il Consiglio comunale ebbe già modo di esprimersi.

Nel frattempo la procedura è andata avanti, sono avvenuti gli incontri all'interno della VIA nazionale e regionale, tra i proponenti, che è ENAC, ricordo a tutti, che presenta la documentazione.

Dopo la nostra presentazione e prima della conclusione della procedura, l'aeroporto tramite ENAC ha presentato delle integrazioni volontarie.

A fronte delle osservazioni presentate da questo Comune, dal Comune di Villafranca, di alcuni cittadini del nostro territorio e da tutti i soggetti portanti interesse, ha presentato alcune integrazioni al piano di sviluppo aeroportuale, per cercare di risolverne almeno alcune.

Quindi c'è stato un incontro il 7 luglio al ministero dell'Ambiente, sono state presentate le integrazioni ed è stato fissato un termine ultimo, il 13 novembre 2016, per la presentazione di ulteriori osservazioni da parte del pubblico, quindi anche da parte nostra.

I Consiglieri hanno avuto modo di leggere tutta la documentazione e non so se entrare nel dettaglio, perché sono 18 pagine di relazione tecnica, preferisco fare un excursus generale sulle motivazioni che ci portano questa sera a presentare ulteriori osservazioni, poi proverò a rispondere sulle questioni tecniche.

In particolare, siamo convinti che le osservazioni volontarie, siamo convinti che non vadano assolutamente a coprire le integrazioni richieste.

C'è un fatto positivo, e va raccolto, per la prima volta l'aeroporto mette a disposizione dei soldi per mitigare il proprio impatto sul territorio.

Questo è dovuto alla procedura di VIA e alle osservazioni che abbiamo fatto, ma in particolare l'aeroporto mette a disposizione in maniera volontaria 500.000 euro per migliorare la viabilità, sulla rotatoria che era nostro interesse realizzare alla base di via dell'Artigianato, se ricordate abbiamo chiesto due rotatorie, questa per risolvere i problemi storici di traffico parassita su Caselle, e non solo, ovviamente il transito delle macchine che vanno in aeroporto, l'altra all'incrocio tra S.P. 26, e via Pantina, via Molinara Vecchia.

Loro dicono, nella integrazione volontaria, che si rendono disponibili a partecipare alla rotatoria sotto il cavalcavia.

Oltre a questo, mettono a disposizione altri 50.000 euro, per la realizzazione di una mitigazione ambientale, quindi la messa a dimora di alcuni alberi da utilizzare come meccanismo di schermo contro le polveri sottili ed altro, per l'abitato di Caselle.

E' positivo che per la prima volta ci sia una volontà, ma gli importi sono largamente insufficienti, in primo luogo perché, come avete visto nella delibera, la rotatoria, stante la cessione gratuita da parte del Demanio militare, il pezzo di strada e la rotatoria costerà a chi la realizzerà 1.200.000 euro, quindi i 500.000 euro sono ben lungi da andare a coprire il costo, e anche da un'eventuale co-partecipazione, seppure minima.

Dall'altra parte, non viene detto nulla rispetto all'altra rotatoria che può costare 500.000 euro, quindi la cifra è sottodimensionata.

D'altra parte richiediamo che nella VIA venga tenuto conto del traffico generato dal traffico per raggiungere l'aeroporto di Caselle.

La seconda cosa, ci porta a valutare quanto sia sottodimensionato il valore dei 50.000 euro per la mitigazione ambientale.

Abbiamo utilizzato uno studio ambientale realizzato recentemente su un aeroporto di Bologna, proprio alla fine della pista, per la mitigazione dei quartieri che sono lì.

Trovate nella documentazione un'analisi effettuata durante questo studio, sulla capacità di assorbimento di alcune sostanze arboree, per ogni singola pianta adulta. Tra queste abbiamo selezionato quelle che sono individuate come piante autoctone, e su queste siamo andati ad evidenziare l'assorbimento di CO2 annuo, e il ciclo vitale..

Questo è un punto su cui andati a lavorare, andando a vedere la previsione di impatto ad oggi, e l'espansione, ho stilato quante piante devono essere messe a dimora per annullare l'effetto negativo, almeno dal punto di vista della CO2 sul territorio dell'aeroporto

La normativa europea prevede che chi si sottomette a procedura di VIA, vada a valutare quale è l'impatto della sua attività, e qui ritorna il problema dell'anno zero, che abbiamo affrontato l'altra volta.

Per noi l'anno zero è il 1986, o in subordine, se proprio vogliamo iniziare un rapporto corretto, perché prima non sono desumibili dati di flussi di traffico da documentazione ufficiale, almeno dal 1990, perché nella storia depositata dei flussi di traffico, questi vengono definiti dal 1990.

Prendendo come riferimento il 1990, e analizzando il seguente, noi chiediamo che quelle strutture debbano essere mitigate, invece l'aeroporto dice di no, che vuole mitigare dagli anni da qui in avanti.

Detto comunque che va mitigata anche l'attuale struttura, e presi per buoni i valori di inquinamento e incremento, che vengono riportati nei loro studi, abbiamo fatto un calcolo per cercare di capire quanti alberi andrebbero messi a dimora, scegliendo le diverse specie, perché hanno azione diversa a seconda del tipo di inquinante preso in analisi.

Abbiamo fatto calcolare da un agronomo il costo di una pianta adulta, moltiplicato per il numero di piante necessarie, lo abbiamo scritto, e si parla di 170.000 euro per la situazione attuale, che andrà incrementata nel 2030.

Quindi, questo oggi è il costo degli alberi, ma va acquisito il terreno, e metterli lì, questo a dimostrazione che i 50.000 euro messi a disposizione sono veramente pochi.

Diamo alla commissione VIA nazionale dei numeri concreti per dire che non vogliamo più del dovuto, ma quello che riporta un calcolo molto semplice.

Un'altra analisi è stata fatta sull'impatto sulla flora e la fauna, che ci ha colpito in maniera particolare.

La sezione che vedete evidenziata in viola è l'attuale sedime aeroportuale, compreso il militare, l'altra è la sezione di impatto su flora e fauna.

Noi ci aspettiamo che l'analisi venga fatta con un'ellisse, individuando un'area equidistante dai punti dell'aeroporto, invece qui vedete che l'analisi prende in esame alcuni punti, la ZAI, un pezzo di Caselle, ma dimentica completamente l'abitato di Sommacampagna e verso Povegliano, un sito di interesse ambientale.

Critichiamo che questa scelta del terreno, non delimitata da confini oggettivi, perché ci saremmo aspettati che venissero considerate le ferrovie, l'autostrada, quindi non ci è assolutamente chiaro come sia stata individuata questa area di analisi sugli impatti su flora e fauna. Questo può essere meno rilevante, ma dimostra la necessità di approfondire il tutto.

La sostanza è, al di là di questo, che se un primo passo è stato fatto, dal nostro punto di vista è accerto che il problema esiste, sia di viabilità che di impatto ambientale.

Ora ci sono i numeri a concretizzare l'impatto ambientale, sia con soluzioni concrete, che mettiamo a disposizione, sia con numeri, che però sono molto diversi da quelli proposti.

### **SINDACO**

E' aperta la discussione, Galeoto.

### **GALEOTO**

Volevo sapere se le analisi fatte dall'aeroporto, riguardo la qualità dell'aria e del rumore, .....si parlava questa primavera di rifarle, ricordo male?

### **ALLEGRI**

Noi abbiamo fatto delle analisi, che abbiamo presentato in sede di VIA regionale e nazionale, utilizzando le centraline a disposizione grazie alla discarica Siberie....

### **GALEOTO**

E i risultati contrastavano...

### **ALLEGRI**

Abbiamo messo in evidenza che in zona Accademia, soprattutto dal punto di vista del rumore, l'inquinamento che il rapporto ambientale non metteva in evidenza e che invece viene ora sottolineato anche dalla loro contribuzione volontaria.

Non si era individuata questa come problematica, però oggi viene rilevata.

Noi continuiamo con le analisi e le metteremo a disposizione, quelle che abbiamo già presentate erano state fatte apposta per individuare le problematiche.

### **GALEOTO**

Volevo sapere l'esito di questa presentazione.

### **ALLEGRI**

Avevamo detto l'altra volta e la abbiamo sollevata, l'esito è soggetto a VIA, adesso presentiamo la nostra documentazione, e i commissari indicheranno se ha ragione chi dice che il problema non esiste, o se noi con le nostre relazioni.

Ritengo che si debba comunque sottolineare che viene sempre effettuata la fase di decollo verso Villafranca, quindi la pista di discesa nella parte nord, è utilizzata solo in situazioni di problemi, di difficoltà di fare atterrare gli aerei dalla parte di Villafranca, dovuti al vento o altro, quindi la maggior parte dei voli e degli atterraggi, si parla di oltre il 90% avviene sulla linea di Villafranca, non verso Caselle o Santa Lucia.

### **BERTOLASO**

Per completezza: noi sappiamo che Arpav, visto che ha chiesto il collegamento alla rete comunale, sta facendo degli accertamenti e degli approfondimenti di analisi, non sappiamo se per conto proprio, o per conto dell'aeroporto, dei valori che si riscontrano in Accademia, anche se ad oggi non abbiamo un esito.

### **PIETROPOLI**

Qualche giorno fa abbiamo ricevuto una serie di osservazioni e controdeduzioni alla VIA, penso sia lecito fare il nome, dal signor Beniamino Sandrini, che non mi sembra siano state recepite, e come Consigliere di minoranza chiedo se la amministrazione ha valutato alcuni spunti che venivano da quel documento, perché a mio modo di vedere almeno 3 o 4 osservazioni sono valide, e potrebbero essere inserite nella relazione che andremo a formulare.

Evidentemente il signor Sandrini ha presentato di sua spontanea volontà le osservazioni, però recepirle in un documento ufficiale, potrebbe dare maggiore importanza alle stesse.

Un piccolo esempio, nella documentazione viene precisato che una parte dei parcheggi in uso all'aeroporto, sono stati esclusi dalla mappatura dell'aeroporto.

A mio modo di vedere questa osservazione è corretta, e andrebbe inserita nella documentazione del Consiglio comunale.

Volevo chiedere se questo corposo documento è stato valutato dalla Giunta, dai tecnici.

### **SINDACO**

Ci sono altre domande ? Prego.

### **GIACOPUZZI**

Mi pare di ricordare che all'interno del PAT ci siano opere di mitigazione, inserite all'interno dell'aeroporto, queste da chi sono sostenute dal punto di vista operativo ed economico.

Rispetto alle osservazioni dell'aeroporto, soprattutto le nuove, mi viene da rispondere male, perché vuole dire non considerare decenni di contestazioni, ma comprendo che bisogna essere ragionevoli e anche io ho salutato con favore il fatto che, anche se in maniera unilaterale, si sono messi al tavolo di discussione.

Peccato che rispetto alle esigenze presentate, hanno diviso per tre le cifre richieste, è un'amara constatazione, e a livello generale credo che le controdeduzioni presentate siano ragionevoli, forse un po' troppo buone, ma mi auguro che siano prese in considerazione in maniera più equa.

### **ALLEGRI**

Io ho il sospetto che non abbiamo fatto un calcolo e poi diviso per tre, ho questa sensazione dopo vari incontri fatti all'aeroporto, insieme all'assessore Bertolaso.

Bisognerebbe cercare di trovare un punto di incontro, visto che anche questa è una istituzione, una società che da lavoro a molte persone, e che comunque si inserisce in un contesto che crea dei problemi.

Noi crediamo che non ci siano osservazioni buone o cattive, ma che siano a tutela dei cittadini di Sommacampagna e in questo modo li abbiamo volute mettere, infatti il dialogo è continuato con l'attuale proprietà aeroportuale, evidenziando, abbiamo detto in maniera significativa, i problemi, mentre normalmente l'aeroporto ci dice che secondo i loro studi, piantare le piante lungo il sedime aeroportuale, come ribadiamo in questa delibera, e come previsto dal PAT, loro dicono che le alberature non risolvono i problemi di aeroporto, perché le problematiche si verificano in volo e a quel punto gli alberi sono inutili.

Ma il fatto di aver messo una piccola cifra, è il riconoscimento di un problema che anche con le amministrazioni passate si diceva non esistere.

Sul PAT, alla osservazione 5 diciamo cosa dice il PAT; approvato dalla VAS di Regione Veneto, quindi un organismo superiore, rispetto al piccolo Comune di Sommacampagna, e qui si fanno poi delle analisi sul fuori zona, che mi richiedeva prima Pietropoli, è stata vista la documentazione presentata, anche se magari non riusciamo a leggere documentazioni così corpose nei tempi richiesti da chi le presenta, ma abbiamo preso degli spunti che abbiamo inserito qui.

Però ricordo ai Consiglieri che c'è sempre la possibilità di presentare emendamenti, e come abbiamo fatto per la TAV, molte sono state accolte e presentate dagli uffici della maggioranza, quindi se vorrete presentare ulteriori variazioni siamo disponibili a farle inserire in Consiglio comunale come emendamento, o all'interno del documento se questo non fosse già stato presentato.

Stasera sarebbe difficile farlo, perché serve un parere tecnico per approvare un emendamento, doveva essere presentato almeno stamattina.

### **SINDACO**

Grazie, ci sono altri interventi? Dichiarazione di voto? No.

Mettiamo in votazione la procedura V.I.A. del masterplan aeroporto Catullo – valutazione delle integrazioni volontarie-osservazioni “

### **IL CONSIGLIO COMUNALE**

con voti favorevoli 10, contrari //, astenuti 4 (Gozzo, Giacomuzzi, Galeoto, Bighelli), espressi in forma palese,

### **DELIBERA**

di approvare la proposta di deliberazione allegata al presente provvedimento, per costituirne parte integrante, formale e sostanziale.

### **GIACOPUZZI**

*(chiede di ripetere la votazione per ripensamento)*

### **SINDACO**

*(acconsente)*

2° votazione:

### **IL CONSIGLIO COMUNALE**

con voti favorevoli 11, contrari //, astenuti 3 (Gozzo, Galeoto, Bighelli), espressi in forma palese,

### **DELIBERA**

di approvare la proposta di deliberazione allegata al presente provvedimento, per costituirne parte integrante, formale e sostanziale.

Ed inoltre, con separata votazione,

### **IL CONSIGLIO COMUNALE**

con voti favorevoli 11, contrari //, astenuti 3 (Gozzo, Galeoto, Bighelli), espressi in forma palese,

### **DELIBERA**

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

## **Premessa.**

L'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC), con sede legale in Viale Castro Pretorio, 118, 00185 Roma, ha depositato in data 15/01/2016 presso il 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 del Piano di Sviluppo Aeroportuale denominato "Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca – Master Plan", è 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 Piano, che interessa il territorio dei Comuni di Sommacampagna, Verona e Villafranca di Verona, 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.

Gli interventi sono previsti in un arco temporale di circa 15 anni, con un orizzonte temporale finale fissato al 2030, con soglie di avanzamenti dei lavori di potenziamento stabilite al 2020 (Breve Periodo) – 2025 (Medio Periodo) e 2030 (Lungo Periodo)

Il Consiglio Comunale si è già espresso, giusta delibera n. 21 del 15.03.2016, sulla iniziale proposta di Piano, esprimendo n. 11 Osservazioni, già inviate all'organo competente alla procedura di Valutazione avviata e cioè alla Commissione Nazionale per la Valutazione di Impatto Ambientale, costituita presso il predetto Ministero.

In data 12.07.2016 e 12.09.2016 l'ENAC, ente preposto all'approvazione del progetto di Piano, ha volontariamente depositato presso il Ministero dell'Ambiente una serie di integrazioni tecnico progettuali, nonché le proprie controdeduzioni alle Osservazioni del Pubblico, tra cui quelle espresse da questo Consiglio Comunale.

Con avvio pubblico del 12.09.2016 è stato dato atto, ai sensi del D.Lgs 152/06 del predetto deposito, informando che entro 60 gg. da tale (11.11.2016) data è possibile presentare ulteriori Osservazioni.

L'Ufficio Tecnico Comunale Edilizia Privata ed Urbanistica ha quindi elaborato una Relazione Tecnica di analisi della documentazione integrativa depositata, allegata alla presente proposta di delibera a formarne parte integrante, con la quale si propone di modificare ed integrare le predette Osservazioni, al fine di precisare le valutazioni ambientali di questo Comune e richiedere le "mitigazioni ambientali" necessarie al fine di rendere le opere pianificate compatibili con il territorio e con il benessere della popolazione residente.

Tutto ciò premesso:

Considerato che la VIA in oggetto interessa sia valori ambientali che urbanistico - edilizi già tutelati da questo Comune in sede di stesura ed approvazione del proprio Piano di Assetto del Territorio, assoggettato ai sensi di legge alla prevista Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.) che contiene, in relazione all'infrastruttura aeroportuale specifiche previsioni in materia di mitigazioni ambientali;

Vista la relazione tecnica di verifica e relativi allegati del Servizio Urbanistica ed Edilizia Privata, allegato B alla presente proposta di delibera;

Ritenuto proporre l'approvazione delle seguenti osservazioni ivi, a conferma e/o modifica ed interazione di quelle espresse con la delibera 21 del 2016, in merito alla procedura di "Valutazione di Impatto Ambientale" del Piano denominato "Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca – Master Plan";

Visto il D.Lgs 152/6/2006;

Visto il D.Lgs 267/2000;

Viste le norme regionali vigenti in materia di V.I.A.

## **Si PROPONE**

A. di approvare, per le motivazioni in premessa richiamate le seguenti osservazioni urbanistiche ed ambientali alla "Valutazione di Impatto Ambientale" del Piano 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, considerato che la Tabella di pag. 323 del Rapporto Ambientale allegato al SIA quantifica in**

circa 224,7 tonnellate annue complessive le emissioni atmosferiche attuali dell'infrastruttura aeroportuale (di cui 83,5 tonnellate annue di solo CO) che divengono 323,2 tonnellate annue (di cui 113,1 di CO) nel 2030 si RIBADISCE e 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 alle indicazioni della Relazione di Progetto del Master Plan Aeroportuale.

Relativamente alla contro deduzione del proponente si rileva che il fatto che i progetti dell'infrastruttura attuale siano stati approvati dagli enti competenti non elimina gli impatti ambientali provocati sul territorio, impatti che, ai sensi di legge, DEVONO ESSERE MITIGATI.

#### **OSSERVAZIONE 2**

Si **CHIEDE** che siano opportunamente implementate le somme inserite nel Piano degli Investimenti destinate alle mitigazioni, per un importo pari almeno al 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, in quanto tali interventi, pur essendo stati approvati dagli enti competenti non hanno previsto né attuato alcuna forma di MITIGAZIONE AMBIENTALE degli impatti provocati dall'infrastruttura aeroportuale sul territorio.

#### **OSSERVAZIONE 3**

Si **CHIEDE** che la V.I.A. determini e quantifichi quali sono gli interventi di MITIGAZIONE AMBIENTALE necessari ad abbattere mitigare gli impatti provocati sul territorio dall'infrastruttura aeroportuale, sia allo stato attuale (anno 2014) che a lavori eseguiti (anno 2030), prescrivendo che il MASTER PLAN contenga e preveda tutte le somme necessarie alla realizzazione degli stessi, stabilendo quali opere debbano essere obbligatoriamente effettuate entro il 2017 (breve periodo) relativamente agli impatti attuali e quali invece entro il 2030 (lungo periodo), all'interno di un crono programma che le leghi allo sviluppo // realizzazione dei nuovi insediamenti aeroportuali.

#### **OSSERVAZIONE 4**

Si ribadisce la RICHIESTA di previsione e realizzazione di opportuni interventi di mitigazione degli impatti atmosferici, conseguenti agli evidenti incrementi percentuali degli inquinanti immessi sul territorio dall'esercizio delle attività aeroportuali, quantificando a tal fine l'entità numerica e la qualità delle essenze arboree da mettere a dimora sulla base degli studi scientifici svolti dall'Istituto di Biometeorologia per il regolamento del verde del Comune di Bologna.

Si ritiene che quanto proposto nelle contro deduzioni del proponente non sia adeguato né sufficiente ad eliminare od abbattere significativamente gli impatti connessi con le emissioni ATMOSFERICHE dell'infrastruttura, come indicate nella Tabella di pag. 323 del Rapporto Ambientale allegato al SIA.

A tal fine si **CHIEDE** quindi che, in considerazione delle emissioni ACCERTATE // DICHIARATE, gli interventi di MITIGAZIONE degli impatti da inserire nel MASTER PLAN siano almeno i seguenti:

- entro il 2017 l'individuazione, in collaborazione con il Comune di Sommacampagna di aree idonee all'impianto di almeno 1.000 Aceri campestri o 520 Aceri Riccio oppure 680 tra Tigli – Bagolari e Frassini, al fine di abbattere gli impatti con il derivanti dalle attuali emissioni di CO, quantificate in circa 83.5 tonnellate annue, sostenendo sia la spesa per l'impianto di tali specie che quella per l'esproprio delle relative aree e/o il loro asservimento a tali fini;
- prima dell'incremento dei voli previsti al 2030 l'individuazione, in collaborazione con il Comune di Sommacampagna di aree idonee all'impianto di almeno ulteriori 360 Aceri campestri o 180 Aceri Riccio oppure 240 tra Tigli – Bagolari e Frassini, al fine di abbattere gli impatti con il derivanti dal totale delle emissioni di CO previsto, quantificato in circa 113,1 tonnellate annue, sostenendo sia la spesa per l'impianto di tali specie che quella per l'esproprio delle relative aree e/o il loro asservimento a tali fini.

Si **CHIEDE** che siano adottate le forme di mitigazione indicate nella 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, 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 24.06.2015. Si ribadisce che la realizzazione degli interventi previsti dal Piano di Assetto del territorio vigente 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 sul SUOLO) e,

parzialmente, quello sugli ecosistemi di flora – fauna ritenuti immotivatamente di scarsa incidenza nel documento di approfondimento (integrazione volontaria) presentato.

In alternativa si CHIEDE che venga quantificato e concordato economicamente l'importo di TUTTE LE CITATE MITIGAZIONI e che tali somme siano messe a disposizione nel breve periodo (2017) per quanto riguarda gli impatti attuali ed entro il 2020 per gli impatti previsti al 2030, attraverso un opportuno Accordo tra Comune e Società di Gestione Aeroportuale, avente ad oggetto la Decarbonizzazione dell'Abitato di Caselle, per la realizzazione di progetti di MITIGAZIONE che l'Amministrazione Comunale approverà, sentita la predetta Società di Gestione Aeroportuale.

#### **OSSERVAZIONE 5**

“Si ritiene che il tenore ed il contenuto delle controdeduzioni volontarie depositate dal proponente in relazione all'originaria OSSERVAZIONE n. 5 sia fuorviante ed inaccettabile in quanto:

- A. l'osservazione era finalizzata, nel richiamare i contenuti del Piano di Assetto del Territorio, ad evidenziare che lo stesso prevede specifiche opere ed interventi di mitigazione ambientale finalizzate (come dichiarato espressamente negli allegati tecnici citati) a minimizzare gli impatti dell'attività aeroportuale sul territorio, previsioni già assoggettate a Valutazione Ambientale Strategica dell'ambito delle procedura di approvazione del Piano medesimo, come risulta dal parere della competente Commissione Regionale n. 39 del 17.05.2012 (vedasi allegati alla D.G.R. di ratifica n. 556 del 03.05.2013) pag. 11, ove si legge: *“Nel Rapporto Ambientale è contenuta la valutazione degli effetti delegazioni di piano e sono individuate le misure di mitigazione per ciascuna componente di piano analizzata e sono stati valutati gli effetti cumulativi derivanti dalle azioni della pianificazione sovra ordinata”*.  
E più avanti: *“Di seguito si riporta una sintesi delle mitigazioni individuate ... per ... limitare gli effetti dell'inquinamento dell'aria dovuta all'aeroporto mediante la riduzione della pressione sugli insediamenti (rilevati intera con vegetazione arborea, arbustiva ed erbacea, di ampiezza ed altezza variabile in funzione dell'area individuata e dell'ampiezza di spazio; realizzazione di fasce boscate e l'inserimento di muri vegetali;*
- B. è facile ricordare e verificare che le aree in questione, poste nella “margherita” più prossima all'abitato di Caselle, sono già oggetto di uno specifico accordo tra i Ministeri interessati, per il loro transito dal demanio militare a quello civile, tanto che (in recenti passate “versioni” del Master Plan”) le stesse risultavano non solo inserite nel progetto, ma ben densificate di volumi e funzioni connesse all'aerostazione civile, ed ancor più recentemente da funzioni “commerciali” connesse con la valorizzazione economica dell'infrastruttura.
- C. non è pertanto assolutamente vero che trattasi di questione di natura urbanistica, ma è invece proprio vero che trattasi di salvaguardare l'equilibrio ambientale dell'abitato della Fazione di Caselle.
- D. la Soc. di Gestione, che ha osservato sul Piano di assetto del territorio durante le fasi di approvazione (vedi n. 29 del II° Periodo pag. 81 / 82/ 83 della D.G.R. citata) lamentando proprio che il progetto di Piano avrebbe violato l'Accordo allegato al P.A.T. in riferimento alla bozza di Master Plan all'epoca elaborato, poi sostituito dall'attuale progetto.

Ne discende quindi che lo stato attuale dell'infrastruttura è già stato oggetto di Valutazione Ambientale, per altro non contestata e quindi le MITIGAZIONI in esso previste sono divenute per questo Comune parte integrante sostanziale delle strategie di mitigazione ambientale del territorio, con possibili effetti negativi sull'attuabilità delle previsioni urbanistiche del Piano stesso per la frazione di Caselle e quindi con potenziale gravissimo danno per la comunità locale.

Si ribadisce pertanto che le previsioni del Master Plan non risultano conformi alle disposizioni AMBIENTALI e non URBANISTICHE del Piano di Assetto del Territorio approvato (P.A.T.), nonché del vigente Piano degli Interventi (ex P.R.G.) non ancora allo stesso adeguato, sia in relazione all'attuale zonizzazione che al perimetro dell'infrastruttura aeroportuale e 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 ed 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 comprendere 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 che nel citato P.A.T. è strategicamente destinata ad “Interventi di mitigazione degli impatti aeroportuali”

Si CHIEDE pertanto 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 e delle altre aree aventi simile destinazione strategica, quali ambiti di mitigazione degli impatti ambientali derivanti dall'infrastruttura aeroportuale e dell'attrezzamento delle stesse quali aree di mitigazione secondo le (citare) 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 prende atto che le contro deduzioni del proponente non risolvono le criticità rilevate connesse con 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. Tale incremento, 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, impatta fortemente sulla struttura viaria esistente nonché sul territorio agricolo e sul paesaggio.

Al fine di mitigare gli effetti negativi, ed in particolare l'incidentalità e la pericolosità nei punti critici:

- intersezione tra la S.P. n. 26a e via Pantina – Molinara Vecchia (punto n. 1);
  - 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 per un costo complessivo stimato di € 500.000;
  - ridisegno dell'ingresso all'abitato di Caselle dal cavalcavia autostradale per un costo complessivo stimato di € 1.200.000;

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**

Preso atto che le integrazioni volontarie non hanno tenuto in considerazione le preoccupazioni (basate su analisi e le rilevazioni puntuali) di questo Comune relativamente agli impatti nell'NO<sub>2</sub> sulla parte sud – ovest dell'aeroporto, in quanto quelli contenuti nel SIA sono stati determinati attraverso l'utilizzo di modelli matematici di calcolo riferiti ad ambiti territoriali molto estesi, SI CHIEDE che siano previsti specifici interventi di abbattimento degli inquinanti ed in particolare del predetto NO<sub>2</sub>, indipendentemente dal livello di concentrazione, in quanto è indubitabile che l'incremento degli stessi, in relazione alla particolare ubicazione nel territorio, comporta un nuovo o maggior "impatto ambientale" derivante dal traffico aereo attuale e dall'incremento di traffico previsto nel Master Plan.

#### **OSSERVAZIONE 10**

In ragione del principio di "precauzione ambientale" previsto dall'art. 191 del Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea, basato sull'identificazione dei potenziali effetti negativi sull'ambiente e sulla salute, SI CHIEDE che per tutti gli ambiti territoriali interessati da POTENZIALI SFORAMENTI DEI LIMITI di RUMORE rispetto alle zonizzazioni comunali siano, fin dall'approvazione del Master Plan, previste e finanziate le

**MISURE di MITIGAZIONE OBBLIGATORIA** dallo stesso identificate, da attuarsi all'interno di una specifico crono programma di interventi che le coordini in relazione all'incremento del traffico aereo.

**OSSERVAZIONE 11**

Considerato che lo studio affronta in maniera separata e distinta le varie problematiche di impatto, si **CHIEDE** di far integrare lo studio stesso con una valutazione di impatto cumulativa complessiva che tenga conto delle possibili amplificazioni degli effetti negativi derivanti dalle singole sorgenti di emissione o che le escluda. Si **CHIEDE** quindi che l'eventuale accertata interazione tra le singole sorgenti di emissione determini un pari incremento delle mitigazioni ambientali sul territorio.

- B. di proporre le osservazioni alla VIA in oggetto così come formulate al precedente punto inviandole a tutti gli Enti interessati e presentandole eventualmente anche 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 la scadenza dei termini di deposito prevista dalla normativa vigente.

COMUNE DI SOMMACAMPAGNA  
PROVINCIA DI VERONA

ALLEGATO A) alla proposta di deliberazione di Consiglio Comunale avente ad oggetto Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.) del "Master Plan Aeroporto Valerio Catullo" - Valutazione delle integrazioni volontarie - Osservazioni.

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

---

**PARERE PER REGOLARITA' TECNICA**

Parere: FAVOREVOLE

Data:20/10/2016

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

**PARERE PER REGOLARITA' TECNICA**

Parere: FAVOREVOLE

Data:20/10/2016

IL RESPONSABILE DEL SERVIZIO  
ECOLOGIA  
F.to GASPARI LORENZO

**Deliberazione di Consiglio Comunale n. 81 del 27/10/2016**

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 07/11/2016 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