

**Beniamino Sandrini**

**Via del Fante, n° 21**

37066 CASELLE di Sommacampagna

T. 0458581200 Cell. 3485214565

Mail: beniaminosandrini@virgilio.it



Caselle d'Erbe, 21.09.2016

*D.Lgs. 4-2008 - Art. 3 ter - Principio dell'azione ambientale.*

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

Al **Sindaco di Sommacampagna**

[sommacampagna.vr@cert.ip-veneto.net](mailto:sommacampagna.vr@cert.ip-veneto.net)

Al **Ministero dell'Ambiente**  
**Direz. Generale V.I.A. - V.A.S.**  
[dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it](mailto:dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it)

Al **Ministero dei Beni Culturali**  
**Direz. Gen.le per il Paesaggio**  
[mbac-dg-beap@mailcert.beniculturali.it](mailto:mbac-dg-beap@mailcert.beniculturali.it)

Alla **Regione Veneto**  
**Settore V.I.A.**  
[dip.ambiente@pec.regione.veneto.it](mailto:dip.ambiente@pec.regione.veneto.it)

Alla **Provincia di Verona**  
**Settore V.I.A.**  
[ambiente.provincia.vr@pecveneto.it](mailto:ambiente.provincia.vr@pecveneto.it)

Al **Sindaco di Villafranca**  
[protocollo.comune.villafranca.vr@pecveneto.it](mailto:protocollo.comune.villafranca.vr@pecveneto.it)

Al **Sindaco di Verona**  
[protocollo.informatico@pec.comune.verona.it](mailto:protocollo.informatico@pec.comune.verona.it)

Oggetto:

## Osservazioni alla "Istanza di V.I.A." relativa al Master Plan del Piano di Sviluppo dell'Aeroporto "Valerio Catullo" di Verona. "Controdeduzioni" alle "Controdeduzioni" e... agli Approfondimenti Conoscitivi e Osservazioni alla Documentazione Integrativa Volontaria

La premessa è sempre la stessa: "Qualsiasi MASTERPLAN Aeroportuale deve essere sottoposto a V.A.S. e i singoli PROGETTI - previsti dal Piano di Sviluppo Aeroportuale - devono essere sottoposti a V.I.A."

Se sulla Gazzetta Ufficiale: 5a Serie Speciale - Contratti Pubblici n. 69 del 17-6-2016, è stato pubblicato il: "Bando di gara - Procedura aperta sopra soglia comunitaria - Settori speciali - Servizi di ingegneria relativi alle opere di ampliamento e riqualifica del terminal partenze dell'Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca"... significa che il progetto da sottoporre all'Istanza di V.I.A. non è ancora stato predisposto e la Documentazione inviata al Ministero dell'Ambiente, non è quella definitiva e che quindi il "Progetto di Ampliamento e riqualifica del Terminal partenze", dovrà essere... ri-sottoposto a... V.I.A.



AEROPORTO VALERIO CATULLO DI VERONA VILLAFRANCA S.P.A.

(GU 5ª Serie Speciale - Contratti Pubblici n.69 del 17-6-2016)

Bando di gara - Procedura aperta sopra soglia comunitaria - Settori speciali - Servizi di ingegneria relativi alle opere di ampliamento e riqualifica del terminal partenze dell'Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca

<http://www.gazzettaufficiale.it/atto/contratti/caricaDettaglioAtto/originario;jsessionid=130kncaaMYCW5PcCXo4nhw...ntc-as5-guri2b?atto.dataPubblicazioneGazzetta=2016-06-17&atto.codiceRedazionale=TX16BFM7048>

Successivamente a questo primo bando, sulla Gazzetta Ufficiale: 5a Serie Speciale - Contratti Pubblici n. 98 del **26-8-2016** è stato pubblicato anche il “**Bando di gara - Procedura aperta sopra soglia comunitaria - Settori speciali - Servizio di verifica del progetto definitivo ed esecutivo ad oggetto la riqualifica e ampliamento del terminal passeggeri dell'Aeroporto di Verona Villafranca, ai sensi dell'art. 26 del D.Lgs. 50/2016**”.

E' quindi evidente che i **progetti che sono oggi sottoposti alla Procedura di VIA sono progetti di massima** e che pertanto **potrebbero essere diversi... dai progetti definitivi** ed è ovvio che il **Masterplan doveva essere sottoposto alla V.A.S.**

Il **PIANO di SVILUPPO AEROPORTUALE** - visto che è un **PIANO** - alla pari del **MASTER PLAN** - è evidente ed è logico che essendo questi dei **PIANI e dei PROGRAMMI...vanno sottoposti a V.A.S.** e come tali avendo durata decennale... hanno poi bisogno - di volta in volta e negli anni successivi - che siano **approvati i singoli PROGETTI delle singole OPERE e INTERVENTI...** i quali, devono essere **sottoposti alla V.I.A.**

E se la **prima premessa** è... che i **Masterplan - essendo PIANI - vanno sottoposti a V.A.S.**, come **seconda premessa** è evidente che l'**ENAC non può essere il soggetto “proponente” di una Procedura di V.I.A.** perché come “**CONTROLLORE**” - se le Società di Gestione Aeroportuali rispettano la V.I.A. - non può essere anche il “**CONTROLLATO**”... quando diventa il “**PROPONENTE**” di una **ISTANZA di V.I.A.**

Dopo queste **due doverose premesse** ora si esamina il documento: “**Integrazioni del 13/09/2016 - Approfondimenti conoscitivi relativi alla riunione presso il MATTM del 07/07/2016 - Relazione tecnica**”

ELABORATO:

## STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE APPROFONDIMENTI CONOSCITIVI RELATIVI ALLA RIUNIONE PRESSO IL M.A.T.T.M. DEL 07-07-2016 Relazione tecnica

In merito a: “**1.1.1 Integrazioni in merito al traffico aereo**”

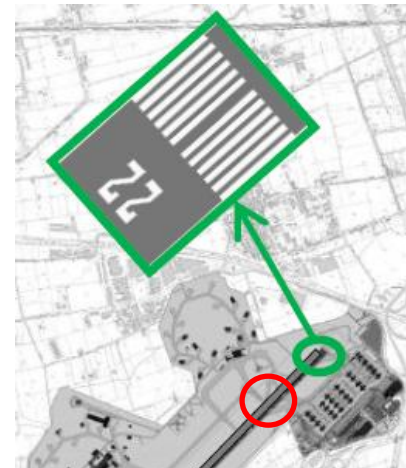
Si evidenzia che... **già il traffico attuale crea notevoli impatti ambientali** ai centri abitati di Caselle e di Dossobuono visto il territorio **fortemente atropizzato** in cui è inserita l'aerostazione e pertanto si chiede che all'Aeroporto Valerio Catullo sia posto un **limite massimo del traffico** che non sia superiore a **3,5 milioni di passeggeri all'anno...** indipendentemente dai movimenti aerei.

In merito a: “**1.1.2 Integrazioni in merito ai parametri relativi alle rotte**”

Per primo è evidente che i **progettisti commettono errori di grafia** visto che la posizione della **soglia 22** è indicata nel posto errato perché il **22** - sulla pista - è dipinto in una posizione spostata verso sud est di 500 metri.

Va poi evidenziato che in caso di atterraggi molto ravvicinati - che tengono occupato il sentiero di atterraggio - tutti i decolli vengono effettuati utilizzando la **pista 04** e gli aerei per arrivare a quella soglia sono obbligati ad “**attraversare**” la **pista** per poter utilizzare la pista di rullaggio.

La **pista 22** può essere utilizzata solo quando il sentiero di atterraggio è libero e viene utilizzata per i decolli, in particolare per gli aerei a pieno carico e quelli a lungo raggio che hanno bisogno di più pista per il decollo.



Tra gli schemi predisposti dalla Catullo SpA in risposta ai quesiti, manca quindi l'evidenziazione che ci sarebbe un "attraversamento" della Pista dell'Aeroporto da parte degli aerei per utilizzare la pista di rullaggio per posizionarsi alla testata pista 04... ed essendo un problema collegato alla "sicurezza" degli aerei... sembra un problema "serio" da evidenziare.



Tra gli schemi riportati dalla Catullo SpA, in risposta ai quesiti, manca lo schema dell'atterraggio "a vista" che diventa d'obbligo in caso di avverse condizioni di tempo, in particolare quando il vento proveniente da sud-ovest costringe gli aerei all'atterraggio "a vista" utilizzando la testata 22, che prevede il sorvolo dei "ruderi" della Corte Palazzina, i cui proprietari avevano presentato il progetto di un Hotel da 40 stanze.

In merito a: "**2.1.1 Integrazioni in merito all'atmosfera**"

L'Aeroporto Catullo - per questa Istanza di VIA - non ha rispettato le prescrizioni della Commissione Nazionale VIA che erano state determinate durante la procedura di "scoping" come espresse da pagina 14 a pagina 16 del Parere n° 370 del 30.10.2009 come riportate: [www.vivicaselle.eu/archivio/Parere-Commissione-VIA.pdf](http://www.vivicaselle.eu/archivio/Parere-Commissione-VIA.pdf) e di cui qui sotto se ne riportano due estratti:

L'analisi della qualità dell'aria dovrà essere articolata attraverso le seguenti fasi:

- Caratterizzazione dello stato attuale;
- Analisi delle condizioni meteorologiche;
- Localizzazione e caratterizzazione delle sorgenti di emissione degli inquinanti;
- Localizzazione e caratterizzazione dei ricettori;
- Previsione delle concentrazioni degli inquinanti nella zona limitrofa l'aeroporto, effettuata mediante l'utilizzo di modello matematico per la simulazione dei fenomeni diffusivi.

La campagna di monitoraggio da concordare con l'ARPA Veneto, dovrà avere una durata minima di 60 giorni nei mesi invernali e 60 giorni nei mesi estivi al fine di rappresentare il più fedelmente possibile le dinamiche di formazione e dispersione degli inquinanti in tutte le condizioni meteorologiche.

L'analisi delle sorgenti di emissione dovrà riguardare tutte le sorgenti pur se particolare attenzione andrà posta a quelle direttamente legate alle attività aeroportuali, al fine di valutare il più compiutamente possibile tutte le ripercussioni sull'ambiente determinate dall'attività in esame.

L'analisi del territorio, infine dovrà individuare e classificare i ricettori che saranno influenzati dall'attività dell'aeroporto.

In merito alle analisi degli inquinanti come questi sarebbero stati "rilevati" dall'Aeroporto va evidenziato che i valori rilevati non coincidono con i valori rilevati dal sistema di monitoraggio del Comune di Sommacampagna che con le proprie centraline invece rileva **criticità e negatività** rispetto ai rilievi dichiarati "positivi" dall'Aeroporto. [http://www.sinproambiente.it/monitoraggi\\_comune.php?id\\_com=36](http://www.sinproambiente.it/monitoraggi_comune.php?id_com=36)

E' dal 2009 che l'Aeroporto Catullo è a conoscenza di queste prescrizioni e in questi sei anni avrebbero potuto essere effettuate tutte le verifiche e analisi rispetto alla qualità e alla quantità dell'inquinamento generato dall'Aeroporto Catullo e di tutte le sorgenti d'inquinamento che impattano sull'area, quali le Autostrade: A4 e A22, incrocio Autostradale, Interporto Quadrante Europa e Centro AgroAlimentare.

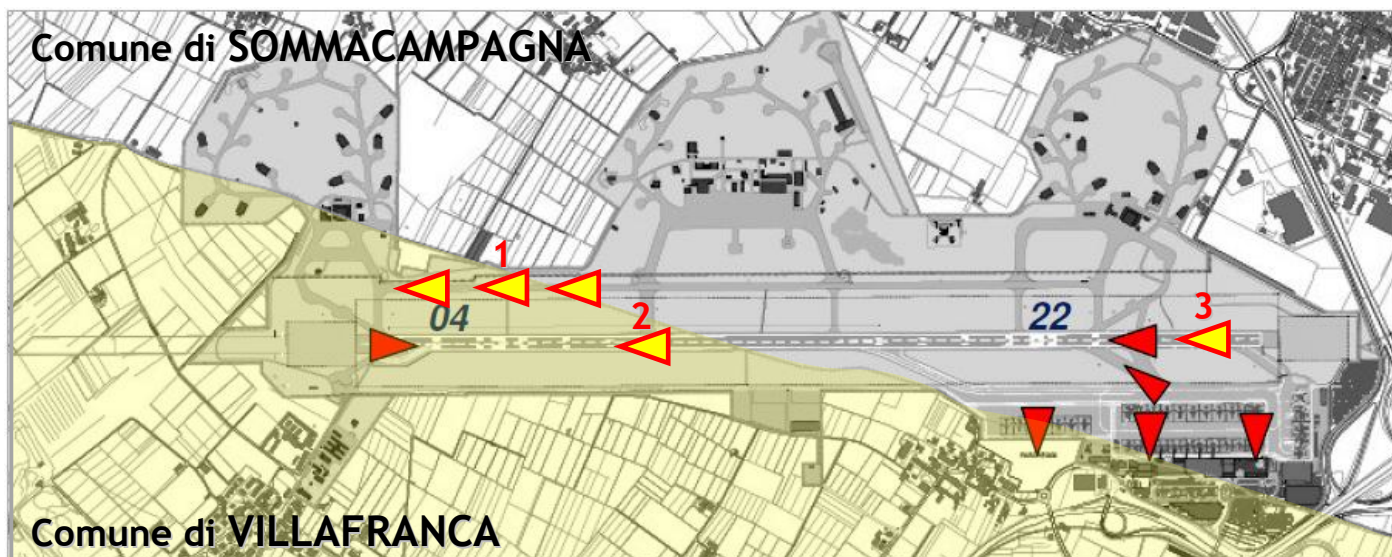
Ed è evidente che tutte le giustificazioni addotte alle "**2.1.1 Integrazioni in merito all'atmosfera**" sono tese a cercare di non evidenziare la **grave situazione** degli **impatti ambientali "cumulativi" diretti e interattivi** che vi sono nell'area interessata dall'intorno aeroportuale ed in particolare sembra che tutti i rilievi dell'aeroporto abbiano volutamente... evitato di evidenziare la grave situazione di Caselle.




In merito a: “**3.1.1 Integrazioni in merito al Rumore**”.

Da circa un paio di mesi (e quindi durante l’istanza di V.I.A.) la Catullo SpA ha **modificato il sistema del parcheggio degli aerei sul piazzale** che sono ubicati a nord della Aerostazione... che da aerei in sosta **paralleli** alla Aerostazione... sono stati modificati in **perpendicolari** alla Aerostazione e quindi con i **motori degli aerei rivolti verso Caselle**, facendo sì che l’inquinamento da rumore a Caselle - soprattutto di notte - **oggi è diventato insopportabile** e le persone vengono svegliate durante il sonno.

Nelle risposte fornite dall’Aeroporto, **sono mancanti i rilievi dei dati** di altri rumori generati “a terra dagli aerei” che impattano su Caselle... a partire dal rumore dell’utilizzo del “reverse”, dal rumore riflesso dall’edificio dell’Aerostazione e dalle diverse tipologie di decollo tra cui quella **più rumorosa in assoluto** che è quella che utilizza la **pista 22** soprattutto durante la notte, dove al **rumore diretto** dell’aereo sulla pista... si somma il **rumore riflesso** dall’Aerostazione e che arriva a Caselle... **raddoppiato**.



#### LEGENDA

 Posizione “runup” (sosta a motore acceso)

- 1\_ Aerei sulla pista di rullaggio in attesa
- 2\_ Zona di attivazione del “reverse”
- 3\_ Punto di effettiva partenza degli aerei

Si è riportata questa immagine, anche per ricordare alla Commissione VIA nazionale che è il territorio del **Comune di Sommacampagna** quello su cui insiste la **maggior parte del sedime aeroportuale** che è anche quello **più gravemente impattato** ed in particolare va segnalato che è il **territorio di Caselle** che **subisce gli effetti negativi maggiori** anche a causa di **effetti sommatori** e di **riflessione del rumore**.

In merito a: “**4.1.1 Integrazioni in merito all’ambiente idrico**”.

Rimarcando che la maggior parte del territorio Comunale interessata dal sedime Aeroportuale è ubicata nel Comune di Sommacampagna si evidenzia la pericolosità di qualsiasi attività che prevedano degli sversamenti sul terreno di inquinanti vari, data l’assoluta permeabilità della ghiaia... che fa sì che qualsiasi inquinante vada ad interessare la prima falda che si trova a circa 20 metri sotto l’Aeroporto.

In merito a: “**5.1.1 Integrazioni in merito alle terre e rocce da scavo**”

Dopo 40/50 centimetri di terreno vegetale, sotto il sedime aeroportuale - per centinaia di metri - c’è solo ghiaia intercalata da qualche strato d’argilla... che divide le varie falde acquifere che alimentano le risorgive poste a pochi km a sud est dell’Aeroporto Valerio Catullo.

In merito a: “**6.1.1 Integrazioni in merito al fenomeno del bird strike**”

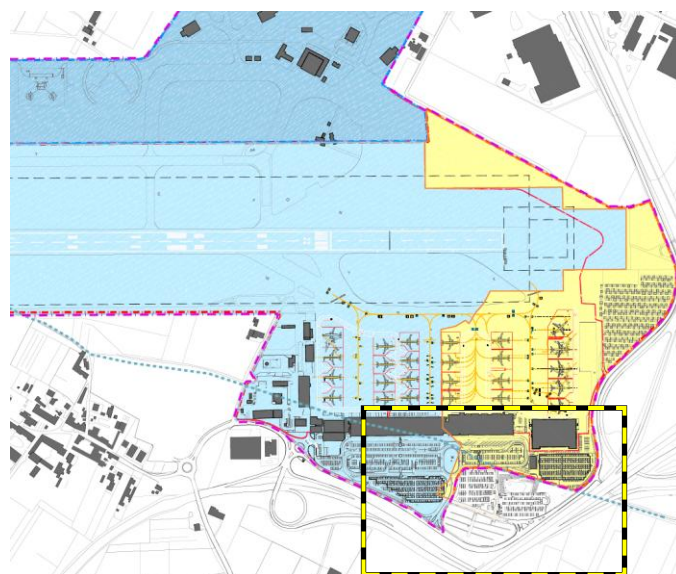
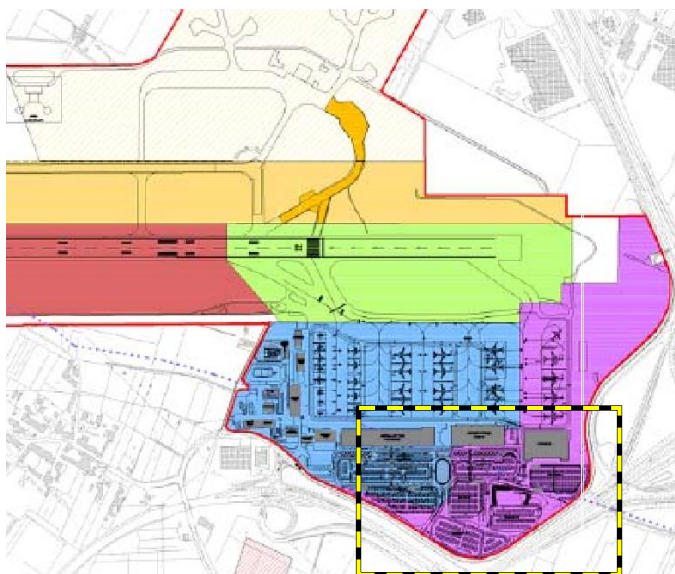
Come è noto, nel raggio di 3 km ci sono delle **Discariche di Rifiuti** e gli uccelli che vi alloggiano... ci sono come quelli che vivono nella **Discarica Siberie** a Caselle.



Prima di entrare nel merito all'**Allegato B** Tabella riportante le controdeduzioni alle osservazioni del pubblico, deve essere evidenziato che il sedime dell'Aeroporto che è stato sottoposto alla VIA... non è il sedime effettivamente in uso all'Aeroporto in quanto... è mancante di un'area.

## ALLEGATO B

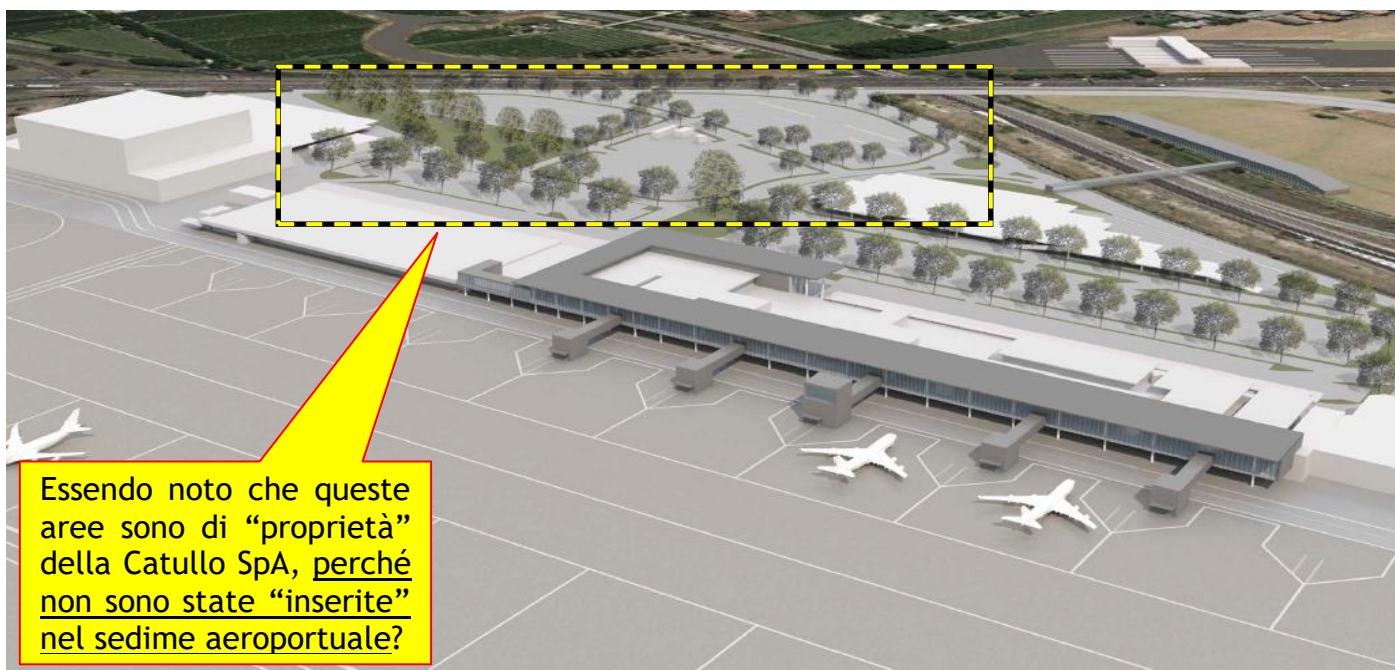
### Tabella riportante le controdeduzioni alle osservazioni del pubblico



Se nel 2009 il perimetro del sedime dell'Aeroporto era come indicato a sinistra, come mai tra le aree del sedime aeroportuale - di proprietà della Catullo SpA - **oggi destinate a Parcheggio dei Dipendenti e a Parcheggio a Pagamento per i viaggiatori** non sono state inserite nello stato attuale dello S.I.A.?

Perché in quelle aree del **sedime aeroportuale**, la Catullo SpA ha previsto la realizzazione di un **Hotel**, di una **Stazione di Servizio Auto** e altre **Attività Commerciali...** (e non vuole cederle a ENAC) ed è per questo motivo che quelle aree del **sedime aeroportuale...** non sono stati inseriti in questa istanza di VIA?

Perché la Catullo SpA - in questo documento: <http://www.va.minambiente.it/File/Documento/162323> - ha omesso di dichiarare e di evidenziare di essere proprietaria anche di queste aree e non le ha inserite tra le **"Proprietà delle aree - Stato di fatto"** alterando così (*furbescamente*) il perimetro aeroportuale?

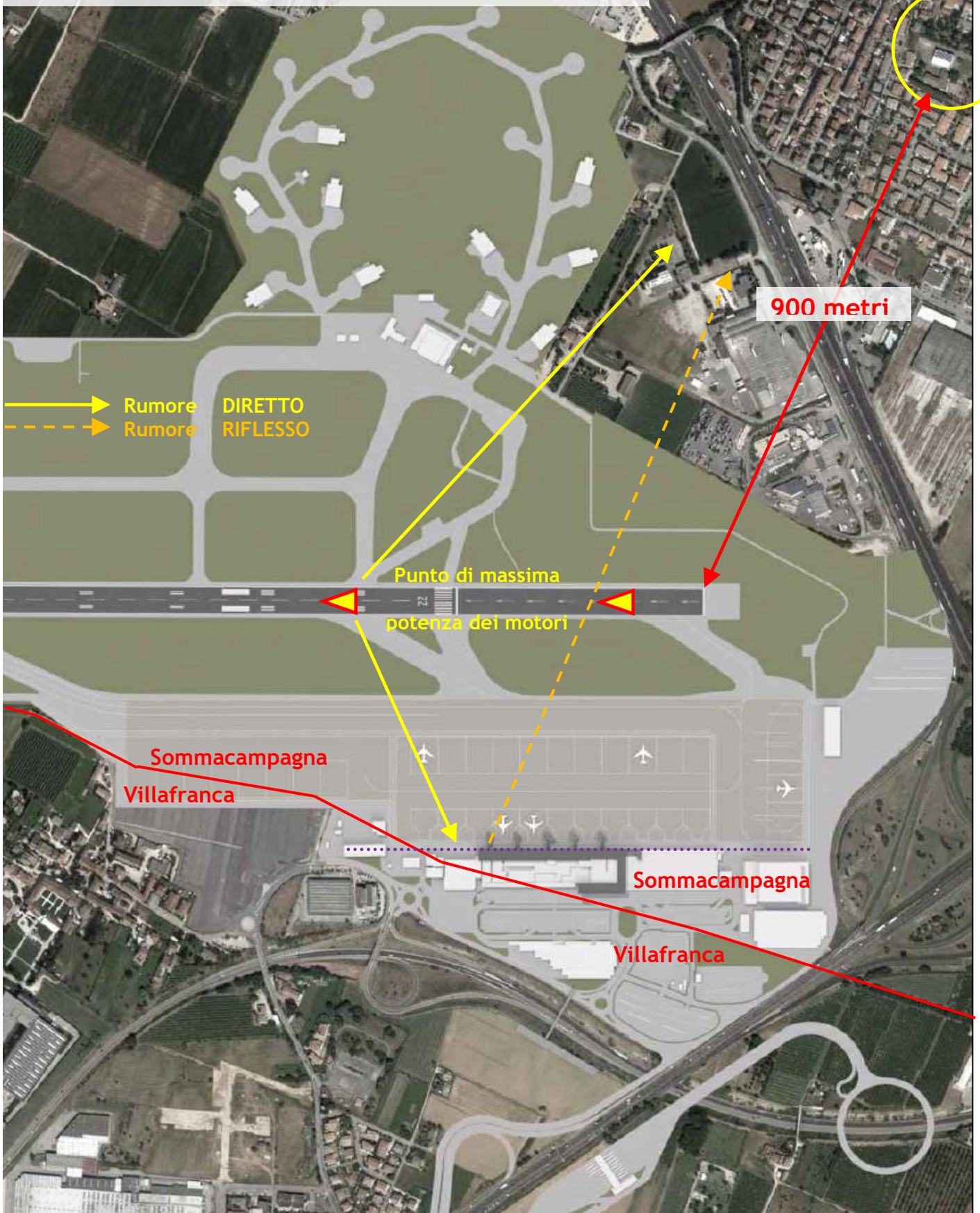


Ciò premesso si ricorda di nuovo che in questi mesi, dopo la presentazione dell'Istanza di VIA gli aerei che prima venivano parcheggiati **"paralleli"** alla Aerostazione ora sono parcheggiati **"perpendicolari"** alla Aerostazione e da quando hanno operato questa banale modifica, è incrementato notevolmente il rumore generato dagli aerei, in particolare **l'incremento del rumore è ora molto più intenso nelle ore notturne** generando **notevoli disturbi alla qualità della vita delle popolazioni di Caselle con disturbo del sonno.**



Prima di procedere ricordiamo che la quasi totalità dell'Aerostazione è ubicata sul territorio di Caselle che è ad una quota di 75 slm... più alta della pista.

Polo Scolastico di CASELLE



Ricordiamo che il Comune di Villafranca è interessato "minimamente" dalle infrastrutture dell'Aerostazione (solo con una parte dei Parcheggi Auto... all'ingresso) e che Dossobuono... "è schermato" dall'Aerostazione.





**“Controdeduzioni” alle “Controdeduzioni” e... agli Approfondimenti Conoscitivi e Osservazioni alla Documentazione Integrativa Volontaria**

Visto che l'ENAC - che come Ente Pubblico - dovrebbe **CONTROLLARE** quanto predisposto dalla Catullo SpA, è anche il **CONTROLLATO** essendo il soggetto **PROPONENTE** dell'ISTANZA di VIA, immagino già che le “controdeduzioni” (predisposte dal sottoscritto) scritte per esaminare controbattere alle “controdeduzioni” (elaborate dalla Catullo SpA) - relative alle Osservazioni alla V.I.A. - **saranno tutte respinte**, comunque queste vengono inviate anche perché, nel caso che il Comune di Sommacampagna e/o altri Comuni volessero presentare un **Ricorso al TAR**, qui potrebbero trovare dei suggerimenti utili a chiedere azioni di **Restauro, Ripristino, Risarcimento, Risanamento, Compensazione e Mitigazione Ambientale**.

Prima di **CONTRODEDURRE** alle **CONTRODEDUZIONI** sarebbe comunque interessante il conoscere chi ha ideato e chi ha scritto quelle **CONTRODEDUZIONI** alle mie **OSSERVAZIONI alla VIA** e sarebbe interessante capire (A) se è stato il soggetto **PROPONENTE** l'Istanza di VIA e cioè l'ENAC e/o (B) se è stata la Catullo SpA che ha scritto le **CONTRODEDUZIONI** e poi... **l'ENAC... le ha solo copiate**.

**CONTRODEDUZIONI** alla controdeduzione **BS\_01**:

BS_01	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0007368 del 21.03.2016	GENERALI	L'ENAC non può essere il soggetto Proponente delle Istanze di VIA
-------	--	----------	---

**ENAC (Ente Nazionale Aviazione Civile)** non fa parte della commissione VIA.

La Società di gestione "Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca S.p.A." è un concessionario del Ministero dei Trasporti (ENAC) per la gestione dello scalo aeroportuale di Verona. Il Masterplan è richiesto da ENAC, preparato e proposto dalla Società di gestione ad ENAC ed approvato in via tecnica da ENAC.

La approvazione tecnica di ENAC non esime il Ministero dei Trasporti al sottoporsi alle procedure autorizzative ambientali previste dalla legge (VIA ai sensi del D.Lgs. n. 152/06). Poiché è il Ministero dei Trasporti il proprietario dell'area destinata ad esercizio aeroportuale è coerente e corretto che sia l'ente responsabile dell'attività a sottoporsi alle procedure autorizzative richieste e non il concessionario. Alla procedura di VIA, essendo una procedura autorizzativa prevista da una legge, devono essere sottoposti tutti i progetti, siano essi proposti da Enti pubblici o privati.

In merito a questa Controdeduzione vorrei ricordare al “Proponente” che il sottoscritto è a conoscenza che ENAC non fa parte della Commissione VIA, ma è altrettanto noto che come soggetto “Proponente” può partecipare alla Commissione VIA e/o essere obbligato a partecipare ad una Audizione Pubblica e a rispondere alle Osservazioni e apporti collaborativi del pubblico e/o di “chiunque”, quando invece dovrebbe essere Ente super partes e controllare se le Società di gestione Aeroportuali rispettano la VIA.

In merito al **CONFLITTO d'INTERESSE** in capo all'ENAC ricordo la Direttiva VIA: 2014/52/UE ha stabilito che questi dovranno essere vietati e dal **16.05.2017**, in ogni caso, **ENAC non potrà più presentare le VIA**.

Tuttavia, norme più rigorose in materia di conflitto di interessi sono state introdotte con la nuova Direttiva 2014/52/UE<sup>2</sup> che modifica la Direttiva VIA, e che diventerà esecutiva alla scadenza del termine previsto per il suo recepimento (i.e. 16 maggio 2017).

Il sottoscritto è a conoscenza che la Catullo SpA ha ottenuto la concessione quarantennale e quindi opera in regime di concessione, ma a quanto pare il **soggetto “proponente” NON E’ a conoscenza** che buona parte delle infrastrutture dell’Aeroporto di Verona **NON SONO PROPRIETA del Ministero dei Trasporti, ma sono di proprietà della Catullo SpA** e quindi era d’obbligo della Catullo SpA presentare l’Istanza di VIA e non l’ENAC che dovrebbe controllare se la Catullo SpA ha rispettato e sta rispettando la VIA.

Ovviamente il sottoscritto è a conoscenza che le procedure di VIA possono essere presentate da soggetti pubblici e privati... per esempio ENAC può presentare la procedura di VIA dell’Aeroporto di Pantelleria che è un aeroporto di proprietà del Ministero dei Trasporti, ma a mio avviso dato che buona parte dell’Aeroporto di Verona è di proprietà della Catullo SpA e quindi il Proponente” della VIA è la Catullo spa.

Ciò considerato **si respinge tutto il contenuto della Controdeduzione come elaborata per la BS\_01.**

### **CONTRODEDUZIONI** alla controdeduzione **BS\_02:**

BS_02	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0007368 del 21.03.2016	GENERALI	L’ANNO ZERO delle Istanze di VIA di Aeroporti come quello di Verona che mai sono stati sottoposti alla VIA deve essere valutato a partire dalla data del 14 Marzo 1999
-------	--	----------	--

La procedura di VIA è relativa al progetto **"Piano di Sviluppo Aeroportuale - Masterplan 2014- 2030"** ed alle opere in esso contemplate; le precedenti opere sono state autorizzate dagli enti competenti

Che l’ANNO ZERO di una procedura di VIA - evidenzio e rimarco - di un’opera che mai prima era sottoposta a VIA (come nel caso dell’Aeroporto Catullo) - debba essere la data del **14 Marzo 1999**... chi lo sostiene, non è il sottoscritto, ma è la **Direzione Generale Ambiente della Commissione Europea**, (13.01.2010 - ENV.A.1/JP/MA//mm/ARES(2010)16480) che quando ha archiviato la **Procedura di Infra-azione alla VIA dell’Aeroporto Catullo** - archiviato nel 2010, ricordo, solo perché le autorità italiane avevano assicurato che l’Aeroporto Catullo... sarebbe stato sottoposto a VIA - ha così dichiarato:

Mi preme nondimeno informarLa del fatto che il Ministero dell’Ambiente italiano ha riconosciuto e confermato che tutti gli interventi infrastrutturali necessari per lo sviluppo dell’aeroporto "Valero Catullo" di Verona dall’apertura della pratica EU-Pilot fino 2024 saranno valutati nell’ambito di una VIA complessiva che avrà per oggetto il Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA) dell’aeroporto stesso.

La informo infine che questi servizi hanno raccomandato alle autorità nazionali competenti, a titolo di buona prassi, di valutare nell’ambito della procedura di VIA sul Piano di Sviluppo Aeroportuale anche tutti gli impatti ambientali verificatisi nel periodo successivo alle modifiche o estensioni autorizzate dopo il 14.03.99. Si tratta tuttavia di una raccomandazione, non avendo la Commissione titolo ad imporre un obbligo in tal senso.

La “controdeduzione” come scritta dal proponente vale solo per gli aeroporti che sono già stati sottoposti alla VIA, ma è pertanto ovvio che non vale per gli aeroporti - come quello di Verona - che non sono mai stati sottoposti alla VIA per i quali aeroporti l’ANNO ZERO è raccomandato essere il 14 Marzo 1999 e pertanto si chiede che ENAC provveda ad adeguarsi in merito e sanzionare i gestori inadempienti.

Ciò considerato **si respinge tutto il contenuto della Controdeduzione come elaborata per la BS\_02.**

### **CONTRODEDUZIONI** alla controdeduzione **BS\_03:**

BS_03	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0007368 del 21.03.2016	GENERALI	Non sono state rispettate le prescrizioni riportate nel parere espresso dalla Commissione VIA Nazionale (Procedura Preliminare art. 21 - parere n. 370 del 30.10.2009)
-------	--	----------	--

Durante la redazione del SIA si è tenuto conto del parere del Ministero per quanto applicabile al MP oggetto del SIA. Il **parere preliminare (n. 370 del 30/10/2009)** si riferiva ad un diverso Piano di Sviluppo Aeroportuale.

Si invita il “proponente” a rileggere il parere emesso per la **procedura di scoping** n° 370 del 30/10/2009 perché a parere del sottoscritto... il “proponente” - in merito all’Istanza di VIA dell’Aeroporto Catullo - **non ha rispettato dette prescrizioni** come riportate nel suddetto parere e affermando (come sopra dichiarato) che per la **redazione del SIA dell’Aeroporto Catullo**... si sarebbe tenuto conto di detto **parere**... potrebbe anche essere una interpretata come una **affermazione palesemente falsa** che in tal caso assumerebbe anche rilevanza penale.

Ciò considerato **si respinge tutto il contenuto della Controdeduzione come elaborata per la BS\_03.**



### CONTRODEDUZIONI alla controdeduzione **BS\_04**:

BS_04	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0007368 del 21.03.2016	QUADRO RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	ritiene che il "Proponente - ENAC" non abbia ben compreso e ben attentamente esaminato il PRS Programma Regionale di Sviluppo
-------	--	--	---

Gli esiti dell'esame di compatibilità e del rapporto di coerenza delle opere previste dal MP con lo strumento di pianificazione in esame sono riportati nel capitolo 2.1.1 del SIA, di cui si confermano le conclusioni.

E' evidente che il Proponente, scrivendo questa controdeduzione, non ha ben compreso il contenuto e il senso della Osservazione che era stata inviata e pertanto si invita a rivedere le considerazioni finali come espresse relativamente al **P.R.S - Programma Regionale di Sviluppo**, in particolare di quella Osservazione evidenzio che nel Masterplan... **non vi è risposta concreta** a questo: **"mediante il potenziamento delle infrastrutture nonché la realizzazione del collegamento delle diverse infrastrutture di trasporto (veicolare e ferroviario), persegue uno degli obiettivi espressi nel P.R.S.: "dare unitarietà al sistema delle reti e della logistica a lunga distanza"..."** collegamenti ferroviari e veicolari tra l'Aeroporto e ad esempio al Casello dell'Autostrada A4, che... **nel Masterplan NON ci sono.**

Ciò considerato **si respinge** tutto il contenuto della Controdeduzione come elaborata per la **BS\_04**.

### CONTRODEDUZIONI alla controdeduzione **BS\_05**:

BS_05	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0007368 del 21.03.2016	QUADRO RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	ritiene che il "Proponente - ENAC" non abbia ben compreso e ben attentamente esaminato il D.P.E.F. - Documento di Programmazione Economica e Finanziaria
-------	--	--	--

Gli esiti dell'esame di compatibilità e del rapporto di coerenza delle opere previste dal MP con lo strumento di pianificazione in esame sono riportati nel capitolo 2.1.2 del SIA, di cui si confermano le conclusioni.

E' evidente che il Proponente, scrivendo questa controdeduzione, non ha ben compreso il contenuto e il senso della Osservazione che era stata inviata e pertanto si invita a rivedere le considerazioni finali come espresse relativamente al **D.P.E.F. - Documento di Programmazione Economica e Finanziaria**, in particolare di quella Osservazione evidenzio che nel Masterplan... **non vi è risposta concreta** a questo: **"promuovere lo sviluppo di infrastrutture potenziate e totalmente interconnesse nel settore dei trasporti, assicurare un'attuazione coordinata dei progetti infrastrutturali" e "qualificare l'accesso aeroportuale delle persone in Veneto"...** interconnessione e qualificazione dell'accesso tra Aeroporto e con il Casello dell'Autostrada A4 - che... **nel Masterplan NON ci sono.**

Ciò considerato **si respinge** tutto il contenuto della Controdeduzione come elaborata per la **BS\_05**.

### CONTRODEDUZIONI alla controdeduzione **BS\_06**:

BS_06	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0007368 del 21.03.2016	QUADRO RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	ritiene che il "Proponente - ENAC" non abbia ben compreso e ben attentamente esaminato il P.T.R.C. - Piano Territoriale di Coordinamento
-------	--	--	--

Gli esiti dell'esame di compatibilità e del rapporto di coerenza delle opere previste dal MP con lo strumento di pianificazione in esame sono riportati nel capitolo 2.1.4 del SIA, di cui si confermano le conclusioni.

E' evidente che il Proponente, scrivendo questa controdeduzione, non ha ben compreso il contenuto e il senso della Osservazione che era stata inviata e pertanto si invita a rivedere le considerazioni finali come espresse relativamente al **P.T.R.C. - Piano Territoriale Regionale di Coordinamento**, in particolare di quella Osservazione evidenzio che nel Masterplan... **non vi è risposta concreta** a questo: **"Nel P.T.R.C. viene riconosciuta l'importanza dello sviluppo dello scalo aeroportuale veronese, ribadendo la necessità di valorizzare le aree adiacenti lo scalo mediante misure di "perequazione e compensazione"..."** misure di perequazione e compensazione - in particolare per il centro abitato di Caselle e per la sua popolazione che... **nel Masterplan NON ci sono.**

Ciò considerato **si respinge** tutto il contenuto della Controdeduzione come elaborata per la **BS\_06**.

### CONTRODEDUZIONI alla controdeduzione **BS\_07**:

BS_07	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0007368 del 21.03.2016	QUADRO RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	ritiene che il "Proponente - ENAC" non abbia ben compreso e ben attentamente esaminato il P.A.Q.E. - Piano d'Area del Quadrante Europa
-------	--	--	--

Gli esiti dell'esame di compatibilità e del rapporto di coerenza delle opere previste dal MP con lo strumento di pianificazione in esame sono riportati nel capitolo 2.1.5 del SIA, di cui si confermano le conclusioni.

E' evidente che il Proponente, scrivendo questa controdeduzione, non ha ben compreso il contenuto e il senso della Osservazione che era stata inviata e pertanto si invita a rivedere le considerazioni finali come espresse relativamente al **P.A.Q.E. - Piano Area Quadrante Europa**, in particolare di quella Osservazione evidenzio che nel Masterplan... **non vi è risposta concreta a questo: "per la limitazione dell'impatto sul paesaggio, il Masterplan prevede che Gli interventi di nuova edificazione e di modifica dell'esistente vanno realizzati secondo criteri atti ad attenuare l'impatto visivo"**... in particolare per rispettare i dettami del PAQE le "baracche" dei parcheggi in ferro zingato che ci sono davanti alla Aerostazione devono essere eliminate.

Ciò considerato **si respinge** tutto il contenuto della Controdeduzione come elaborata per la **BS\_07**.

### **CONTRODEDUZIONI** alla controdeduzione **BS\_08**:

BS_08	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0007368 del 21.03.2016	QUADRO RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	ritiene che il "Proponente - ENAC" possa non aver compreso il significato di "limitazione dell'impatto sul paesaggio" e di: "Gli interventi di nuova edificazione e di modifica dell'esistente vanno realizzati secondo criteri atti ad attenuare l'impatto visivo"
-------	--	--	---

Si confermano gli esiti della valutazione dell'impatto sulla componente "**Qualità Ambientale del Paesaggio**" riportati nel capitolo 4.13 del SIA.

Idem come sopra... perché è evidente che questo paesaggio davanti alla Aerostazione non è qualificante.



Ciò considerato **si respinge** tutto il contenuto della Controdeduzione come elaborata per la **BS\_08**.

### **CONTRODEDUZIONI** alla controdeduzione **BS\_09**:

BS_09	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0007368 del 21.03.2016	QUADRO RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	ritiene che il "Proponente - ENAC" non abbia ben compreso e ben attentamente esaminato cosa hanno scritto in merito alla Tavola 2b del PTCP (Carta delle Fragilità), dove è stato espresso il quanto di seguito riportato: "all'interno del sedime aeroportuale è presente un sito classificato come sito inquinato.....Ex Cava Marchi ....." mentre poi nelle tavole e nella Documentazione predisposta per il Master Plan come presentato... le aree dell'ex cava Marchi non sono state volutamente inserite nel sedime aeroportuale....
-------	--	--	--

Secondo quanto espresso dalla normativa di settore per sedime aeroportuale deve intendersi l'insieme delle aree finalizzate a soddisfare le finalità pubbliche del trasporto aereo, così come individuate nel Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA). L'area relativa alla Ex cava marchi non fa parte del sedime aeroportuale.

Come riportato nel Parere **Parere n° 370 del 30.10.2009** della procedura di **scoping** l'area della Cava Marchi (come l'adiacente parcheggio dei dipendenti dell'Aerostazione) è di proprietà della Catullo SpA e pertanto come le altre aree: del Parcheggio Low Cost, della Aerostazione di Arrivo e dell'Hangar (anche queste di proprietà della Catullo SpA) sono sedime aeroportuale in quanto funzionali all'Aeroporto e pertanto dichiarare che le aree della Cava Marchi non sono sedime aeroportuale... potrebbe essere falso.

Ciò considerato **si respinge** tutto il contenuto della Controdeduzione come elaborata per la **BS\_09**.

### **CONTRODEDUZIONI** alla controdeduzione **BS\_10**:

BS_10	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0007368 del 21.03.2016	QUADRO RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	ritiene che il "Proponente - ENAC" non abbia ben compreso e ben attentamente esaminato il P.T.C.P. - Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale
-------	--	--	--

Gli esiti dell'esame di compatibilità e del rapporto di coerenza delle opere previste dal MP con lo strumento di pianificazione in esame sono riportati nel capitolo 2.1.6 del SIA, di cui si confermano le conclusioni.

E' evidente che il Proponente, scrivendo questa controdeduzione, non ha ben compreso il contenuto e il senso della Osservazione che era stata inviata e pertanto si invita a rivedere le considerazioni finali come espresse relativamente al **P.T.C.P. - Piano Territoriale Coordinamento Provinciale**, in particolare di



quella Osservazione evidenzio che nel Masterplan... non vi è risposta concreta a questo: “- la presenza di centri abitati e centri storici nelle immediate vicinanze del sedime aeroportuale, che possono costituire ricettori sensibili degli impatti potenziali; - la presenza di un sito inquinato all’interno del sedime aeroportuale (Ex Cava Marchi, oggetto di bonifica); - il fatto che l’intero sedime aeroportuale insiste sull’area di ricarica dell’acquifero rende necessari opportuni approfondimenti relativi all’ambiente idrogeologico”... ed è evidente che da parte della Catullo SpA non vi è stata una controdeduzione coerente a quanto invece riportato nel PTCP.

Ciò considerato **si respinge** tutto il contenuto della Controdeduzione come elaborata per la **BS\_10**.

#### **CONTRODEDUZIONI** alla controdeduzione **BS\_11**:

BS_11	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0007368 del 21.03.2016	QUADRO RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	ritiene che il “Proponente - ENAC” non abbia ben compreso e ben attentamente esaminato il PRG. – Piano Regolatore Generale di Villafranca
-------	--	--	---

Gli esiti dell’esame di compatibilità e del rapporto di coerenza delle opere previste dal MP con lo strumento di pianificazione in esame sono riportati nel capitolo 2.2.1 del SIA, di cui si confermano le conclusioni.

Nel Masterplan sono state indicate delle aree come... non appartenenti al sedime aeroportuale, quando oggi e da quando sono state acquistate dalla Catullo SpA sono state aree funzionali alla attività dell’Aeroporto, ma dato che su queste aree - come inserite nel **P.R.G.** del Comune di Villafranca - è possibile realizzare un Albergo, una Stazione di Servizio ed altre attività Commerciali, al fine di operare una mera speculazione edilizia, queste aree... non sono state inserite nel perimetro del sedime aeroportuale

Ciò considerato **si respinge** tutto il contenuto della Controdeduzione come elaborata per la **BS\_11**.

#### **CONTRODEDUZIONI** alla controdeduzione **BS\_12**:

BS_12	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0007368 del 21.03.2016	QUADRO RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	ritiene che il “Proponente - ENAC” non abbia ben compreso e ben attentamente esaminato il P.A.T. – Piano Assetto del Territorio del Comune di Villafranca
-------	--	--	---

Gli esiti dell’esame di compatibilità e del rapporto di coerenza delle opere previste dal MP con lo strumento di pianificazione in esame sono riportati nel capitolo 2.2.2 del SIA, di cui si confermano le conclusioni.

E che nelle aree... oggi “*non inserite nel Sedime dell’Aeroporto*” la Catullo SpA voglia realizzare dell’altro questo emerge nelle analisi di compatibilità e delle considerazioni espresse dal proponente in merito al PAT del Comune di Villafranca... come è evidente e chiaro leggendo questo: “**E’ necessario sottolineare che il PAT prevede che, laddove vi sia la necessità di progettare iniziative di rilevante interesse pubblico funzionali allo sviluppo dell’aeroporto, l’attuazione delle aree a servizio aeroportuali dovrà avvenire mediante la procedura di Accordo prevista dalla LR 11/2004, artt. 6 e 7, o con altre procedure previste dalla legge vigente**”... il che evidenzia ancora una volta di voler operare il “salame slicing” al fine di impedire una complessiva valutazione di tutti gli interventi.

Ciò considerato **si respinge** tutto il contenuto della Controdeduzione come elaborata per la **BS\_12**.

#### **CONTRODEDUZIONI** alla controdeduzione **BS\_13**:

BS_13	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0007368 del 21.03.2016	QUADRO RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	ritiene che il “Proponente - ENAC” non abbia ben compreso e ben attentamente esaminato il P.R.G. – Piano Regolatore Generale del Comune di Sommacampagna
-------	--	--	--

Gli esiti dell’esame di compatibilità e del rapporto di coerenza delle opere previste dal MP con lo strumento di pianificazione in esame sono riportati nel capitolo 2.2.3 del SIA, di cui si confermano le conclusioni.

Definire che vi è compatibilità e rapporto di coerenza tra il Masterplan e il PRG di Sommacampagna... **credo che sia un... FALSO**, visto che nel PRG vigente parti dell’attuale sedime aeroportuale sono aree agricole, come si legge nella Analisi di Compatibilità e nelle Considerazioni: “**Si segnala tuttavia l’esistenza di alcune limitate porzioni di territorio ad uso agricolo per cui il Masterplan prevede l’annessione al sedime aeroportuale per la realizzazione di una nuova viabilità interna**” ... quando in realtà quelle aree agricole sono già state inserite nel sedime aeroportuale in particolare il parcheggio low cost.

Ciò considerato **si respinge** tutto il contenuto della Controdeduzione come elaborata per la **BS\_13**.

#### **CONTRODEDUZIONI** alla controdeduzione **BS\_14**:

BS_14	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0007368 del 21.03.2016	QUADRO RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	ritiene che il “Proponente - ENAC” non abbia ben compreso e ben attentamente esaminato il P.A.T. – Piano Regolatore Generale del Comune di Sommacampagna
-------	--	--	--

Gli esiti dell'esame di compatibilità e del rapporto di coerenza delle opere previste dal MP con lo strumento di pianificazione in esame sono riportati nel capitolo 2.2.4 del SIA, di cui si confermano le conclusioni.

Definire che vi è compatibilità e rapporto di coerenza tra il Masterplan e il PAT di Sommacampagna credo che sia un... FALSO, visto che nel PAT - in particolare nell'ATO n° 8 Infrastrutture Aeroportuali - non è prevista alcuna nuova edificazione... mentre sono previste aree per opere ed interventi di mitigazione ambientale, su aree che sono già state inglobate nel perimetro del sedime aeroportuale, senza che la Catullo Spa abbia mai realizzato alcuna opera di mitigazione e/o di compensazione.

E che da parte della Catullo SpA non vi sia stato rispetto per il PAT questo è evidente dalla Analisi di Compatibilità e nelle considerazioni predisposte dalla Catullo SpA in cui si legge: "Tali interventi, definiti nel P.A.T. utilizzando quali dati di input le curve di isolivello LVA preliminari e non approvate dalla Commissione Aeroportuale, si considerano non utili allo stato attuale. Gli interventi di mitigazione/compensazione saranno stabiliti nelle sedi idonee sulla base delle risultanze del presente Studio di Impatto Ambientale".

Ciò considerato **si respinge** tutto il contenuto della Controdeduzione come elaborata per la **BS\_14**.

### **CONTRODEDUZIONI** alla controdeduzione **BS\_15**:

BS_15	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0007368 del 21.03.2016	QUADRO RIFERIMENTO PROGETTUALE	ritiene che il "Proponente - ENAC" non abbia ben compreso e ben attentamente esaminato il Confine del Perimetro dell'Area Civile
-------	--	--------------------------------------	--

Secondo quanto espresso dalla normativa di settore per sedime aeroportuale deve intendersi l'insieme delle aree finalizzate a soddisfare le finalità pubbliche del trasporto aereo, così come individuate nel Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA). L'area dove insiste il P4 è proprietà privata e non parte del sedime aeroportuale.

In merito all'Osservazione n° 15 estraggo parte di quanto già evidenziato come riportato in Comunicato Stampa dell'Aeroporto Catullo del 20.01.2014 avente ad oggetto: "AEROPORTI DI VERONA E BRESCIA. NEL 2013 FOCUS SU RISTRUTTURAZIONE, ASSET INFRASTRUTTURALI E SVILUPPO", dal quale si estraggono queste frasi: *Per quanto concerne le infrastrutture di volo sono stati terminati e collaudati i lavori per l'adeguamento della striscia di sicurezza della pista di volo, con contestuale **ampliamento del sedime aeroportuale di circa 35.000 mq** e adeguamento della recinzione perimetrale ai requisiti richiesti dal Piano Nazionale Sicurezza. L'anno 2013 ha visto in particolare il rilancio di **importanti progettazioni di sviluppo e potenziamento del terminal, dei parcheggi e delle infrastrutture air side**, alcune delle quali in corso di approvazione quali ad esempio la nuova sala Vip, la riconfigurazione delle sale di imbarco, la ristrutturazione del parcheggio multipiano interrato P4, la bonifica della ex cava Marchi, la nuova segnaletica del piazzale aeromobili, la riqualifica della via di rullaggio.*

Ovviamente tutte queste opere sono state realizzate con la tecnica del "salame slicing" senza la VIA e che l'area del Parcheggio P4 sia utilizzata come parcheggi per l'Aeroporto questo è facilmente verificabile sul sito web dell'Aeroporto Catullo.

Ciò considerato **si respinge** tutto il contenuto della Controdeduzione come elaborata per la **BS\_15**.

### **CONTRODEDUZIONI** alla controdeduzione **BS\_16**

BS_16	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0007368 del 21.03.2016	QUADRO RIFERIMENTO PROGETTUALE	ritiene che il "Proponente - ENAC" non abbia ben compreso e ben attentamente esaminato il Perimetro del Sedime Aeroportuale
-------	--	--------------------------------------	---

Secondo quanto espresso dalla normativa di settore per sedime aeroportuale deve intendersi l'insieme delle aree finalizzate a soddisfare le finalità pubbliche del trasporto aereo, così come individuate nel Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA). Ai sensi della normativa di settore il gestore è tenuto a garantire in proprio determinati standard di parcheggio all'interno del sedime aeroportuale. Non può né deve pertanto considerare a tal fine l'eventuale presenza di parcheggi privati in aree esterne.

Chi ha scritto questa controdeduzione (come tutte le altre) non ha compreso il significato dell'Osservazione in quanto è la stessa Catullo Spa che dichiarando: "Attualmente l'offerta della sosta auto è caratterizzata dalla presenza di n. 5 aree parcheggio distribuite in modo abbastanza omogeneo all'interno dell'area aeroportuale, oltre al parcheggio Low cost collocato a Nord dell'hangar (cfr. Figura 3.1.3). Complessivamente l'aeroporto dispone oggi di n. 4605 parcheggi auto, pari a 1,3 posti ogni 1000 passeggeri, di cui circa il 22% riservato a dipendenti, equipaggi ed autonoleggi", evidenzia che all'interno del sedime sono ricavati il 22% dei parcheggi che sono riservati a dipendenti, equipaggi ed autonoleggiatori... che per una speculazione edilizia sono stati esclusi dal perimetro del sedime aeroportuale.

Ciò considerato **si respinge** tutto il contenuto della Controdeduzione come elaborata per la **BS\_16**.



## CONTRODEDUZIONI alla controdeduzione **BS\_17**:

BS_17	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0007368 del 21.03.2016	QUADRO RIFERIMENTO PROGETTUALE	dubbi sulle scelte progettuali
-------	--	--------------------------------------	--------------------------------

L'avvio delle Procedura di VIA sul MasterPlan è conseguenza dell'approvazione tecnica espressa da ENAC , al fine di assicurare adeguati livelli di capacità e sicurezza operativa in relazione ai volumi di traffico attesi

Nella Osservazione si rilevava che era stata indicata la posizione del nuovo Casello Autostradale e della Nuova Stazione Ferroviaria (due opere che non verranno mai realizzati) e questa evidenziazione sembra un artificio ideato dalla Catullo SpA al fine di non adeguare l'attuale viabilità esistente in particolare quella da e per il Casello sull'Autostrada A4.

Ma sempre in questa osservazione si evidenziavano dubbi sul fatto che rispetto alla procedura di **scoping** era sparita la Pista di Rullaggio che era stata prevista con questa motivazione: ***“Viene prevalentemente impiegata la pista 04 sia per gli atterraggi che per i decolli, con l'utilizzo costante della via di rullaggio “Tango” per raggiungere la testata relativa, ciò comporta che ogni aeromobile in partenza debba attraversare la pista per decollare. Tale configurazione determina quindi un eccessivo tempo di utilizzazione della pista per ogni velivolo in arrivo ed in partenza”***... una soluzione quella attuale che evidenzia anche quanto è e potrebbe essere pericoloso il dover attraversare le pista per accedere alla Taxiway “Tango”.

Ciò considerato **si respinge** tutto il contenuto della Controdeduzione come elaborata per la **BS\_17**.

## CONTRODEDUZIONI alla controdeduzione **BS\_18**:

BS_18	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0007368 del 21.03.2016	QUADRO RIFERIMENTO PROGETTUALE	qualora fosse realizzata la “Nuova uscita rapida” quasi tutti gli aerei sarebbero costretti ad utilizzare il “Reverse” per poter utilizzare questa via di uscita rapida dalla pista
-------	--	--------------------------------------	---

si rimanda al capitolo 14.2 della Relazione Generale del MasterPlan che individua le tipologie di aerei e le velocità di uscita dalla RET

Già oggi, tutti i giorni e tutte le notti, in particolare gli aerei low cost (per guadagnare tempo) atterrano “lungi” forse per essere più vicini alla Aerostazione e poi appena toccato terra utilizzano il “reverse” per fermarsi in tempo e quando si sente il rumore dell'aereo con il “reverse” acceso, basta collegarsi a “flightradar24” per avere conferma del tipo di aereo che è atterrato con un rumore che si sente a 3 km.

Ciò considerato **si respinge** tutto il contenuto della Controdeduzione come elaborata per la **BS\_18**.

## CONTRODEDUZIONI alla controdeduzione **BS\_19**:

BS_19	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0007368 del 21.03.2016	GENERALI	se viene riportata come intervento da realizzare all'esterno del sedime aeroportuale il nuovo Casello Autostradale e anche la nuova ferrovia con la nuova Stazione Ferroviaria – due opere che non verranno mai realizzate – perché nel Master Plan non sono state indicate le opere che la Catullo SpA vuole realizzare nell'area – esclusa dal sedime aeroportuale (versione 2014) - dove oggi sono ubicati i parcheggi dei Dipendenti, il Parcheggio P4, la ex Cava Marchi e il Parcheggio interrato
-------	--	----------	---

Il casello e la stazione ferroviaria non fanno parte del quadro di riferimento progettuale e non sono pertanto comprese nella procedura di VIA. Il Master Plan cita infatti il contesto territoriale ma non riguarda infrastrutture esterne al sedime aeroportuale.

Le aree cui ci si riferisce sono esterne al sedime in quanto non strumentali alle finalità pubbliche del trasporto aereo.

Anche in questa controdeduzione alla Osservazione, chi ha predisposto la controdeduzione non ha compreso il testo della Osservazione che era riferita al fatto che indicare un Casello Autostradale e una Stazione Ferroviaria che non verranno mai realizzati è solo un modo per evitare di realizzare un adeguato collegamento tra l'esistente Casello di Sommacampagna e l'Aeroporto, come non hanno controdedotto al fatto che l'attuale parcheggio Low Cost sta inquinando la falda.

Ciò considerato **si respinge** tutto il contenuto della Controdeduzione come elaborata per la **BS\_19**.

## CONTRODEDUZIONI alla controdeduzione **BS\_20**:

BS_20	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0007368 del 21.03.2016	GENERALI	è inoltre in corso di valutazione la possibilità di realizzare un nuovo casello nella interconnessione fra le autostrade A4 e A22 e uno scalo ferroviario in aeroporto”... allora doveva essere indicata anche la SI.TA.VE. – Sistema Tangenziali Venete e la Tangenziale di Caselle con il sottopasso autostradale già previsto nel PAT
-------	--	----------	--

Il casello e la stazione ferroviaria non fanno parte del quadro di riferimento progettuale e non sono pertanto comprese nella procedura di VIA. Il Master Plan cita infatti il contesto territoriale ma non riguarda infrastrutture esterne al sedime aeroportuale.

Altro esempio che chi ha controdedotto non ha compreso l'Osservazione, perché se era stato evidenziato che erano state inserite sulle mappe il nuovo Casello Autostradale e la nuova Stazione Ferroviaria dovevano anche essere inserite le criticità della nuova Autostrada SI.TA.VE. che tra l'altro ha già ottenuto il Decreto di Compatibilità Ambientale, ma della quale però non vi è nessuna traccia nel Masterplan.

Ciò considerato **si respinge** tutto il contenuto della Controdeduzione come elaborata per la **BS\_20**.

### **CONTRODEDUZIONI** alla controdeduzione **BS\_21**:

BS_21	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0007368 del 21.03.2016	ATMOSFERA	le tabelle sulla dispersione di inquinanti sembrano essere risultati "taroccati" al fine di far apparire una situazione che, per quanto riguarda l'inquinamento dell'aria non è assolutamente reale e/o è stata ad arte falsata
-------	--	-----------	---

Si confermano gli esiti della valutazione dell'impatto sulla componente "**Atmosfera**" riportati nel capitolo 4.5 del SIA.

Si rimanda inoltre al documento "**Approfondimenti conoscitivi relativi alla componente ambientale 'atmosfera'**" (codice: S12024/SIA.APP.ATM-RR; Data: 27/06/2016) pubblicato sul sito del Ministero dell'Ambiente.

Il sottoscritto resta della propria idea - supportato dai dati rilevati dalle campagne di Monitoraggio come effettuate dal Comune di Sommacampagna - e visto che secondo il Masterplan l'abitato di Caselle non subirebbe nessun impatto ambientale è evidente che gli elaborati predisposti dalla Catullo SpA, non sono veritieri e non rispecchiano la grave situazione ambientale che grava su Caselle che necessita di interventi decisi e definitivi con opere di restauro, ripristino, risanamento, risarcimento, compensazione e di mitigazione ambientale per quanto già subito e subire per la presenza dell'infrastruttura aeroportuale.

Ciò considerato **si respinge** tutto il contenuto della Controdeduzione come elaborata per la **BS\_21**.

### **CONTRODEDUZIONI** alla controdeduzione **BS\_22**:

BS_22	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0007368 del 21.03.2016	AMBIENTE LUMINOSO	....Analisi di Compatibilità e le Considerazioni Finali... deve essere rifatta...
-------	--	----------------------	---

Si confermano gli esiti della valutazione dell'impatto sulla componente "**Ambiente luminoso**" riportati nel capitolo 4.6 del SIA.

Se quando d'inverno, di notte, nevicata a Caselle... la neve che è illuminata dalle luci dell'Aeroporto diventa di colore giallo e così si assiste allo spettacolo della "neve gialla" che cade immersa nella luce riflessa dall'Aeroporto, per tutte le altre notti che ci sono le nubi - che riflettono le luci dei lampioni dell'Aeroporto - a Caselle si potrebbe spegnere l'illuminazione pubblica... tanto la notte è lo stesso illuminata.

Ciò considerato **si respinge** tutto il contenuto della Controdeduzione come elaborata per la **BS\_22**.

### **CONTRODEDUZIONI** alla controdeduzione **BS\_23**:

BS_23 BS_24 BS_25	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0007368 del 21.03.2016	RUMORE	sulle aree in Classe II ritiene di avere forti dubbi sulla veridicità ed esattezza; le analisi effettuate dai progettisti del Master Plan dell'Aeroporto Catullo per rilevare il rumore aeroportuale, in tutte le sue forme e direzioni, sia al suolo che in volo, sia rumori diretti che indiretti e riflessi... devono essere... totalmente rifatte
----------------------	--	--------	---

Si confermano gli esiti della valutazione dell'impatto sulla componente "**Rumore**" riportati nel capitolo 4.7 del SIA. Le valutazioni sono state effettuate mediante modello INM realizzato dalla FAA (Federal Aviation Administration) modello universalmente riconosciuto dagli Enti di controllo (ISPRA, ARPAV).

Si rimanda al documento "**Approfondimenti conoscitivi relativi alla componente ambientale 'rumore'**" (codice: S12024/SIA.APP.RUM-RR; Data: 27/06/2016) già presentato come integrazione volontaria e pubblicato sul sito del Ministero dell'Ambiente.

Pur avendo allegato alla Osservazione **diversi link di video** che rilevano quale sia il rumore che si sente a Caselle prodotto dalla attività in volo e a terra... chi ha controdedotto alla osservazione non ne deve aver aperto nessuno - qui ne riporto solo l'ultimo <https://youtu.be/Oull5BACA6A> - e quindi che l'Aeroporto insista nel sostenere che a Caselle non vi è inquinamento da rumore è una affermazione FALSA... e va aggiunto che aver modificato la posizione del parcheggio degli aerei oggi c'è maggiore rumore e quindi all'alba in particolare ora il rumore delle attività aeroportuali è diventato insopportabile

Ciò considerato **si respinge** tutto il contenuto della Controdeduzione come elaborata per la **BS\_23**.



**CONTRODEDUZIONI** alla controdeduzione **BS\_24**:

BS_23 BS_24 BS_25	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0007368 del 21.03.2016	RUMORE	sostenendo che il rumore di fondo veicolare è superiore al rumore aeronautico (per come riportato alla pagina 96 sotto riprodotta) solleva ulteriori dubbi sul fatto che il metodo utilizzato dai progettisti sia corretto e reale
----------------------	--	--------	--

Si confermano gli esiti della valutazione dell'impatto sulla componente "Rumore" riportati nel capitolo 4.7 del SIA. Le valutazioni sono state effettuate mediante modello INM realizzato dalla FAA (Federal Aviation Administration) modello universalmente riconosciuto dagli Enti di controllo (ISPRA, ARPAV).  
Si rimanda al documento "Approfondimenti conoscitivi relativi alla componente ambientale 'rumore' (codice: S12024/SIA.APP.RUM-RR; Data: 27/06/2016) già presentato come integrazione volontaria e pubblicato sul sito del Ministero dell'Ambiente.

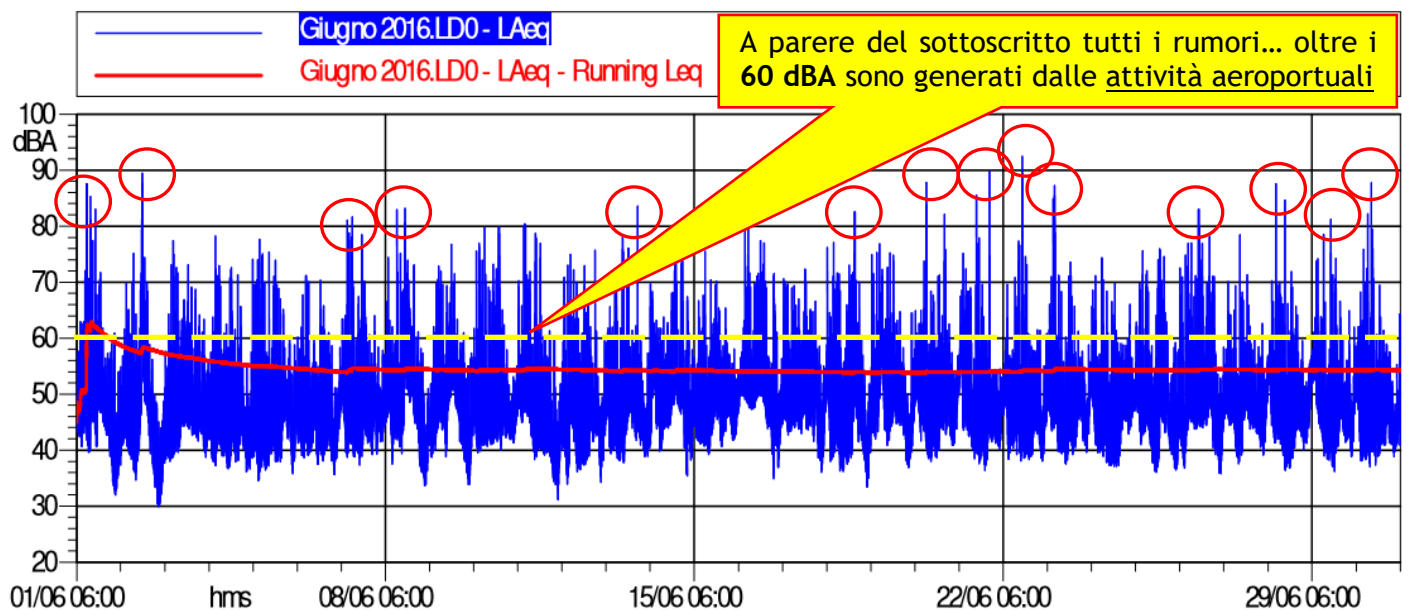
Se a circa 1400 metri dalla pista dell'Aeroporto dove decollano gli aerei il rumore rilevato dalle centraline di Monitoraggio del Rumore posizionate dal Comune di Sommacampagna evidenziano uno sfioramento dei livelli sonori sia di notte che di giorno è evidente che i dati "teorici" dell'Aeroporto non corrispondono con il reale grado d'inquinamento da rumore che gli abitanti subiscono.



Livello sonoro equivalente Leq misurato	
Diurno dB(A) - (06:00 – 22:00)	Notturmo dB(A) - (22:00 – 06:00)
Leq	Leq
<b>55,5</b>	<b>50,0</b>
Valore limite diurno = 55 dB	Valore limite notturno = 45 dB

I livelli sonori equivalenti misurati diurno e notturno sono risultati superiori ai limiti previsti dal D.P.C.M. 14 novembre 1997 per la zona acustica di appartenenza (Classe 2 – Aree prevalentemente residenziali).

E se il livello del rumore "medio" è già oltre la soglia di legge, ai cittadini di Caselle che da fastidio di giorno e di notte, sono le **punte del rumore** che sono generate dai decolli degli aerei dell'Aeroporto e/o al mattino e di notte il rumore generato dalle attività a terra che creano problemi di sonno a tutti.



A chi ha contro dedotto alla Osservazione insista nel sostenere che quanto elaborato dalla Catullo SpA è stato rilevato utilizzando modelli matematici e che quindi a Caselle non vi è inquinamento da rumore aereo dovrebbe verificare sul posto e sentire la qualità e la quantità dell'inquinamento che - da anni - di giorno e di notte - e soprattutto all'alba - subisce la popolazione di Caselle.

Ciò considerato si respinge tutto il contenuto della Controdeduzione come elaborata per la BS\_24.

### CONTRODEDUZIONI alla controdeduzione **BS\_25**:

BS_23 BS_24 BS_25	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0007368 del 21.03.2016	RUMORE	Evidenziato che quasi l'intero territorio del centro abitato di Caselle è inquinato dal rumore aeroportuale e che quindi le valutazioni e le analisi effettuate dai progettisti non corrispondono all'inquinamento reale creato dall'Aeroporto .... Analisi di Compatibilità e le Considerazioni Finali... deve essere rifatta.
----------------------	--	--------	---

Si confermano gli esiti della valutazione dell'impatto sulla componente "**Rumore**" riportati nel capitolo 4.7 del SIA. Le valutazioni sono state effettuate mediante modello INM realizzato dalla FAA (Federal Aviation Administration) modello universalmente riconosciuto dagli Enti di controllo (ISPRA, ARPAV).  
Si rimanda al documento "**Approfondimenti conoscitivi relativi alla componente ambientale 'rumore'**" (codice: S12024/SIA.APP.RUM-RR; Data: 27/06/2016) già presentato come integrazione volontaria e pubblicato sul sito del Ministero dell'Ambiente.

Anche in questo caso chi ha predisposto la controdeduzione non ha letto l'Osservazione con la quale il sottoscritto evidenziava che se la Catullo SpA sostiene che l'inquinamento da rumore aeroportuale esiste solo su una limitata parte del territorio di Calzoni... stanno affermando ovviamente il FALSO.

Ciò considerato **si respinge** tutto il contenuto della Controdeduzione come elaborata per la **BS\_25**.

### CONTRODEDUZIONI alla controdeduzione **BS\_26**:

BS_26	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0007368 del 21.03.2016	AMBIENTE IDRICO	Si indica il flusso della falda freatica con direzione da Nord verso Sud con leggera deviazione verso Est e nella pagina 25 si indica, invece, che la direzione della falda va da Nord Est verso Sud Ovest: non corrisponde alla realtà.
		AMBIENTE IDRICO	la stratigrafia descritta come appartenente al pozzo 164915 non corrisponde

La **direzione della falda** indicata in fig. 4.11.1 a pag. 523 del SIA (direzione Nord Est - Sud Ovest), risulta confermata dai rilievi piezometrici effettuati presso la Cava Marchi come indicato in figura 4.11.4 a pag. 526 del SIA.

Si confermano i dati relativi alla **stratigrafia del Pozzo 164915** riportata nel SIA (fig. 4.11.5 pag. 527), in quanto i dati provengono dal Servizio Geologico Italiano, Dipartimento difesa del Suolo.

I dati dei rilievi effettuati presso i piezometrici posizionati presso la Cava Marchi forse sono alterati dalla presenza nell'intorno di detta cava di impianti per lo smaltimento delle acque meteoriche dell'Aeroporto, e quindi si conferma che la direzione della falda che scorre sotto l'aeroporto è da nord ovest verso sud est e non è come riportato nei documenti del Masterplan.

Data la personale conoscenza del territorio e del sottosuolo si riconferma poi che i dati della stratigrafia del pozzo 165915 come riportata negli elaborati sono assolutamente errati e non corrispondenti ai luoghi.

Ciò considerato **si respinge** tutto il contenuto della Controdeduzione come elaborata per la **BS\_26**.

### CONTRODEDUZIONI alla controdeduzione **BS\_27**:

BS_27	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0007368 del 21.03.2016	GENERALI	Se sulla tavola "Uso del suolo ex ante" – nella area individuata nel cerchio si scrive che quella sarebbe area per viabilità e pertinenze, perché quell'area non è stata inserita nel Sedime Aeroportuale?
-------	--	----------	--

Secondo quanto espresso dalla normativa di settore per sedime aeroportuale deve intendersi l'insieme delle aree finalizzate a soddisfare le finalità pubbliche del trasporto aereo, così come individuate nel Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA). Tale area non è parte del sedime aeroportuale.

Se in questa area vi sono i parcheggi per i dipendenti e delle aree per lo smaltimento delle acque meteoriche e vi è la Cava Marchi e anche un Parcheggio Coperto e un Parcheggio Scoperto, come le aree del Parcheggio Low Cost (questo inserito nel sedime aeroportuale) è evidente che anche queste aree fanno parte del sedime Aeroportuale soprattutto se qui la Catullo SpA vuole eliminare questi servizi aeroportuali al fine di realizzare un Hotel, una Stazione di Servizio e altre attività Commerciali,

Ciò considerato **si respinge** tutto il contenuto della Controdeduzione come elaborata per la **BS\_27**.

### CONTRODEDUZIONI alla controdeduzione **BS\_28**:

BS_28 BS_29	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0007368 del 21.03.2016	GENERALI	Perché nel Master Plan è stato inserito il nuovo casello sull'Autostrada che non verrà mai realizzato
			Perché nel Master Plan è stata inserita la nuovo Stazione Ferroviaria ... che non verrà mai realizzata

Il casello e la stazione ferroviaria non fanno parte del quadro di riferimento progettuale e non sono pertanto comprese nella procedura di VIA. Il Master Plan cita infatti il contesto territoriale ma non riguarda infrastrutture esterne al sedime aeroportuale.



Se nel “contesto territoriale” sono stati evidenziati un nuovo Casello Autostradale e una Nuova Stazione ferroviaria che non verranno mai eseguiti, allora vanno evidenziate anche la Tangenziale Sud-Est di Caselle (già prevista dal PAT) e va evidenziato anche la nuova Autostrada SI.TA.VE. che anche se non verrà mai realizzata anche questa, comunque ha già ottenuto il Decreto di Compatibilità Ambientale.

Ciò premesso nel “Contesto Territoriale” andrebbe allora anche aggiunto cosa prevede il progetto della 3^ Corsia dell'Autostrada A22 (con Decreto VIA già rilasciato) che come è noto i lavori della 3^ Corsia dell'A22, vanno ad incidere sulla viabilità dell'Aeroporto Catullo.

Ciò considerato **si respinge** tutto il contenuto della Controdeduzione come elaborata per la **BS\_28**.

**CONTRODEDUZIONI** alla controdeduzione **BS\_29**:

BS_28 BS_29	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0007368 del 21.03.2016	GENERALI	Perché nel Master Plan è stato inserito il nuovo casello sull'Autostrada che non verrà mai realizzato Perché nel Master Plan è stata inserita la nuova Stazione Ferroviaria ... che non verrà mai realizzata
-------------	--	----------	---

Il casello e la stazione ferroviaria non fanno parte del quadro di riferimento progettuale e non sono pertanto comprese nella procedura di VIA. Il Master Plan cita infatti il contesto territoriale ma non riguarda infrastrutture esterne al sedime aeroportuale.

Idem come sopra.

Ciò considerato **si respinge** tutto il contenuto della Controdeduzione come elaborata per la **BS\_29**.

**CONTRODEDUZIONI** alla controdeduzione **BS\_30**:

BS_30 BS_32	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0007368 del 21.03.2016	GENERALI	Perché non vengono demolite le superfetazioni costituite dalla baracche in ferro del parcheggio devono essere demoliti - per motivi paesaggistici ed estetici - quelle baracche in ferro dove, negli anni, sono stati ricavati i parcheggi per le auto
-------------	--	----------	---

tutti gli interventi previsti sulle aree di parcheggio sono citati nel MasterPlan

Come è noto, in questi anni la Catullo SpA con la tecnica del “salame slicing” ha costruito senza un progetto generale mai sottoposto a VIA dall'Hangar agli edifici per i noleggiatori di auto, dalla nuova aerostazione arrivi alle tensostruttura tra questa e la stazione partenze, ma che dal punto di vista paesaggistico fanno ribrezzo... sono quelle “baracche in ferro” dove ci sono i parcheggi di fronte all'Aerostazione, superfetazioni estetiche negative... che ovviamente vanno demolite tutte.

Ciò considerato **si respinge** tutto il contenuto della Controdeduzione come elaborata per la **BS\_30**.

**CONTRODEDUZIONI** alla controdeduzione **BS\_31**:

BS_31	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0007368 del 21.03.2016	QUADRO RIFERIMENTO PROGETTUALE	A pagina 4 delle “Schede descrittive degli interventi del Master Plan” dell'Aeroporto Catullo è previsto che vi sia un ampliamento dell'Aerostazione di 154.800 mc. ciò non è possibile in quanto in contrasto con il PAT del Comune di Sommacampagna
-------	--	--------------------------------------	---

La **conformità urbanistica degli interventi previsti dal MP** verrà valutata successivamente alla conclusione della procedura di VIA; lo strumento urbanistico potrà eventualmente essere soggetto a modifiche secondo le procedure applicabili (Decreto Legge n. 251/1995 convertito con Legge n. 351/1995, art. 1, punto 6).

In questo momento non esiste alcuna conformità urbanistica del Masterplan Aeroportuale con il PAT di Sommacampagna ne per gli aspetti dei volumi necessari all'ampliamento dell'Aerostazione - che nel PAT sono pari a ZERO - e tanto meno nel rispetto delle aree che nel PAT sono destinate ad opere di mitigazione Ambientale di cui una parte di queste sono state inglobate nel perimetro del sedime aeroportuale senza alcuna perequazione e/o compensazione per la popolazione di Caselle e pertanto quanto previsto nel Masterplan aeroportuale va ad incidere negativamente sulla VAS del PAT di Sommacampagna.

Ciò considerato **si respinge** tutto il contenuto della Controdeduzione come elaborata per la **BS\_31**.

**CONTRODEDUZIONI** alla controdeduzione **BS\_32**:

BS_30 BS_32	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0007368 del 21.03.2016	GENERALI	Perché non vengono demolite le superfetazioni costituite dalla baracche in ferro del parcheggio devono essere demoliti - per motivi paesaggistici ed estetici - quelle baracche in ferro dove, negli anni, sono stati ricavati i parcheggi per le auto
-------------	--	----------	---

tutti gli interventi previsti sulle aree di parcheggio sono citati nel MasterPlan

Idem come il punto BS\_30.

Ciò considerato **si respinge** tutto il contenuto della Controdeduzione come elaborata per la **BS\_32**.

### **CONTRODEDUZIONI** alla controdeduzione **BS\_33**:

BS_33 BS_34 BS_35 BS_36	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0007368 del 21.03.2016	GENERALI	La strada perimetrale nord indicata con il numero 6 deve essere realizzata in modo da permettere la realizzazione di adeguate barriere antirumore costituita da dune alberate entro il 2016
----------------------------	--	----------	---

Si rimanda al documento "**Approfondimenti conoscitivi relativi agli interventi di mitigazione**" già presentato come integrazione volontaria (codice: S12024/SIA.APP.MIT-RR; Data: 05/07/2016) e pubblicato sul sito del Ministero dell'Ambiente. Il suddetto elaborato riporta la descrizione degli interventi di mitigazione e compensazione, l'indicazione di quando ne è prevista la realizzazione e dei relativi costi.

Quanto riportato nel documento sopra citato, prevede solo delle opere banali e assolutamente insufficienti a migliorare la già grave situazione ambientale di Caselle, quando sono invece necessarie grandi opere ed interventi veri di RISANAMENTO AMBIENTALE... di RESTAURO AMBIENTALE... di RECUPERO AMBIENTALE... di RISPRISTINO AMBIENTALE... di PEREQUAZIONE AMBIENTALE... di COMPENSAZIONE AMBIENTALE... e alla fine anche di MITIGAZIONE AMBIENTALE e senza tutte queste opere e interventi non può esserci alcun ampliamento dell'Aeroporto Catullo.

Ciò considerato **si respinge** tutto il contenuto della Controdeduzione come elaborata per la **BS\_33**.

### **CONTRODEDUZIONI** alla controdeduzione **BS\_34**:

BS_33 BS_34 BS_35 BS_36	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0007368 del 21.03.2016	GENERALI	Entro il 2016 deve essere realizzata una pista ciclo pedonabile che partendo da Dossobuono prosegue verso l'abitato di Caselle
----------------------------	--	----------	--

Si rimanda al documento "**Approfondimenti conoscitivi relativi agli interventi di mitigazione**" già presentato come integrazione volontaria (codice: S12024/SIA.APP.MIT-RR; Data: 05/07/2016) e pubblicato sul sito del Ministero dell'Ambiente. Il suddetto elaborato riporta la descrizione degli interventi di mitigazione e compensazione, l'indicazione di quando ne è prevista la realizzazione e dei relativi costi.

Credo che sia indecente che da Caselle e da Dossobuono non vi sia alcun collegamento ciclopedonale che permetta di raggiungere l'aeroporto in sicurezza visto che lungo la strada mancano perfino i marciapiedi in particolare lungo il confine dell'Aerostazione e dato che nel documento citato non vi è alcuna cenno che verrà realizzata questa ciclopedonale credo sia d'obbligo l'inserimento di questa nel Masterplan e da realizzarsi da subito, tenendo conto anche dello spostamento dell'attuale viabilità a causa della realizzazione della 3<sup>a</sup> corsia dell'A22.

Ciò considerato **si respinge** tutto il contenuto della Controdeduzione come elaborata per la **BS\_34**.

### **CONTRODEDUZIONI** alla controdeduzione **BS\_35**:

BS_33 BS_34 BS_35 BS_36	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0007368 del 21.03.2016	GENERALI	Il sistema delle Ciclopedonali esterne lungo al perimetro del sedime aeroportuale va collegato alla ciclopedonale progettata tra l'Aerostazione e il Parcheggio interrato, se la pista ciclopedonale interna ed esterna va realizzata non può essere autorizzato il parcheggio interrato
----------------------------	--	----------	--

Si rimanda al documento "**Approfondimenti conoscitivi relativi agli interventi di mitigazione**" già presentato come integrazione volontaria (codice: S12024/SIA.APP.MIT-RR; Data: 05/07/2016) e pubblicato sul sito del Ministero dell'Ambiente. Il suddetto elaborato riporta la descrizione degli interventi di mitigazione e compensazione, l'indicazione di quando ne è prevista la realizzazione e dei relativi costi.

Se i progettisti del Masterplan Aeroportuale hanno previsto che all'interno del sedime aeroportuale e di fronte alla Aerostazione vi sia una ciclopedonale (vedi scheda 6) parrebbe essere evidente che la ciclopedonale all'interno del sedime aeroportuale debba essere collegata con una ciclopedonale esterna ai centri abitati di Caselle e di Dossobuono.

E prima di spendere centinaia di migliaia di euro per realizzare un parcheggio interrato di fronte alla Aerostazione, prima dovrebbe essere risanato l'inquinamento presente nella ex Cava Marchi dove poi potrebbe essere realizzato un parcheggio interrato e prima vanno demolite le baracche dei parcheggi fuori terra che sono di fronte alla aerostazione.

Si rimarca ancora una volta che servono grandi opere ed interventi veri di RISANAMENTO AMBIENTALE... di RESTAURO AMBIENTALE... di RECUPERO AMBIENTALE... di RISPRISTINO AMBIENTALE... di PEREQUAZIONE AMBIENTALE... di COMPENSAZIONE AMBIENTALE... e alla fine anche di MITIGAZIONE AMBIENTALE.

Ciò considerato **si respinge** tutto il contenuto della Controdeduzione come elaborata per la **BS\_35**.



### **CONTRODEDUZIONI** alla controdeduzione **BS\_36:**

BS_33 BS_34 BS_35 BS_36	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0007368 del 21.03.2016	GENERALI	Esiste un parcheggio privato da 2400 posti auto di cui una parte verrà espropriata per allargare la zona di sosta degli aerei e non si comprende il perché in questa zona non si possano realizzare delle "dune" con funzione di "barriere antirumore" a protezione dell'abitato di Calzoni.
----------------------------	--	----------	--

Si rimanda al documento "**Approfondimenti conoscitivi relativi agli interventi di mitigazione**" già presentato come integrazione volontaria (codice: S12024/SIA.APP.MIT-RR; Data: 05/07/2016) e pubblicato sul sito del Ministero dell'Ambiente. Il suddetto elaborato riporta la descrizione degli interventi di mitigazione e compensazione, l'indicazione di quando ne è prevista la realizzazione e dei relativi costi.

La realizzazione di una barriera antirumore - tipo quelle autostradali - come previste nel citato documento a protezione dell'abitato di Calzoni - senza della adeguate ed imponenti cune alberate - è una azione assolutamente insufficiente a salvaguardare la salute pubblica dei residenti di Calzoni.

Ciò considerato **si respinge** tutto il contenuto della Controdeduzione come elaborata per la **BS\_36**.

### **CONTRODEDUZIONI** alla controdeduzione **BS\_37:**

BS_37	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0007368 del 21.03.2016	GENERALI	si chiede il perché una parte consistente delle aree di proprietà della Società Catullo SpA nel Master Plan presentato non sono state inserite nel sedime dell'Aeroporto Valerio Catullo
-------	--	----------	--

Secondo quanto espresso dalla normativa di settore per sedime aeroportuale deve intendersi l'insieme delle aree finalizzate a soddisfare le finalità pubbliche del trasporto aereo, così come individuate nel Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA). Tale area non è parte del sedime aeroportuale.

Continuare ad insistere che le aree in questione non sono parte del Sedime Aeroportuale (quando lo erano nei documenti della procedura di scoping) è evidente che serve a nascondere che su queste aree la Catullo SpA ha intenzione - come già noto a tutti i lettori dei quotidiani - che li vorrebbero realizzare un Hotel, una stazione di servizio ed altre attività commerciali e pertanto anche queste progettualità vanno inserite nel Masterplan per essere valutate assieme a tutti gli incrementi degli impatti ambientali.

Ciò considerato **si respinge** tutto il contenuto della Controdeduzione come elaborata per la **BS\_37**.

### **CONTRODEDUZIONI** alla controdeduzione **BS\_38:**

BS_38	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0007368 del 21.03.2016	GENERALI	l'Opzione Zero e/o l'Anno Zero non può essere coincidente e ben definita con la data del 14 marzo 1999
-------	--	----------	--

La procedura di VIA è relativa al progetto "**Piano di Sviluppo Aeroportuale - Masterplan 2014- 2030**" ed alle opere in esso contemplate; le precedenti opere sono state autorizzate dagli enti competenti

Si ribadisce quanto già espresso che l'ANNO ZERO del Masterplan dell'Aeroporto Catullo va calcolato a partire dal 14 Marzo 1999 quando è entrata in vigore la Direttiva 97/11/CE... procedura che la Catullo SpA conosceva bene visto che nello stesso anno presentata l'Istanza di VIA dell'Aeroporto di Brescia Montichiari il quale dal 2000 è in possesso del Decreto di Compatibilità Ambientale.

Che le opere precedenti al 14.3.1999 siano state autorizzate da enti competenti, ciò non presume che quelle autorizzazioni siano nulle ed illegittime sulle quali l'ENAC dovrebbe controllare e di conseguenza anche sanzionare la Catullo SpA per non aver rispettato la Direttiva VIA.

E' troppo comodo contro dedurre alla mia osservazione sostenendo che le "precedenti opere sono state autorizzate dagli enti competenti", perché parrebbe essere un escamotage per evitare di realizzare dal 1999 tutte le opere e gli interventi veri di RISANAMENTO AMBIENTALE... di RESTAURO AMBIENTALE... di RECUPERO AMBIENTALE... di RISPRISTINO AMBIENTALE... di PEREQUAZIONE AMBIENTALE... di COMPENSAZIONE AMBIENTALE... e alla fine anche di MITIGAZIONE AMBIENTALE... che la Catullo deve realizzare.

Ciò considerato **si respinge** tutto il contenuto della Controdeduzione come elaborata per la **BS\_38**.

### **CONTRODEDUZIONI** alla controdeduzione **BS\_39:**

BS_39 BS_40	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0007368 del 21.03.2016	GENERALI	circa la realizzazione del nuovo Casello sulla A22 non esiste alcuna intesa col gestore autostradale. non esiste alcuna intesa e il collegamento ferroviario non è previsto nella programmazione dell'Ente Ferroviario
-------------	--	----------	---

Il casello e la stazione ferroviaria non fanno parte del quadro di riferimento progettuale e non sono pertanto comprese nella procedura di VIA. Il Master Plan cita infatti il contesto territoriale ma non riguarda infrastrutture esterne al sedime aeroportuale.

Chi ha contro dedotto a questa osservazione non ha letto il contenuto in quanto l'Osservazione era relativa alla realizzazione di una serie di nuove viabilità e/o di adeguamento e potenziamento di strade esistenti al fine di migliorare il collegamento tra il Casello Autostradale di Sommacampagna e l'Aeroporto e al fine di diminuire gli impatti del traffico generato dall'aeroporto sul territorio di Caselle.

Ciò considerato **si respinge** tutto il contenuto della Controdeduzione come elaborata per la **BS\_39**.

#### **CONTRODEDUZIONI** alla controdeduzione **BS\_40**:

BS_39 BS_40	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0007368 del 21.03.2016	GENERALI	circa la realizzazione del nuovo Casello sulla A22 non esiste alcuna intesa col gestore autostradale. non esiste alcuna intesa e il collegamento ferroviario non è previsto nella programmazione dell'Ente Ferroviario
Il casello e la stazione ferroviaria non fanno parte del quadro di riferimento progettuale e non sono pertanto comprese nella procedura di VIA. Il Master Plan cita infatti il contesto territoriale ma non riguarda infrastrutture esterne al sedime aeroportuale.			

Se nel "contesto territoriale" sono stati evidenziati un nuovo Casello Autostradale e una Nuova Stazione ferroviaria che non verranno mai eseguiti, allora vanno evidenziate anche la Tangenziale Sud-Est di Caselle (già prevista dal PAT) e va evidenziato anche la nuova Autostrada SI.TA.VE. che anche se non verrà mai realizzata anche questa, che comunque ha già ottenuto il Decreto di Compatibilità Ambientale.

Ciò premesso nel "Contesto Territoriale" andrebbe allora anche aggiunto cosa prevede il progetto della 3<sup>a</sup> Corsia dell'Autostrada A22 (con Decreto VIA già rilasciato) che come è noto i lavori della 3<sup>a</sup> Corsia dell'A22, vanno ad incidere sulla viabilità dell'Aeroporto Catullo.

Ciò considerato **si respinge** tutto il contenuto della Controdeduzione come elaborata per la **BS\_40**.

#### **CONTRODEDUZIONI** alla controdeduzione **BS\_41**:

BS_41	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0007368 del 21.03.2016	GENERALI	è evidente che le baracche di ferro oggi attualmente utilizzate come secondo piano per i parcheggi non possono essere sopraelevate, ma vanno invece demolite.
tutti gli interventi previsti sulle aree di parcheggio sono citati nel MasterPlan			

Chi ha contro dedotto a questa mia Osservazione non ha compreso cosa avevo scritto: "Per quanto riportato a pagina 10 della Relazione Generale: *"Si prevede il potenziamento dei parcheggi veicolari esistenti mediante la sopraelevazione di parte delle superfici dedicate alla sosta"*... è evidente che le baracche di ferro oggi attualmente utilizzate come secondo piano per i parcheggi non possono essere sopraelevate, ma vanno invece demolite"

Ciò considerato **si respinge** tutto il contenuto della Controdeduzione come elaborata per la **BS\_41**.

#### **CONTRODEDUZIONI** alla controdeduzione **BS\_42**:

BS_42	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0007368 del 21.03.2016	QUADRO RIFERIMENTO PROGETTUALE	la soluzione migliore è una nuova pista di rullaggio a sud dell'attuale pista e non la riqualificazione dell'attuale pista di rullaggio a nord, anche perchè con gli stessi soldi se ne costruisce una nuova.
L'avvio delle Procedura di VIA sul MasterPlan è conseguenza dell'approvazione tecnica espressa da ENAC , al fine di assicurare adeguati livelli di capacità e sicurezza operativa in relazione ai volumi di traffico attesi			

L'avete scritto voi a pagina 12 della Relazione Generale con queste frasi: *"Con la nuova via di rullaggio sud (oltre orizzonte di piano) la configurazione principale per atterraggi e decolli sarà l'utilizzo della pista 04 sia per gli atterraggi che per i decolli. Per quel che riguarda gli atterraggi è stata mantenuta l'attuale posizione di soglia pista"*... che la nuova pista di rullaggio va eseguita a Sud e non a nord e non averla inserita in questo Masterplan - evidenziando che verrà eseguita con un altro Masterplan, evidenzia un altro banale tentativo di fornire informazioni non corrette per valutare un Masterplan interamente.

E visto che la Catullo spa ha evidenziato che la nuova pista di rullaggio - oltre l'orizzonte di piano - verrà realizzata si rimarca ancora una volta che il Masterplan va sottoposto a VIA e non a VAS e pertanto questa procedura di VIA per questo Masterplan come presentato è illegittima.

Ciò considerato **si respinge** tutto il contenuto della Controdeduzione come elaborata per la **BS\_42**.

#### **CONTRODEDUZIONI** alla controdeduzione **BS\_43**:

BS_43	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0007368 del 21.03.2016	GENERALI	se c'è da realizzare un parcheggio interrato questo va realizzato nell'ex Cava Marchi asportando nello stesso tempo i rifiuti che sono lì da decenni.
-------	--	----------	---



Secondo quanto espresso dalla normativa di settore per sedime aeroportuale deve intendersi l'insieme delle aree finalizzate a soddisfare le finalità pubbliche del trasporto aereo, così come individuate nel Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA). Ai sensi della normativa di settore il gestore è tenuto a garantire in proprio determinati standard di parcheggio all'interno del sedime aeroportuale. L'area denominata "Ex cava Marchi" dove è presente il parcheggio interrato è esterna al sedime aeroportuale.

Quando fa comodo nel sedime aeroportuale si inseriscono aree agricole come le aree del parcheggio low cost - realizzato tra l'altro abusivamente e mai condonato secondo le norme di legge - o si inseriscono altre aree agricole destinate alle opere di mitigazione ambientale... poi quando fa più comodo delle aree che da decenni sono utilizzate dall'aeroporto si dichiara che non sono più sedime aeroportuale.

Per cui se si tolgono queste aree dal sedime aeroportuale si tolgono anche le altre o si inseriscono tutte.

Ciò considerato **si respinge** tutto il contenuto della Controdeduzione come elaborata per la **BS\_43**.

#### **CONTRODEDUZIONI** alla controdeduzione **BS\_44**:

BS_44	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0007368 del 21.03.2016	QUADRO RIFERIMENTO PROGETTUALE	alcune alternative progettuali dovrebbero essere attuate... in particolare via di rullaggio "Tango Sud" e il prolungamento della pista
-------	--	--------------------------------------	--

L'avvio delle Procedura di VIA sul MasterPlan è conseguenza dell'approvazione tecnica espressa da ENAC , al fine di assicurare adeguati livelli di capacità e sicurezza operativa in relazione ai volumi di traffico attesi

Non l'ho scritto io quello che voi avete scritto a pagina 17-18-19 della **Relazione Generale** relativa alle **Alternative progettuali** alcune di quelle alternative dovrebbero essere attuate... in particolare queste di seguito evidenziate: - **la realizzazione di una nuova via di rullaggio "tango Sud" a servizio dell'aerostazione esistente con relativi raccordi e uscite rapide dalla pista. (AA) - il prolungamento della pista e della via di rullaggio in direzione Sud (testata 04); (BB)**

E dato che la realizzazione della Pista di Rullaggio a Sud della Pista dell'Aeroporto e il prolungamento della pista potrebbero concorrere a far diminuire gli impatti delle attività dell'Aeroporto nei confronti di Caselle queste alternative di progetto da voi suggerite devono invece essere attuate.

Ciò considerato **si respinge** tutto il contenuto della Controdeduzione come elaborata per la **BS\_44**.

#### **CONTRODEDUZIONI** alla controdeduzione **BS\_45**:

BS_45	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0007368 del 21.03.2016	GENERALI	si contesta: la sopraelevazione dei parcheggi P1 P2 P3 dal punto di vista paesaggistico e che l'area non sia nel sedime aeroportuale.
-------	--	----------	---

tutti gli interventi previsti sulle aree di parcheggio sono citati nel MasterPlan

Anche in questo caso... non viene inserita la volontà della Catullo SpA di voler sopraelevare le baracche di ferro oggi esistenti sui parcheggi P1 P2 e P3 per non farseli bocciare in questo masperplan, tanto sanno che poi - come hanno fatto fino adesso - con altre autorizzazioni riusciranno a farlo.

Poise mancava la conferma che i parcheggi P4 e P5 - che sono stati esclusi da questa procedura di VIA - sono di proprietà della Catullo SpA ricordiamo che questo è stato scritto a pagina 60 della Relazione Generale e pertanto l'area oggi esclusa dal sedime Aeroportuale dove ci sono i percheggi P4 e P5 e l'area della ex Cava Marchi è evidente che vanno ricompresi nel sedime aeroportuale.

Ciò considerato **si respinge** tutto il contenuto della Controdeduzione come elaborata per la **BS\_45**.

#### **CONTRODEDUZIONI** alla controdeduzione **BS\_46**:

BS_46 BS_47	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0007368 del 21.03.2016	QUADRO RIFERIMENTO PROGETTUALE	eliminazione parcheggi P4 P5 e realizzazione di Hotel/Steak House/stazione di Servizio Auto: progetto da sottoporre alla VIA
			i posti auto realizzati sulle "baracche in ferro" vanno immediatamente eliminati visto che tra l'aeroporto e nei parcheggi ubicati nei dintorni praticamente ci sono, già oggi, più del doppio dei posti auto che servirebbero

Secondo quanto espresso dalla normativa di settore per sedime aeroportuale deve intendersi l'insieme delle aree finalizzate a soddisfare le finalità pubbliche del trasporto aereo, così come individuate nel Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA). Ai sensi della normativa di settore il gestore è tenuto a garantire in proprio determinati standard di parcheggio all'interno del sedime aeroportuale. L'area denominata "Ex cava Marchi" dove è presente il parcheggio interrato è esterna al sedime aeroportuale.

Anche in questo caso... chi ha contro dedotto alle Osservazioni non ha ben compreso il significato della Osservazione presentata dal sottoscritto in quanto tra le "alternative progettuali" rispetto alla volontà della Catullo SpA di voler sopraelevare le baracche di ferro ora adibite a parcheggio vi è quella di utilizza-

re i parcheggi esistenti a fianco dell'Aerostazione come previsti dal PAT del Comune di Villafranca e che potrebbero migliorare anche il paesaggio dell'ingresso dell'Aerostazione demolendo le baracche di ferro.

In merito al fatto che l'Aeroporto continui ad insistere che i Parcheggi P4 e P5 non siano ricompresi nel sedime aeroportuale evidenziamo che oggi quei parcheggi - di proprietà della Catullo SpA - sono utilizzati come standard urbanistici a disposizione dei passeggeri che usufruiscono l'Aeroporto Valerio Catullo.

Ciò considerato **si respinge** tutto il contenuto della Controdeduzione come elaborata per la **BS\_46**.

#### **CONTRODEDUZIONI** alla controdeduzione **BS\_47**:

BS_46 BS_47	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0007368 del 21.03.2016	QUADRO RIFERIMENTO PROGETTUALE	eliminazione parcheggi P4 P5 e realizzazione di Hotel/Steak House/stazione di Servizio Auto: progetto da sottoporre alla VIA  i posti auto realizzati sulle "baracche in ferro" vanno immediatamente eliminati visto che tra l'aeroporto e nei parcheggi ubicati nei dintorni praticamente ci sono, già oggi, più del doppio dei posti auto che servirebbero
-------------	--	--------------------------------------	--

Secondo quanto espresso dalla normativa di settore per sedime aeroportuale deve intendersi l'insieme delle aree finalizzate a soddisfare le finalità pubbliche del trasporto aereo, così come individuate nel Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA). Ai sensi della normativa di settore il gestore è tenuto a garantire in proprio determinati standard di parcheggio all'interno del sedime aeroportuale. L'area denominata "Ex cava Marchi" dove è presente il parcheggio interrato è esterna al sedime aeroportuale.

Come evidenziato nella Osservazione, scrivere una frase come questa: "Attualmente, lo scalo è dotato complessivamente di circa 3.099 posti auto destinati ai passeggeri, se si considerano unicamente quelli interni al sedime aeroportuale"... è un una presa in giro, quando è noto che sempre all'interno del sedime aeroportuale come era stato evidenziato nella procedura di scoping ci sono altri 1.616 posti auto e pertanto valgono le controdeduzioni già espresse nel punto BS\_46.

Ciò considerato **si respinge** tutto il contenuto della Controdeduzione come elaborata per la **BS\_47**.

#### **CONTRODEDUZIONI** alla controdeduzione **BS\_48**:

BS_48	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0007368 del 21.03.2016	GENERALI	pericolosità del fatto che gli aerei dal parcheggio per accedere alla via di rullaggio Tango devono attraversare la pista di decollo e di atterraggio
-------	--	----------	---

La movimentazione degli aeromobili sulle infrastrutture di volo è disciplinata da stringenti normative internazionali di settore sotto la supervisione delle Autorità competenti che ne garantiscono i massimi livelli di sicurezza.

Realizzare una nuova Pista di Rullaggio a Sud dell'attuale Pista 04-22 costa meno che non demolire e ampliare ricostruendo l'attuale pista posta a nord della Pista 04-22 risparmiando così anche la realizzazione del Turn Pad che sono costretti a realizzare prima di chiudere per lavori la pista di rullaggio.

Ed è evidente che se hanno come dichiarato (oltre la soglia di questo piano) realizzare la Pista di Rullaggio a Sud della Pista è lì che deve essere realizzata la nuova pista eliminando così tutte le pericolose manovre che gli aerei devono fare per attraversare la pista già adesso con questo tipo e quantità di traffico.

Ciò considerato **si respinge** tutto il contenuto della Controdeduzione come elaborata per la **BS\_48**.

#### **CONTRODEDUZIONI** alla controdeduzione **BS\_49**:

BS_49	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0007368 del 21.03.2016	QUADRO RIFERIMENTO PROGETTUALE	quanto progettato per il Master Plan deve rispettare quanto già previsto dall'attuale programmazione del PAT del Comune di Sommacampagna
-------	--	--------------------------------------	--

La **conformità urbanistica degli interventi previsti dal MP** verrà valutata successivamente alla conclusione della procedura di VIA; lo strumento urbanistico potrà eventualmente essere soggetto a modifiche secondo le procedure applicabili (Decreto Legge n. 251/1995 convertito con Legge n. 351 /1995, art. 1, punto 6).

Allo stato attuale NON esiste alcuna conformità urbanistica del Masterplan Aeroportuale con il PRG e con il PAT del Comune di Sommacampagna in quanto tutto quanto previsto dalla Catullo spa NON è conforme con le norme e con le prescrizioni del PAT e del PRG del Comune e sopra tutto con la VAS del PAT e se nel PAT vi sono ZERO mc. di nuova edificazione nel PAT, l'Aeroporto li va ad acquistare come Crediti Edilizi da chi ha - già per diritto - quel volume edificabile a disposizione e già valutato dalla VAS.

Ciò considerato **si respinge** tutto il contenuto della Controdeduzione come elaborata per la **BS\_49**.

#### **CONTRODEDUZIONI** alla controdeduzione **BS\_50**:

BS_50	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0007368 del 21.03.2016	GENERALI	aree sottratte al territorio di Caselle devono essere compensate e restituite
-------	--	----------	---



Le aree di espansione del sedime individuate nel Piano di Sviluppo Aeroportuale sono quelle necessarie e finalizzate a soddisfare le finalità pubbliche del trasporto aereo.

Gli interventi di mitigazione dell'impatto ambientale sono illustrati nel documento "Approfondimenti conoscitivi relativi agli interventi di mitigazione" (codice: S12024/SIA.APP.MIT-RR; Data: 05/07/2016) pubblicato sul sito del Ministero dell'Ambiente. Il suddetto elaborato riporta la descrizione degli interventi di mitigazione e compensazione, l'indicazione di quando ne è prevista la realizzazione e dei relativi costi.

Anche in questo caso chi ha scritto questa controdeduzione non ha ben compreso cosa avevo scritto nell'Osservazione e poi si rimarca che se dal 1999 ad oggi l'Aeroporto Catullo ha consumato e sottratto **225.000 mq.** di territorio di Caselle a cui vanno aggiunti anche gli altri **55.000 mq.** previsti in questo Masterplan che intendono ulteriormente consumare del territorio di Caselle.

Se dal 1999 la società Aeroporto Catullo che è proprietaria di questi **225.000 mq.** realizza opere e veri interventi di RISANAMENTO AMBIENTALE... di RESTAURO AMBIENTALE... di RECUPERO AMBIENTALE... di RI-SPRISTINO AMBIENTALE... di PEREQUAZIONE AMBIENTALE... di COMPENSAZIONE AMBIENTALE... e alla fine anche di MITIGAZIONE AMBIENTALE... allora l'Aeroporto può ancora ampliarsi un po'.

Ciò considerato **si respinge** tutto il contenuto della Controdeduzione come elaborata per la **BS\_50**.

### **CONTRODEDUZIONI** alla controdeduzione **BS\_51:**

BS_51 BS_52 BS_53	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0007368 del 21.03.2016		Compito del Ministero dei Trasporti arrivare ad un accordo con il Ministero della Difesa per la restituzione al territorio di Caselle della Margherita Nord
----------------------	--	--	---

L'area è militare e non inserita nel Piano di Sviluppo Aeroportuale. Non è pertanto possibile per la scrivente prevedere e attuare interventi in tale area sulla quale non ha alcuna giurisdizione.

Nella procedura di scoping la Catullo SpA aveva previsto interventi sulle aree della Margherita Nord, come previsti in parte nell'Accordo di Concertazione sottoscritto tra l'Aeroporto Catullo e il Comune di Sommacampagna nel 2008 e visto che ora la Catullo SpA non ha rispettato quell'accordo ovviamente deve restituire all'uso civile quelle aree di Caselle che ha già incluso nel sedime aeroportuale.

Quando fa comodo le aree sono incluse nel sedime aeroportuale quando fa meno comodo queste vengono escluse, ma dato che la Catullo Spa ha consumato circa 400.000 mq (compreso i prossimi 55.000 mq) del territorio di Caselle è un problema della Catullo Spa da risolvere affinché i 320.000 mq della Margherita Nord tornino in disponibilità alla popolazione di Caselle.

Ciò considerato **si respinge** tutto il contenuto della Controdeduzione come elaborata per la **BS\_51**.

### **CONTRODEDUZIONI** alla controdeduzione **BS\_52:**

BS_51 BS_52 BS_53	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0007368 del 21.03.2016		Lungo il perimetro della Margherita Sud e della Margherita Centrale vanno realizzate le opere di mitigazione e di ripristino ambientale come individuate e riportate nel PAT del Comune di Sommacampagna. Tavola 4 del P.A.T. "Carta delle Trasformabilità"
----------------------	--	--	---

L'area è militare e non inserita nel Piano di Sviluppo Aeroportuale. Non è pertanto possibile per la scrivente prevedere e attuare interventi in tale area sulla quale non ha alcuna giurisdizione.

Se nel PAT e soprattutto nella VAS del PAT sono previste una serie di aree da attrezzare a interventi di mitigazione degli impatti ambientali - dato che NON vi è Compatibilità Urbanistica tra il Masterplan dell'Aeroporto e la VAS del PAT di Sommacampagna è un problema della Catullo SpA come arrivare a reperire quelle aree e quelle opere come previste dal PAT in vigore.

Ciò considerato **si respinge** tutto il contenuto della Controdeduzione come elaborata per la **BS\_52**.

### **CONTRODEDUZIONI** alla controdeduzione **BS\_53:**

BS_51 BS_52 BS_53	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0007368 del 21.03.2016		Non rispetto dell'accordo di Concertazione stipulato nel 2008 in base alle determinate della Delibera di Consiglio Comunale n. 37 del 11/07/07
----------------------	--	--	--

L'area è militare e non inserita nel Piano di Sviluppo Aeroportuale. Non è pertanto possibile per la scrivente prevedere e attuare interventi in tale area sulla quale non ha alcuna giurisdizione.

Se con quell'Accordo di Concertazione - in modo non corretto - sarebbero stati sanati gli abusi edilizi commessi dalla Catullo SpA realizzando il Parcheggio Low Cost su terreni agricoli e con quell'accordo è stato incluso nel sedime aeroportuale altra area agricola, è un problema della Catullo SpA risolvere gli obblighi di quell'Accordo... altrimenti la Catullo SpA restituisce a Caselle i terreni sottratti.

Ciò considerato **si respinge** tutto il contenuto della Controdeduzione come elaborata per la **BS\_53**.

**CONTRODEDUZIONI** alla controdeduzione **BS\_54:**

BS_54	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0007368 del 21.03.2016	QUADRO RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	Accordo di Concertazione stipulato nel 2008 in base alle determinate della Delibera di Consiglio Comunale n. 37 del 11/07/07: Catullo Spa ha incorporato nel sedime aree maggiori di quelle previste (ulteriori 12.000 mq) - richieste creazioni di zone verdi per mitigare l'impatto lungo l'A4 per una superficie totale di 60.000 mq
-------	--	--	---

Le aree di espansione del sedime individuate nel Piano di Sviluppo Aeroportuale sono quelle necessarie e finalizzate a soddisfare le finalità pubbliche del trasporto aereo.

Gli interventi di mitigazione dell'impatto ambientale sono illustrati nel documento "Approfondimenti conoscitivi relativi agli interventi di mitigazione" (codice: S12024/SIA.APP.MIT-RR; Data: 05/07/2016) pubblicato sul sito del Ministero dell'Ambiente. Il suddetto elaborato riporta la descrizione degli interventi di mitigazione e compensazione, l'indicazione di quando ne è prevista la realizzazione e dei relativi costi.

E' evidente che chi ha scritto queste controdeduzioni non comprende che delle aree oggi inserite nel perimetro del sedime aeroportuale lo sono solo perché c'era stata la sottoscrizione di un Accordo di Programma tra Comune e Aeroporto e se quell'Accordo non viene rispettato quelle aree - in particolare il Parcheggio Low Cost deve tornare ad essere terreno agricolo e/o per opere di mitigazione ambientale.

Ciò considerato **si respinge** tutto il contenuto della Controdeduzione come elaborata per la **BS\_54**.

**CONTRODEDUZIONI** alla controdeduzione **BS\_55:**

BS_55	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0007368 del 21.03.2016	QUADRO RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	rif. Accordo di Concertazione del 2008 - a compensazione dell'utilizzo dell'area di 49.096 mq si vuole chiedere che l'Aeroporto SpA sia obbligata a realizzare per gli abitanti di Caselle un'area a Parco Pubblico di pari superficie a totale spese della Catullo SpA.
-------	--	--	--

Si rimanda al documento "**Approfondimenti conoscitivi relativi agli interventi di mitigazione**" già presentato come integrazione volontaria (codice: S12024/SIA.APP.MIT-RR; Data: 05/07/2016) pubblicato sul sito del Ministero dell'Ambiente. Il suddetto elaborato riporta la descrizione degli interventi di mitigazione e compensazione, l'indicazione di quando ne è prevista la realizzazione e dei relativi costi.

Il Documento: "Approfondimenti conoscitivi relativi agli Interventi di mitigazione" non contiene alcuna efficace opera e veri interventi di RISANAMENTO AMBIENTALE... di RESTAURO AMBIENTALE... di RECUPERO AMBIENTALE... di RISPRISTINO AMBIENTALE... di PEREQUAZIONE AMBIENTALE... di COMPENSAZIONE AMBIENTALE... e alla fine anche di MITIGAZIONE AMBIENTALE... e pertanto la Catullo SpA deve essere obbligata a realizzare tutta questa tipologia di opera a partire dal calcolare gli impatti dal 1999.

Ciò considerato **si respinge** tutto il contenuto della Controdeduzione come elaborata per la **BS\_55**.

**CONTRODEDUZIONI** alla controdeduzione **BS\_56:**

BS_56	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0007368 del 21.03.2016	GENERALI	Visto che l'area occupata dalla Aerostazione nel comune di Sommacampagna è circa 3,3 volte rispetto a quella del Comune di Villafranca, parrebbe essere ovvio che qualsiasi intervento di opere di mitigazione ambientale e/o spese relative a questi interventi, fossero - in media - assegnate nel rapporto di 3 a 1
-------	--	----------	--

Per "misure di mitigazione" si intendono misure volte a ridurre al minimo o sopprimere l'impatto negativo di un piano o progetto durante o dopo la sua realizzazione. Le caratteristiche e la localizzazione di tali interventi sono definiti sulla base della valutazione degli impatti in ambito del SIA, e pertanto sono previsti laddove si individuano impatti sulle componenti ambientali.

Si rimanda agli specifici capitoli del SIA e al documento "**Approfondimenti conoscitivi relativi agli interventi di mitigazione**" già presentato come integrazione volontaria (codice: S12024/SIA.APP.MIT-RR; Data: 05/07/2016) pubblicato sul sito del Ministero dell'Ambiente). Il suddetto elaborato riporta la descrizione degli interventi di mitigazione e compensazione, l'indicazione di quando ne è prevista la realizzazione e dei relativi costi.

E' ovvio che alla Osservazione come presentata dal sottoscritto questa controdeduzione è errata e forse è un refuso conseguente alla modalità del "copia incolla" con cui sono state contro dedotte tutte le Osservazioni come presentate dal sottoscritto ed è evidente che se il sedime aeroportuale occupa 2,70 milioni di metri quadrati e del Comune di Sommacampagna e solo 1,03 milioni di Villafranca di questo la Catullo Spa ne deve tener conto nel calcolo delle compensazioni e perequazioni.

Ciò considerato **si respinge** tutto il contenuto della Controdeduzione come elaborata per la **BS\_56**.

**CONTRODEDUZIONI** alla controdeduzione **BS\_57:**

BS_57	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0007368 del 21.03.2016	GENERALI	le opere previste nell'osservazione 39 non sono da considerare di compensazione e quindi da realizzare a spese di Catullo Spa, prima di qualsiasi nuovo intervento
-------	--	----------	--

--	--	--	--



Forse per un altro refuso di uno dei tanti “copia incolla” con cui hanno contro dedotto qui non è stato riportato il testo della controdeduzione della quale comunque si evidenzia che con l’Osservazione BS\_57 erano state indicate le opere compensative viabilistiche a carico e da far realizzare alla Catullo SpA.

Ciò considerato **si respinge** tutto il contenuto della Controdeduzione come elaborata per la **BS\_57**.

### **CONTRODEDUZIONI** alla controdeduzione **BS\_58**:

BS_58 BS_59 BS_60	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0007368 del 21.03.2016	GENERALI	Rif. Osservazione n. 34: opere ciclopedonali da realizzarsi prima di qualsiasi altro intervento intorno al sedime aeroportuale
----------------------	--	----------	--

Si rimanda al documento "**Approfondimenti conoscitivi relativi agli interventi di mitigazione**" già presentato come integrazione volontaria (codice: S12024/SIA.APP.MIT-RR; Data: 05/07/2016) pubblicato sul sito del Ministero dell'Ambiente. Il suddetto elaborato riporta la descrizione degli interventi di mitigazione e compensazione, l'indicazione di quando ne è prevista la realizzazione e dei relativi costi.

Si rammenta quanto già scritto in precedenza, perchè se all'interno del sedime aeroportuale sono state progettate delle piste ciclopedonali, sarebbe cosa buona e giusta che queste abbiano da essere collegate alle piste ciclabili da realizzare all'esterno del sedime aeroportuale in particolare per collegare l'ingresso dell'Aeroporto con Caselle e a Dossobuono dove abitano molti dipendenti che lavorano in Aeroporto.

Ciò considerato **si respinge** tutto il contenuto della Controdeduzione come elaborata per la **BS\_58**.

### **CONTRODEDUZIONI** alla controdeduzione **BS\_59**:

BS_58 BS_59 BS_60	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0007368 del 21.03.2016	GENERALI	se non è possibile diminuire gli impatti ambientali dell'Aeroporto... a spese dell'Aeroporto devono essere diminuiti gli impatti ambientali, in particolare quelli creati dall'Autostrada A4 e dall'incrocio tra l'Autostrada A22 e l'A4, con una azione sottrattiva su altre sorgenti d'inquinamento.
----------------------	--	----------	--

Si rimanda al documento "**Approfondimenti conoscitivi relativi agli interventi di mitigazione**" già presentato come integrazione volontaria (codice: S12024/SIA.APP.MIT-RR; Data: 05/07/2016) pubblicato sul sito del Ministero dell'Ambiente. Il suddetto elaborato riporta la descrizione degli interventi di mitigazione e compensazione, l'indicazione di quando ne è prevista la realizzazione e dei relativi costi.

La Catullo SpA ed il Proponente ENAC che hanno copiato il lavoro dei progettisti non hanno effettuato nessuna valutazione sugli effetti Cumulativi diretti, indiretti e interattivi che la sommatoria degli impatti ambientali creati da Autostrada A4, Autostrada A22, Incrocio Autostradale A4-A22, Tangenziale Ovest di Verona, Interporto Quadrante Europa, Centro Agro Alimentare e Aeroporto creano su Caselle.

Poi in merito al rimando del documento: “Approfondimenti conoscitivi relativi agli Interventi di mitigazione” dato che questo non contiene alcuna efficace opera e veri interventi di RISANAMENTO AMBIENTALE... di RESTAURO AMBIENTALE... di RECUPERO AMBIENTALE... di RISPRISTINO AMBIENTALE... di PERQUAZIONE AMBIENTALE... di COMPENSAZIONE AMBIENTALE... e alla fine anche di MITIGAZIONE AMBIENTALE... si evidenzia che la Catullo SpA deve essere obbligata a realizzare tutta questa tipologia di opera a partire dal calcolare gli impatti dal 1999.

Ciò considerato **si respinge** tutto il contenuto della Controdeduzione come elaborata per la **BS\_59**.

### **CONTRODEDUZIONI** alla controdeduzione **BS\_60**:

BS_58 BS_59 BS_60	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0007368 del 21.03.2016	GENERALI	non serve aumentare posti auto ma servono piste ciclopedonali
----------------------	--	----------	---

Si rimanda al documento "**Approfondimenti conoscitivi relativi agli interventi di mitigazione**" già presentato come integrazione volontaria (codice: S12024/SIA.APP.MIT-RR; Data: 05/07/2016) pubblicato sul sito del Ministero dell'Ambiente. Il suddetto elaborato riporta la descrizione degli interventi di mitigazione e compensazione, l'indicazione di quando ne è prevista la realizzazione e dei relativi costi.

Idem come sopra.

Ciò considerato **si respinge** tutto il contenuto della Controdeduzione come elaborata per la **BS\_60**.

### **CONTRODEDUZIONI** alla controdeduzione **BS\_61**:

BS_61	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0008473 del 30.03.2016	GENERALI	condivisione di quanto deliberato dal Comune di Verona
-------	--	----------	--

Si rimanda alle risposte date alle osservazioni del comune di Verona

Non ho il tempo di esaminare anche le controdeduzioni date alle Osservazioni del Comune di Verona.

## CONTRODEDUZIONI alla controdeduzione **BS\_62**:

BS_62	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0008473 del 30.03.2016	QUADRO RIFERIMENTO PROGETTUALE	si chiede perché l'area di proprietà della Catullo sia stata esclusa della Via
-------	--	--------------------------------------	--

Secondo quanto espresso dalla normativa di settore per sedime aeroportuale deve intendersi l'insieme delle aree finalizzate a soddisfare le finalità pubbliche del trasporto aereo, così come individuate nel Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA). Tale area non è parte del sedime aeroportuale

Quando fa comodo (come nel 2009 durante la procedura di scoping) c'era un tipo di perimetro del sedime aeroportuale che comprendeva le aree della Margherita Nord e anche quelle oggi vengono definite come non appartenenti al sedime aeroportuale... poi quando fa più comodo si disegna il perimetro del sedime aeroportuale come si vuole comprendendo anche aree che nel PRG sono zone agricole.

Ciò considerato **si respinge tutto il contenuto della Controdeduzione come elaborata per la BS\_62.**

## CONTRODEDUZIONI alla controdeduzione **BS\_63**:

BS_63	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0008473 del 30.03.2016	QUADRO RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	riferimento Osservazione n. BS_53: acquisto dei mq delle aree 2 e 4 già occupate da Catullo Spa con il metodo del Credito Edilizio
-------	--	--	--

Le aree di cui trattasi sono parte del sedime aeroportuale e sono state acquisite nel tempo per motivi legati alla sicurezza del volo dettati dalla normativa internazionale di settore o per finalità pubbliche del trasporto aereo.

Le aree agricole che l'Aeroporto ha acquistato non sono tutte per la sicurezza del volo (a parte una piccola striscia necessaria per l'area della STRIP) visto che sono aree che nel PRG sono destinate non a sedime aeroportuale ma ad aree per opere di mitigazione ambientale.

Poi definire che le aree agricole trasformate in parcheggio Low Cost - a mio avviso ancora senza il Condonio Edilizio - siano aree per finalità pubbliche del trasporto aereo allora anche le aree oggi lasciate fuori dal perimetro del sedime aeroportuale devono essere inserite in questo Masterplan.

Visto che nell'Accordo di Concertazione sono state inserite delle aree a nord dell'Autostrada A4 in merito all'utilizzo della quali l'Aeroporto si è espressa sottoscrivendo l'Accordo di Concertazione è evidente che se per l'Aeroporto nel PAT vi è ZERO mc. di nuovi ampliamenti la Catullo SpA acquisisce quei "crediti edilizi" se vuole ampliare e potenziare i volumi dell'Aerostazione che sono nel Comune di Sommacampagna, perché è troppo comodo sottoscrivere un Accordo di Concertazione per ottenere dei vantaggi senza rispettare gli obblighi che erano stati sottoscritti

Ciò considerato **si respinge tutto il contenuto della Controdeduzione come elaborata per la BS\_63.**

## Conclusioni:

Come è ormai evidente, quanto presentato è... **un Masterplan... fatto tanto per farlo...** (perché nei prossimi anni, o mesi... dovrà essere ripresentato) in quanto è stato predisposto questo Masterplan solo e perché l'Aeroporto Valerio Catullo - per il momento - ha solo il bisogno e la necessità di ampliare e di potenziare l'Aerostazione visto e considerato che la Catullo SpA ha aperto solo il **Bando di Gara per la progettazione definitiva della nuova Aerostazione.**

Ovviamente si ricorda sempre che quanto stato presentato essendo solo un PIANO... **questo PIANO va sottoposto a VAS** e non va sottoposto a VIA come invece dovrà essere sottoposto quanto la Catullo sta predisponendo con il progetto definitivo della nuova Aerostazione.

In merito alle Controdeduzioni come espresse dai tecnici dell'Aeroporto Catullo Spa - e copiate da ENAC come Proponente - dato che quanto contro dedotto nella maggior parte dei casi **fa da ridere**, rimaniamo nell'ilarità ed esprimiamo una controdeduzione generale a quanto i tecnici della Catullo SpA hanno contro dedotto alle mie Osservazioni perché da quanto letto il lavoro fatto dai tecnici incaricati sembra essere il... **come chiedere ad una Volpe se il progetto del Pollaio è fatto bene...** alla quale domanda la Volpe... **sosterrà che tutto va bene e tutto è perfetto** con la conseguenza che... **quel Contadino che si fiderà del parere della Volpe... farà fare una brutta fine ai suoi Polli.**

Ho utilizzato l'esempio esilarante come sopra scritto - a mio avviso calzante - **dei Polli e della Volpe** in quanto... solo così - con un po' di doverosa satira - si può ben rappresentare quale sarà la fine della popolazione di Caselle (i Polli), visto che è la Volpe (la Catullo SpA) che sta contro deducendo alle Osservazioni e ovviamente da Volpe - con le sue contro deduzioni, sostiene che il Pollaio (l'Aeroporto) è stato progettato benissimo e che i Polli (noi di Caselle) poi staranno molto meglio di prima.

Pur convinto di aver perso dell'altro tempo per nulla, tanto la Commissione VIA andrà a "copiare" di sana pianta tutte le contro deduzioni predisposte dai Tecnici del Proponente, i quali hanno tutto l'interesse di poter confermare di aver progettato un bel Pollaio... ops!!! Bell'Aeroporto... così concludo.

Se la Catullo SpA sta scherzando sulla pelle mia e quella dei miei concittadini ovviamente il sottoscritto *non condivide questa loro intenzione* e se ho risposto con della satira alla ilarità con cui sono state scritte le Controdeduzioni alle mie Osservazioni, tornando serio, nel seguito... **richieste di prescrizioni**.

## **Richieste di PRESCRIZIONI:**

Per prima cosa evidenziamo una serie di condizioni preliminari relative alla "Documentazione Integrativa Volontaria" come predisposta dalla Catullo SpA (e poi copiata da ENAC) e inviata dal "proponente" delle quali si evidenziano delle considerazioni che potrebbero diventare delle prescrizioni reali e concrete:

- 01\_ Il Masterplan del Piano di Sviluppo dell'Aeroporto "Valerio Catullo"... va sottoposto alla V.A.S.
- 02\_ I singoli Progetti delle varie opere - quando verranno poi realizzati - vanno sottoposti alla V.I.A.
- 03\_ L'ENAC non può essere il "Proponente" delle Istanze di V.I.A. degli Aeroporti concessi in gestione.
- 04\_ Sia posto un limite massimo da non superare ai voli, ai movimenti e ai passeggeri dell'Aeroporto
- 05\_ Se potenziato l'Aeroporto, dato che il 90% dei decolli avverrà sulla Pista 04... rivedere le analisi.
- 06\_ Rifare completamente tutte le Analisi Atmosfera come previste dal parere di *scoping* n° 370-2009
- 07\_ Rifare tutte le verifiche sul Rumore (diretto-indiretto-riflesso-rifratto) sia a terra che in volo.
- 08\_ Dato che l'Aeroporto ricade nella fascia di ricarica degli acquiferi ri-verificare l'ambiente idrico
- 09\_ Effettuare nuove verifiche sul *bird strike* visto le discariche che ci sono nell'intorno aeroportuale
- 10\_ L'Opzione "ZERO" non è stata ben valutata e pertanto... va rivista, con le alternative progettuali.

Premesso questo ri-evidenziamo le Osservazioni come presentate dal sottoscritto [contro dedotte con molta ilarità dai progettisti della Catullo SpA (e copiate da ENAC)] che ENAC almeno doveva controllare e vediamo se tutte e/o per alcune di queste la Commissione VIA Nazionale le accoglie come prescrizioni:

- BS\_01 ENAC non può essere il "Proponente" dell'Istanza di V.I.A. negli Aeroporti a "Gestione Totale".
- BS\_02 L'ANNO ZERO - di un Aeroporto **mai sottoposto a V.I.A.** - va calcolato a partire dal 14 Marzo 1999.
- BS\_03 Visto il parere 370/2009 per la procedura di *scoping* vanno rispettate tutte quelle prescrizioni
- BS\_04 Va rivista l'analisi di compatibilità-coerenza con il: P.R.S. - Programma Regionale di Sviluppo
- BS\_05 Va rivista l'analisi di compatibilità-coerenza con il: D.P.E.F. - Doc. Prog. Economica e Finanziaria
- BS\_07 Va rivista l'analisi di compatibilità-coerenza con il: P.A.Q.E. - Piano Area Quadrante Europa
- BS\_08 Va rivisto quanto progettato come "Qualità Ambientale del Paesaggio"
- BS\_09 Va rivista l'analisi di compatibilità-coerenza con la: Tavola 2b del P.T.C.P. - Carta delle Fragilità
- BS\_10 Va rivista l'analisi di compatibilità-coerenza con il: P.T.C.P. - Piano Territ. Coordin. Provinciale
- BS\_11 Va rivista l'analisi di compatibilità-coerenza con il: P.R.G. di Villafranca.
- BS\_12 Va rivista l'analisi di compatibilità-coerenza con il: P.A.T. di Villafranca
- BS\_13 Va rivista l'analisi di compatibilità-coerenza con il: P.R.G. di Sommacampagna
- BS\_14 Va rivista l'analisi di compatibilità-coerenza con il: P.A.T. di Sommacampagna
- BS\_15 Nel perimetro del sedime aeroportuale vanno escluse le aree agricole da PRG di Sommacampagna
- BS\_16 Nel perimetro del sedime aeroportuale vanno inserite le aree come previste dal PAT di Villafranca
- BS\_17 Va eliminata la possibilità di rifacimento e potenziamento dell'attuale pista di rullaggio a Nord
- BS\_18 Per migliorare la sicurezza aerea, la nuova pista di rullaggio va realizzata... a Sud dell'Aeroporto
- BS\_19 Togliere dal Masterplan il nuovo Casello e la nuova stazione perché non verranno mai realizzati.
- BS\_20 Valutare nel Masterplan tutte le opere stradali approvate e/o indicate del PAT, intorno a Caselle
- BS\_21 Rifare completamente tutte le Analisi Atmosfera come previste dal parere di *scoping* n° 370-2009
- BS\_22 Va rivista l'analisi di compatibilità-coerenza dell'Ambiente Luminoso valutando anche l'intorno
- BS\_23 Va rifatta l'analisi dell'inquinamento da rumore a terra e in volo: diretto-indiretto-riflesso-rifratto
- BS\_24 Nel rifacimento dell'analisi inquinamento da rumore vanno evidenziati i "picchi" d'inquinamento
- BS\_25 Se nell'analisi di rumore effettuata dall'Aeroporto hanno riportato dati falsi questi vanno corretti
- BS\_26 Verificare la qualità dell'acqua sotto l'aeroporto che può essere alterata dagli sversamenti in falda
- BS\_27 Nel perimetro del sedime aeroportuale vanno inserite le aree come previste dal PAT di Villafranca
- BS\_28 Valutare nel Masterplan tutte le opere stradali approvate e/o indicate del PAT, intorno a Caselle
- BS\_29 Valutare nel Masterplan tutte le opere stradali approvate e/o indicate del PAT, intorno a Caselle
- BS\_30 Per questioni estetiche-paesaggistiche vanno eliminate le baracche dei parcheggi fronte aeroporto
- BS\_31 Se il PAT di Sommacampagna prevede Zero mc. i nuovi volumi vanno acquisiti con il credito edilizio



- BS\_32 Vedi BS\_30 - Eliminare le baracche adibite a Parcheggio di fronte l'Aerostazione.
- BS\_33 Indicare Opere e Interventi di Risanamento Ambientale, Restauro Ambientale, Recupero Ambientale, Ripristino Ambientale, Perequazione Ambientale, Compensazione e di Mitigazione Ambientale
- BS\_34 Realizzare Ciclo-Pedonale che colleghi Caselle e Dossobuono con la Ciclo-Pedonale dell'Aeroporto
- BS\_35 Vedi BS\_34 - Ciclo-Pedonale da Caselle a Dossobuono
- BS\_36 Realizzare Dune Alberate antirumore e filtro dell'aria a tutela dell'abitato di Calzoni
- BS\_37 Inserire nel Masterplan, l'Hotel, la Stazione di Servizio e le altre aree commerciali
- BS\_38 Vedi BS\_02 - ANNO ZERO calcolato dal 14 Marzo 1999
- BS\_39 Eliminare dalle tavole il nuovo Casello Autostradale e la nuova Stazione Ferroviaria
- BS\_40 Evidenziare nelle tavole la nuova viabilità come questa è prevista dal PAT di Sommacampagna
- BS\_41 Vedi BS\_30 - Eliminare le baracche adibite a Parcheggio di fronte l'Aerostazione
- BS\_42 Eliminare la possibilità di potenziare e ampliare la Pista di Rullaggio a Nord della Pista
- BS\_43 Inserire nel Masterplan le previsioni di utilizzo della ex Cava Marchi (che è parte del sedime)
- BS\_44 La nuova Pista di Rullaggio va realizzata a Sud della Pista principale dell'Aeroporto
- BS\_45 Vedi BS\_30 - Eliminare le baracche adibite a Parcheggio di fronte l'Aerostazione
- BS\_46 Invece di realizzare nuovi parcheggi utilizzare i parcheggi esistenti in aderenza all'Aerostazione
- BS\_47 Vedi BS\_46 - Ci sono già troppi parcheggi non serve realizzarne di nuovi e nemmeno sopraelevarli
- BS\_48 Con la nuova Pista di Rullaggio a Sud non serve il Turn Pad ma serve invece prolungare la pista
- BS\_49 Il Masterplan non è conforme Urbanisticamente ne al PAT e ne alla VAS del PAT di Sommacampagna
- BS\_50 Vanno compensati e perequati i 225.000 mq. che l'Aeroporto civile ha sottratto a Caselle
- BS\_51 Le aree della "Margherita Nord" devono tornare agli usi civili e destinate ad opere di mitigazione
- BS\_52 Sono a totale carico della Catullo SpA il dover reperire le aree per realizzare (a spese dell'Aeroporto) le Opere e Interventi di Risanamento Ambientale, Restauro Ambientale, Recupero Ambientale, Ripristino Ambientale, Perequazione Ambientale, Compensazione e di Mitigazione Ambientale
- BS\_53 L'Aeroporto deve rispettare l'Accordo di Concertazione o restituisce le aree concesse con l'accordo
- BS\_54 Senza il rispetto dell'Accordo di Concertazione le aree del Parcheggio Low Cost tornano agricole
- BS\_55 Va rispettato quanto prevedeva l'Accordo di Concertazione per i 49.096 mq. di Verde Pubblico
- BS\_56 Nel realizzare gli interventi contro l'inquinamento va tenuto conto delle aree sottratte ai Comuni
- BS\_57 L'Aeroporto deve realizzare tutte le opere viabilistiche come indicate nel PAT di Sommacampagna
- BS\_58 Vedi BS\_34 - Ciclo-Pedonale da Caselle a Dossobuono
- BS\_59 Obbligo di diminuire gli impatti Autostradali a compensazione degli impatti creati dall'Aeroporto
- BS\_60 Vedi BS\_59 (Se non si può diminuire l'inquinamento degli Aerei in volo... si diminuisce quello Autostradale)
- BS\_61 Sarà il Comune di Verona a chiedere prescrizioni
- BS\_62 Il perimetro del sedime aeroportuale va ampliato per contenere tutte le aree della Catullo Spa
- BS\_63 Se nel PAT è previsto ZERO metri cubi di ampliamento la Catullo SpA deve acquisire i Crediti Edilizi

E' da oltre due decenni ormai che la Catullo SpA, un anno si e un anno no, annuncia nuovi progetti per l'Ampliamento dell'Aeroporto di Verona ed in tutti questi anni - con la tecnica del "salame slicing" - ed eseguendo tutta una serie di interventi anche importanti - tipo il raddoppio dell'Aerostazione e la triplificazione dei Parcheggi degli Aerei - la Catullo Spa ha ampliato e potenziato l'Aeroporto senza mai sottoporlo a VIA ciò premesso questo Masterplan, come uno dei tanti progetti ideati in questi anni... tra l'altro fatto male e di fretta al solo fine di poter ampliare l'aerostazione... non va approvato e va respinto.

Non credo serva aggiungere altro, come cittadino in tutti questi anni - a partire dal 2 Maggio 1989 come Consigliere Comunale quando ho chiesto che l'Aeroporto Catullo abbia da essere sottoposto a VIA - io credo che il dovere di "cittadino nativo" penso di averlo fatto ed ora spetta solo alle Istituzioni e agli Enti Pubblici, in primis il Comune di Sommacampagna... far tutelare il nostro territorio e attivare tutte quelle azioni per la Salvaguardia della Salute Pubblica e della Qualità di Vita della nostra Popolazione.

In queste ore... che ho impiegato a scrivere questo documento - a differenza di quello che sostiene la Catullo SpA - pur abitando a 1400 metri dalla Testata Pista 22 dell'Aeroporto, sono sempre stato accompagnato dai rumori diretti, rumori indiretti, rumori riflessi e rumori rifratti che creano le attività dell'Aeroporto Valerio Catullo detto di Verona-Villafranca del quale sedime Aeroportuale... l'80% è su Caselle.

In attesa di una analisi e valutazione: "*super partes*" di quanto oggi inviato, si porgono distinti saluti.

Un cittadino "*nativo*" di Caselle:

*Beniamino Sandrini*

---

[beniamino.sandrini@legalmail.it](mailto:beniamino.sandrini@legalmail.it)