

Beniamino Sandrini - Via del Fante 21
37066 CASELLE di Sommacampagna
Cell. 348 521 45 65 sandriben@tin.it
Sito: <http://vivicaselle.blogspot.com>

Alla **Regione Veneto**
Unità Complessa
Valutazione Impatto Ambientale
Calle Priuli – Cannareggio 99
30121 – Venezia

Alla **Provincia di Verona**
Settore Ecologia
Via delle Franceschine, 10
37122 – Verona

Al **Comune di Sommacampagna**
Settore Ecologia
Piazza Carlo Alberto, 1
37066 – Sommacampagna – VR

e p.c. **Consigliere Comunale di Caselle**
Walter Giacomuzzi
*Anche in Rappresentanza della Minoranza
presente nel Consiglio Comunale*

Caselle di Sommacampagna, Lì 27 Agosto 2007

Oggetto:

Osservazioni e Considerazioni relative al Progetto di -Iniziativa Pubblica-:
**Recupero ambientale dell'ex Cava Siberie, mediante la progettazione definitiva per la
Costruzione e la Gestione Operativa di una Discarica Controllata Programmata con il
sistema del Project-Financing di cui all'art. 37 L.109/94 - Comune di Sommacampagna - VR.**

Prima Integrazione

all'Osservazione conto la **Discarica delle Siberie**
già presentata in data: 24.8.2007

**La Valutazione di Impatto Ambientale della Discarica
e i "Decreti di V.I.A." di altre opere "sovra-comunali"**

Questo, è scritto sull'invito all'Assemblea Pubblica, convocata per il 20 Luglio:
Recupero ambientale dell'ex Cava Siberie, attraverso il conferimento di rifiuti
non pericolosi e non putrescibili e sua definizione finale a "verde pubblico".
Questo, invece, è quello che è stato scritto sul progetto della Discarica Siberie:
Recupero ambientale dell'ex Cava Siberie mediante la progettazione definitiva
per la costruzione e la gestione operativa di una "Discarica Controllata
Programmata", con il sistema del Project-Financing, di cui all'art 37 L. 109/94.
Come mai... hanno cambiato l'invito all'Assemblea?
Per 20 anni abbiamo già avuto la Discarica della Canova! Un'altra Discarica? NO. Grazie!!!

Per "guadagnare" 4 milioni di
euro all'anno per soli... 6 anni,
ci porteranno 724.000 m.c. di
rifiuti che verranno "nascosti"
sotto una collina alta 10 metri
a te... ti sta bene la Discarica?

Ci sarà una... nuova
Discarica Sbagliata,
nel posto sbagliato.

IO SONO CONTRARIO... E TU?

Si potevano "guadagnare" gli
stessi soldi... con una **Tassa
Ambientale** di "UN euro" per
ogni "ingresso" e/o "uscita"
dal "Casello Autostradale" di
Sommacampagna (ogni anno)!

**La Discarica Siberie,
ci rompe i... polmoni**

Con un "finto" recupero ambientale... ovvero
come guadagnare devastando e inquinando!!

ADESSOBASTA!!!

Se fino ad Oggi, NON c'è mai stata: "riparazione / mitigazione" degli Impatti
Ambientali generati dalle infrastrutture sovra - comunali, riusciremo mai ad
ottenere una "compensazione / ricostruzione" per migliorare l'ambiente e la
qualità della vita della Popolazione che risiede nel centro abitato di Caselle?

Altre informazioni, le trovi qui:
<http://vivicaselle.blogspot.com>
o scrivimi a: sandriben@tin.it



La Valutazione di Impatto Ambientale della Discarica e i “Decreti di V.I.A.” di altre opere “sovra-comunali”

Premessa con esempio: il “Decreto V.I.A.” dell’Aeroporto di Bergamo.

Dalla lettura del **Decreto di Compatibilità Ambientale** che è stato rilasciato all’aeroporto di Bergamo in data 11.07.2000, che contiene questo parere: **Negativo circa la compatibilità ambientale...** una frase mi suggerisce di presentare questa prima integrazione alla “Osservazione alla Discarica delle Siberie”.

Discarica, il cui insediamento sul territorio, -nel caso questa fosse approvata-, ad avviso dello scrivente **va contestualizzata** e poi anche **relazionata ad altri Decreti V.I.A.** che interessano l’abitato di Caselle.

Quanto sotto riportato è stato estratto da:

http://www2.minambiente.it/Sito/settori_azione/via/legislazione/docs/decreto_11_07_00_5126.pdf

CONSIDERATO che in detto parere la Commissione **ha preso atto** che la documentazione tecnica trasmessa consiste in un **progetto per lo sviluppo dell’aeroporto di Orio al Serio** che prevede la realizzazione di una serie di interventi finalizzati a migliorare la funzionalità dell’aeroporto nelle condizioni attuali di traffico e in prospettiva degli aumenti previsti a seguito della riorganizzazione dell’intero sistema aeroportuale lombardo;

- gli interventi previsti riguardano la realizzazione di una **nuova zona merci**, il **potenziamento dei servizi**, delle **infrastrutture di volo** e dei **depositi**, il miglioramento dell’**accessibilità** e dei **parcheggi**;
valutato che:

- per quanto attiene gli aspetti di specifica competenza **non si ritiene di poter esprimere un giudizio conclusivo di compatibilità ambientale sul progetto presentato**, data l’incompletezza degli elementi di conoscenza necessari a definire un **quadro chiaro di compatibilità ambientale**;

- lo stato attuale di criticità induce, peraltro, ad assumere tutte le iniziative che possano nei tempi brevi ridurre gli impatti ed i rischi attualmente esistenti;

- un giudizio conclusivo potrà essere formulato quando si saranno verificate le seguenti condizioni, relativamente ai differenti campi di **impatto ambientale**:

per quanto riguarda gli **impatti da rumore**:

- **siano effettuati gli interventi in grado di migliorare in tempi brevi la situazione acustica ed i relativi controlli**,

in particolare: **si provveda a tal fine da parte del proponente a studiare la possibilità di uno spostamento verso est dello starting point sull’attuale pista di decollo**, in modo da ridurre i livelli sonori nelle aree più esposte dell’abitato di Orio al Serio;

- nello stesso obiettivo di **migliorare in tempi brevi la situazione acustica ed i relativi controlli**, siano effettuati interventi, anche da parte di altri soggetti, in particolare:

- **venga realizzato ed attivato il sistema radar che consenta il controllo in tempo reale delle effettive tracce di volo dei singoli movimenti**;

- **sia attentamente verificata, da parte dei soggetti competenti, la possibilità di anticipare per Orio al Serio, data la sua specifica criticità, le esclusioni dal traffico ammesso per quanto riguarda i velivoli CAP-2 e i velivoli CAP-3 con silenziatore Huskit**; limitazioni in tal senso dovrebbero essere immediatamente vigenti per quanto riguarda i voli notturni;

- **sia attivata e siano definiti i suoi criteri ai fini delle accettabilità urbanistiche da parte della Commissione prevista per la definizione delle fasce A, B e C di cui al D.M. 31.10.97**;

- **sia attuato, anche in relazione al lavoro della Commissione di cui al punto precedente, quanto previsto dalle norme in materia di “limitazioni al traffico aereo notturno”**;

- **sia progettata, realizzata ed avviata, secondo quanto previsto dalla normativa vigente, una specifica rete di monitoraggio**, eventualmente integrata dalla previsione di limiti massimi riferiti ad ogni punto di misura per l’individuazione di voli non conformi alle norme di tutela;

- **sia prodotta, sulla base di quanto previsto dalle norme vigenti e delle migliori metodologie disponibili, una serie di simulazioni su differenti scenari di utilizzo dell’aeroporto nel suo assetto fisico attuale ed in quello previsto con la realizzazione del progetto, al fine di identificare lo scenario in grado di minimizzare l’impatto sonoro**; i risultati di tali simulazioni, effettuate preferenzialmente dal proponente sotto il diretto controllo dell’ANPA e del Ministero dell’Ambiente, verranno messi a disposizione dei lavori della Commissione di cui al D.M. 31 ottobre 1997; si attiverà anche, in funzione dei tempi di realizzazione della rete di monitoraggio, un procedimento di progressiva validazione dei modelli previsionali utilizzati;

- per rendere più rapide ed efficaci le operazioni precedenti, dovrà essere stato definito lo scenario di breve termine che garantisca un **adeguato livello di tutela ambientale** e prefiguri un progressivo percorso di **riduzione dell’impatto ad un livello di compatibilità soddisfacente**, o dovranno conseguentemente essere stati attivati gli strumenti necessari per garantire che l’eventuale ulteriore sviluppo del traffico aeroportuale avvenga secondo i criteri ed i requisiti caratterizzanti lo scenario stesso;

ai fini della elaborazione dello scenario di minimo impatto:

- dovrà essere fornito dal Ministero dei Trasporti un quadro complessivo dettagliato delle previsioni delle capacità di traffico aereo nei prossimi anni nell’area vasta di utenza, distinto nelle differenti componenti (passeggeri, charter, merci, postali-notturni) e ripartito su tutti gli aeroporti di tale area (almeno Bergamo-Orio al Serio, Malpensa, Milano-Linate, Brescia-Montichiari, Verona-Villafranca); **tale quadro dovrà essere accompagnato da una stima delle aree residenziali entro l’intorno aeroportuale**, sulla base delle indicazioni del DM 20.5.99 e del D.M. 3 dicembre 1999 concernenti **le procedure antirumore e le zone di rispetto negli aeroporti**;

- dovranno essere elaborati scenari alternativi sulla base di metodologie validate e condivise (es. modello INM, opportunamente validato dalle autorità competenti). Fra le variabili utilizzate nella costruzione degli scenari (che dovranno poi confluire in uno scenario di riferimento condiviso ed impegnativo per l’esercizio aeroportuale) dovranno essere considerate le seguenti opzioni:

- **limitazioni specifiche nella qualità e nel numero dei voli notturni**;

La Discarica delle Siberie è solo UNA delle opere e delle infrastrutture sovra-comunali che creano degli impatti “negativi” sul centro abitato di Caselle.

Per tutti gli ampliamenti compiuti negli ultimi anni dall’Aeroporto Catullo, è stato chiesto il **Decreto VIA** e se è stato ottenuto **si... potrebbe leggerlo?**

Prima di esaminare il **V.I.A. della Discarica delle Siberie**, non sarebbe utile reperire e quindi... analizzare, (se dovesse esistere) il **Decreto V.I.A.** dell’Aeroporto Catullo di Verona, per verificare eventuali obblighi che dovevano, anche **essere applicati su una area dell’intorno?**

In questi ultimi... 5-6 anni, **l’Aeroporto di Verona**, se pur per **stralci funzionali**, ha quasi raddoppiato sia le superfici degli edifici ma soprattutto **ha raddoppiato i voli e pure raddoppiato anche i passeggeri**.

Ma che esista un Decreto di Compatibilità Ambientale dell’Aeroporto... il sottoscritto non ne ha alcuna notizia e/o informazione **utile a valutarne le eventuali Direttive**.

Di questo Decreto V.I.A. dell’Aeroporto “V. Catullo” nel **S.I.A.**, **lo Studio dell’Impatto Ambientale...** presentato dalla ATI Geo Nova **non vi sono tracce** e tanto meno riferimenti atti al suo reperimento e sua analisi dei contenuti.

- modelli di esercizio relativamente alla eventuale specializzazione delle piste, alla direzione di decollo e atterraggio, alle procedure di decollo, alle rotte di decollo e atterraggio;
- fasce orarie e periodi settimanali da assoggettare a limitazioni all'esercizio aeroportuale, totali ovvero selettive nei confronti di specifici modelli di aeromobile o categorie di operatore (es. charter e cargo);
- limitazioni generalizzate all'accesso per determinate tipologie di aeromobile (es. CAP-2 e modelli più rumorosi del CAP-3);
- **limitazioni all'impiego di reverse thrust per la riduzione di velocità degli aerei in atterraggio;**
- per un esito efficace delle azioni di cui sopra appare altresì importante il raggiungimento dei seguenti obiettivi:
- **la definizione di procedure sanzionatorie certe ed efficaci nel dissuadere comportamenti non conformi alle norme di tutela;**
- **la definizione di tasse sull'inquinamento acustico commisurate al fabbisogno finanziario per la realizzazione dei programmi di bonifica nonché alle aliquote vigenti nei principali aeroporti concorrenti;**
- la definizione dei criteri generali e delle fasi di realizzazione dei programmi di minimizzazione, mitigazione e compensazione degli impatti residui a valle di tutti gli interventi di riduzione dell'impatto sopra elencati, con particolare riferimento alla eventuale **delocalizzazione di recettori sensibili** ed al recepimento negli strumenti di pianificazione territoriale **dei criteri di tutela** e dei vincoli d'uso.

...omississ...

ESPRIME

giudizio interlocutorio negativo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo all'aeroporto di Orio al Serio, presentato dalla Società per l'aeroporto Civile di Bergamo Orio al Serio S.A.C.B.O. S.p.A. in quanto si ritiene che, **per la complessità che caratterizza la situazione determinatasi ad Orio al Serio, non possa essere richiesta alla sola SACBO S.p.A. la garanzia di realizzazione di un progetto di minimizzazione dell'impatto quale quello sinteticamente prefigurato, atteso il fatto che, per molte delle variabili critiche in gioco, le competenze di governo sono riconducibili alle responsabilità di altri enti istituzionalmente preposti.**

Conseguentemente, si ritiene necessaria l'attivazione di una **conferenza programmatica tra tutti gli enti a diverso titolo competenti in materia**, ove si precisi, anche sotto il profilo temporale, la sequenza complessiva delle azioni previste dalle diverse norme in materia di minimizzazione degli impatti, ed individui chiaramente: compiti e responsabilità specifiche da ricondurre in capo all'ente gestore dell'Aeroporto;

per quanto riguarda gli impatti da inquinamento atmosferico:

- **deve essere prodotto uno studio che approfondisca, rispetto alle risultanze delle "Integrazioni" fornite dal proponente, i potenziali rischi sanitari connessi all'incremento di NOx e COV prodotti dall'aeroporto, eventualmente in base a differenti lay-out del polo merci ed a differenti ipotesi di gestione del parco aeromobili;**

per quanto riguarda i potenziali rischi da eventi incidentali:

- **deve essere prodotto uno studio che quantifichi, secondo metodologie tecnicamente avanzate, le variazioni dei rischi incidentali prodotte dal nuovo assetto previsto dal Piano di Sviluppo, anche in funzione di differenti scenari di traffico aereo;**

per quanto riguarda i rapporti con gli ecosistemi ed il territorio circostante:

- **deve essere definita un'ipotesi compensativa direttamente collegata alle dimensioni delle superfici impermeabilizzate prodotte, sottratte alla produzione di ossigeno e di stoccaggio di carbonio;**

- **deve essere opportunamente trattata e risolta la questione del possibile sovraccarico sulla viabilità di accesso, anche in relazione alle decisioni che verranno prese relativamente alla viabilità al contorno; si raccomanda, infine, ai Comuni interessati di non aggravare, consentendo la realizzazione di nuovi insediamenti in aree oggetto di servitù o potenzialmente rientranti nelle zone "B" o "C" del D.M. 31.10.97, gli impatti ed i rischi critici connessi alla presenza dell'aeroporto; si raccomanda peraltro di accelerare, per quanto in loro potere, quanto previsto dalle norme vigenti al fine di meglio definire le condizioni di coesistenza con l'aeroporto; in particolare, oltre a quanto previsto specificamente dalle norme in materia di rumore aeroportuale devono essere accelerati:**

- **il completamento di quanto dovuto per l'attuazione completa della L.58/63 in materia di servitù aeroportuali, anche nelle finalità di tutela della sicurezza delle persone e dei beni;**

- **il completamento delle classificazioni dei territori comunali ai sensi della legge 26 ottobre 1995, n. 447, articoli 4, c. 1 a) e 6, c. 1 a);**

Dopo aver riportato questa parte del **Decreto V.I.A.** dell'Aeroporto di **Orio al Serio**, da questa frase –già citata- **vanno evidenziate queste determinazioni del Decreto** così come è stato emanato:

... per la **complessità che caratterizza la situazione determinatasi ad Orio al Serio, non possa essere richiesta alla sola S.A.C.B.O. S.p.A. la garanzia di un progetto di minimizzazione dell'impatto** quale sinteticamente prefigurato, atteso il fatto che, **per molte delle variabili critiche in gioco, le competenze di governo sono riconducibili alle responsabilità di altri enti istituzionalmente preposti.** Conseguentemente, si ritiene necessaria **l'attivazione di una conferenza programmatica** a tutti gli enti a diverso titolo competenti in materia, **ove si precisi**, anche sotto il profilo temporale, la **sequenza complessiva delle azioni previste dalle diverse norme di minimizzazione degli impatti, ed individui chiaramente i compiti e le responsabilità specifiche da ricondurre in capo all'ente gestore dell'Aeroporto.**

Un altro esempio: **Aeroporto di Montichiari**, (di cui approfondiremo nel seguito) il Decreto di Compatibilità Ambientale prevede l'istituzione di un apposito... **"Osservatorio Ambientale"**... con questi compiti:

per la verifica del corretto adempimento degli obblighi previsti dall'accordo procedimentale **si ritiene utile proporre l'istituzione dello "Osservatorio ambientale Montichiari"** a cui affidare i seguenti compiti:

- **sovrintendere all'attuazione del Accordo procedimentale con riguardo alla sua corretta esecuzione sotto il profilo ambientale ed adottare ogni iniziativa utile a favorire la realizzazione dei lavori;**
- **esaminare gli elaborati progettuali di cui alla precedente lettera b), esprimendo ogni indicazione ritenuta utile;**

Perché tra i documenti del SIA predisposto da: A.T.I. Geo Nova, non vi è traccia del Decreto VIA relativo all'Aeroporto: "Catullo" di Verona ???

La V.I.A. è per il territorio o è per la Discarica ???

Il sottoscritto ritiene che il VIA della Discarica Siberie, "non può essere visto" come episodio singolo... ma che questo... problema debba essere valutato nella sua contestualità e quindi relazionato a tutti gli altri Decreti VIA "emanati e/o in fase di prossima emanazione" che abbiano da interessare il territorio di... Caselle di Sommacampagna.

Il "S.I.A.", come è stato predisposto da A.T.I. Geo Nova S.p.A." come si relaziona con gli altri Decreti VIA. ???

Se per Caselle fosse esistito l'Osservatorio Ambientale questo organismo poteva esprimersi in merito alla discarica ??

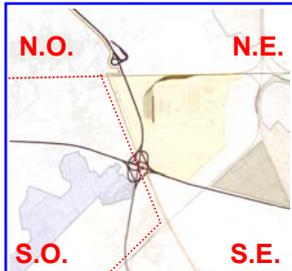
· esprimere parere sugli interventi di cui alla precedente lettera c), fornendo ogni indicazione ritenuta utile; **esaminare ed approvare il programma di monitoraggio ambientale**, valutando anche gli esiti delle misure e prescrivendo gli interventi che si rendessero necessari; **occorre poi definire un sistema di coinvolgimento e di tempestiva informazione dei Comuni territorialmente interessati** circa l'attività dell'Osservatorio stesso, assicurando loro la disponibilità e l'accessibilità della relativa documentazione;

La Discarica delle Siberie crea dei problemi anche al Comune di Sona ????

Seconda premessa: richiamo sulla... posizione "geografica" di Caselle.

In questi ultimi mesi i **media** parlano (e spesso parlano) dei **Corridoi Europei** e di come... lungo queste linee si svilupperanno i futuri assi portanti dei diversi sistemi di trasporto delle **Merci** e delle **Persone**.

Si parla del **Corridoio 5**... se l'oggetto è la **T.A.V. in Val Susa** e, si parla del **Corridoio 1**... quando parlano del **Tunnel del "Brennero"**.



Questi **"Due Corridoi"** si incrociano in un **luogo ben preciso** dell'Italia. Un'area che interessa il comune di **Sommacampagna** e il comune di **Verona** in un territorio definito **"Quadrante Europa"**. Due quadranti sono in Sommacampagna: **Nord Ovest** e **Sud-Ovest**, uno in Verona: **Nord-Est** e, uno a **Sud-Est**, suddiviso tra i comuni di Verona, Sommacampagna e Villafranca Veronese.



Realizzare una **Discarica di Rifiuti** all'incrocio di 2 "corridoi" Europei, non credo sia la cosa migliore per **valorizzare** questa... **peculiarità**.

All'**incrocio** di questi 2 **Corridoi Europei**, evidenziato in particolare modo dalle **due Autostrade: Serenissima e Brennero**, esisteva (e esiste ancora) un... **"ridente"** paesino: **Caselle di Sommacampagna**, che, 50 anni fa (allora ci vivevano 1700 abitanti), era immerso nel verde agricolo e **operoso** della... **campagna veronese** prossima alle **colline moreniche**... del Lago di Garda. Fino agli anni 50, l'area di Caselle era interessata a Nord dalla **Ferrovia Milano-Venezia** (1884) e poi a Sud, vi era anche un piccolo **Aeroporto Militare** (residuo della 2^a Guerra Mondiale).



Poi nella seconda metà anni '50, inizio - verso Caselle - l'espansione dell'**aeroporto militare** che oltre a demolire una serie di cascine (tra le quali, quella dove ero nato io), la recinzione aeroportuale si ampliò fino **ad arrivare a lambire le prime case** del Centro Abitato di Caselle.

Alla fine degli anni 50 iniziarono i lavori dell'Autostrada BS-VR-VI-PD detta **"Serenissima"**, la cui apertura al traffico avvenne nel 1962. La prima autostrada (di Caselle) fu realizzata in una stretta fascia di terreno che era rimasta tra l'espansione dell'Aeroporto militare e le prime abitazioni di Caselle, inserendovi anche una stazione di servizio Autostradale.

Cosa abbiamo avuto dalla... Serenissima?

Nella seconda metà degli anni 60, nelle aree confinanti con Caselle si insediò la **Dogana**, la prima infrastruttura del sistema poi denominato **"Quadrante Europa"** e da quel giorno fino alla costruzione dell'Autostrada del Brennero i circa... 800/900 camion che andavano e venivano dalla Dogana, transitavano tutti sulla Via Verona in Caselle.

Cosa abbiamo ottenuto dal Quadrante Europa?

Nel 1972, venne aperta al traffico l'Autostrada Brennero-Modena, detta **"del Brennero"**, che con la costruzione dell'incrocio autostradale con la "Serenissima", (realizzato al 85 % sul territorio di Caselle) distrusse l'unico "bosco antico" rimasto che allora, ancora esisteva a sud della Corte Palazzina. Il Casello di Verona-Nord, venne costruito alcuni anni dopo, inizi degli anni 80, quando fu realizzata la... **"Tangenziale Ovest"** di Verona, riempiendo di autostrade il Caselle.

Cosa siamo riusciti ad ottenere, a compensazione dalla Brennero?

Per quasi 20 anni... a cavallo degli anni 70 e 80, la popolazione di Caselle ha dovuto subire gli odori che erano generati dalla... Discarica di Rifiuti Solidi ed Urbani... che il Comune di Verona ebbe a realizzare vicino alla... Corte Canova... sul suo confine.

Quali interventi attuati dall'Aeroporto Civile sono stati attuati a difesa della Qualità della Vita della popolazione di Caselle?

Nel frattempo l'espansione e prolungamento della pista dell'Aeroporto Militare arrivava a pochi metri dalla Serenissima e negli anni 70, iniziò la progettazione del nuovo **Aeroporto Civile**, che nonostante il parere contrario del Comune di Sommacampagna venne realizzato a... "fondo pista" e non in posizione centrale... **come sarebbe stato più corretto**.

Tutte queste opere infrastrutturali, dagli anni 50 ad oggi... sono state realizzate senza alcun intervento serio e strutturale che sia mai stato pensato e ipotizzato da nessun Ente, al fine di compiere azioni-interventi atti a **mitigare** gli **“agenti inquinanti”**... (a parte qualche barriera antirumore) generati da tutte queste infrastrutture... **che ricadono su Caselle!!**

Caselle, è solo un piccolo paese di... 4885 abitanti che vive con -intorno- tutta questa serie di infrastrutture e, da anni... tutti desiderano una migliore qualità di vita.

Opere necessarie per la “Mitigazione Ambientale” del territorio di Caselle.

Singolare caratteristica del Comune di Sommacampagna è quella di **non riuscire ad ottenere mai niente** dalle grandi società... che gestiscono le grandi **opere infrastrutturali** che per decenni hanno **martoriato** il territorio e, che creano seri e **gravi problemi di inquinamento** che ricadono sulle aree d'intorno e sulla popolazione residente, **in particolare a Caselle.**

Il Comune di Sommacampagna... **non è mai riuscito ad ottenere nulla...** nella logica della **riparazione / mitigazione** degli **impatti** e dagli **agenti inquinanti** generati dalle infrastrutture sovracomunali e quindi **come si può sperare e credere** che oggi l'Amministrazione Comunale, possa chiedere a questi Enti superiori **“qualcosina”** che possa essere finalizzato a concretizzare delle azioni di **compensazione / ricostruzione / restauro ?**

Esiste un V.I.A. per l'aeroporto? E' stato aggiornato per gli ampliamenti? Gli **effetti sull'ambiente** di Caselle quali sono? Eppure un... **V.I.A. per l'Aeroporto Valerio Catullo...** dovrebbe esistere, **come dovrebbe esistere un V.I.A. per l'Interporto del Quadrante Europa ?**

La V.I.A diretta a prevenire il danno ambientale. L'obbligo giuridico di assicurare un **“elevato livello di tutela ambientale”**, con l'adozione delle migliori tecnologie disponibili tende a spostare il sistema giuridico europeo dalla considerazione del danno da **prevenire (principio “chi inquina paga”)** e **riparare**, alla prevenzione (soprattutto con la V.I.A., valutazione di impatto ambientale), alla **correzione del danno ambientale alla fonte**, alla **precauzione (principio distinto e più esigente della prevenzione)**, alla **integrazione degli strumenti giuridici tecnici, economici e politici per uno sviluppo economico davvero sostenibile ed uno sviluppo sociale che veda garantita la qualità della vita e l'ambiente quale valore umano fondamentale di ogni persona e della società (informazione, partecipazione ed accesso).** Cassazione penale sez. III, 8 febbraio 1999, n. 494

Eppure la Società Valerio Catullo S.p.A. ha dimestichezza con i **Decreti emanati dal Ministero dell'Ambiente**, perché il 21.12.2000 **ha ottenuto** il **“Decreto di compatibilità ambientale”** concernente... **il progetto di attivazione del traffico aereo commerciale e strumentale dell'Aeroporto “Gabriele D'Annunzio”, che impone delle precise azioni alla S.p.A.**

Ripeto che su Internet... **non sono riuscito a trovare il V.I.A. dell'Aeroporto Catullo**, trovando invece il Decreto emanato dal Ministero dell'Ambiente, riferito all'altro aeroporto, quello di **Montichiari – Brescia...** che è **gestito dalla stessa società** che gestisce quello di Verona. (Decreto di Compatibilità Ambientale, di cui, nel seguito... ne trascriverò le principali determinazioni.)

Ribadendo che, per l'**Aeroporto Catullo** non sono a conoscenza se esiste un **“Decreto V.I.A. aggiornato”**, come non sono a conoscenza se da parte del **Ministero dell'Ambiente**, sia stato emesso un **“Decreto di compatibilità ambientale”**... come non sono a conoscenza se è stato costituito un... **“Osservatorio Ambientale”** (come è stato obbligato Montichiari) in considerazione di questo mi chiedo: **come mai il Comune di Sommacampagna, stipula accordi con l'Aeroporto Catullo... senza verificare se prima... non siano stati compiuti gli adempimenti... previsti dalle Leggi in vigore... a tutela della Salute Pubblica?**

Sto leggendo la Delibera di Consiglio Comunale n° 37, approvata il giorno 11 Luglio scorso, per ora solo sommariamente, -che mi riprometto di esaminare nei dettagli- **ma non ho trovato nulla relativo a (1) un “Decreto V.I.A.”, (2) un “Decreto di Compatibilità ambientale” o (3) un “Osservatorio Ambientale”**... da costituirsi secondo le modalità di quello di... Montichiari.

Per quanto è di mia conoscenza, questi tre documenti, per l'Aeroporto Valerio Catullo **non esistono**, e se esistessero... **il S.I.A. della ATI Geo Nova S.p.A. avrebbe dovuto citarli.**

Che un **Sindaco** e che una **Amministrazione Pubblica**, sorvoli e... **non si preoccupi della salute e della Qualità della Vita dei propri cittadini credo sia grave.** Non accetto nemmeno la scusa... **“ma sono SOLO ampliamenti dell'aeroporto... quindi il VIA... non è dovuto”.**

Valutazione impatto ambientale - Rinnovazione del giudizio di compatibilità - Intervento in più fasi - Intervento significativamente diverso - Necessità. La rinnovazione del giudizio di compatibilità ambientale **si impone allorché le varianti progettuali determinino la costruzione di un intervento significativamente diverso da quello già esaminato.** Nel caso di un'autorizzazione alla realizzazione di un intervento **in più fasi**, è necessaria una valutazione dell'impatto ambientale se nel corso della seconda fase (e, quindi, anche **in sede di variante**) **il progetto può avere un impatto ambientale importante**, in particolare per la sua natura, le sue dimensioni o la sua ubicazione (Cons. Stato, VI, n. 2694/2006; principio conforme a Corte Giust., 4 maggio 2006, C-290/2003). Pres. Marrone, Est. Chiappa, Mei (avv.ti Buonassisi e Colantoni) c. Regione Marche (avv. Coen) (conferma TAR Marche, Sezione I, n. 989/2005).

V.I.A. - Variante al p.r.g.. - Mancata valutazione di impatto ambientale - Elusione a mezzo di un riferimento a realizzazioni o interventi parziali, caratteristici nelle opere da realizzarsi per “tronchi” o “lotti” – Illegittimità. E' **illegittima l'artificiosa suddivisione del progetto di un'opera, al fine di evitare la sottoposizione dello stesso alla valutazione di impatto ambientale, che sarebbe obbliga-**

Caselle è già sotto... “impatto” a causa di opere sovracomunali e quindi, non ha bisogno della Discarica

In tutti questi anni il Comune di Sommacampagna non è riuscito ad ottenere nulla per la riparazione, la mitigazione, la compensazione e la ricostruzione a favore dell'ambiente...

La Discarica... non è un'Opera “Pubblica”, anche se questa è di iniziativa pubblica...

Se devono ampliare l'Aeroporto, realizzare la TAV e la nuova Autostrada, la Discarica... non sa da fare!

Se nel S.I.A. predisposto dalla... Geo Nova S.p.A non si parla del Decreto VIA dell'Aeroporto o non esiste e, se esiste è grave che nel “S.I.A.” predisposto per la Discarica non vi sia alcun cenno... in merito a questo.

E' il Sindaco... che deve difendere la qualità della Vita e garantire la salute della Popolazione residente nel Suo Comune?

Chi doveva verificare se l'Aeroporto era in possesso di Decreto VIA prima iniziare i lavori che sono stati realizzati per stralci di rilevante importanza in diversi anni ?

toria per l'opera nella sua interezza. Secondo il dettato contenuto nell'art. 16 com. 4 l. n. 109 del 1994 il progetto definitivo di un'opera pubblica deve essere corredato dallo studio di impatto ambientale, con conseguente **necessità della verifica dei profili di impatto ambientale al momento dell'approvazione del progetto che comporti variante al p.r.g.** La valutazione ambientale necessita di una valutazione unitaria dell'opera, ostante alla possibilità che, **con un meccanismo di stampo elusivo, l'opera venga artificialmente frazionata in frazioni eseguite in assenza della valutazione perché, isolatamente prese, non configurano interventi sottoposti al regime protettivo** (Consiglio Stato, sez. VI, 30.8.2002, n. 4368).

Diversamente, verrebbe inammissibilmente a trasferirsi in capo ai soggetti redattori dei progetti il potere di determinare i limiti della procedura di VIA, attraverso la sottoposizione ad essi di **porzioni di opera e l'acquisizione, su iniziative parziali e, perciò stesso, non suscettibili di apprezzamento, circa i livelli di qualità finale di una pronuncia di compatibilità ambientale asseritamente non modificabile, con conseguente espropriazione delle competenze istituzionali dell'amministrazione competente e sostanziale elusione delle finalità perseguite dalla legge.** (TAR Lombardia sentenza n. 738/2004)

Forse è solo una mia impressione, ma non vedendo e/o percependo interventi significativi della Società di gestione dell'Aeroporto finalizzati alla realizzazione di opere di **riparazione-mitigazione degli impatti inquinanti e quelle di compensazione-ricostruzione** un Sindaco che sarebbe preposto a difesa della Salute Pubblica **non dovrebbe intervenire e chiedere all'Aeroporto Valerio Catullo... delle precise risposte in merito?** Io credo che la V.I.A. fosse pertanto indispensabile **"all'atto dello sviluppo e della realizzazione di progetti"** delle opere che concernevano il... potenziamento dell'Aeroporto... **anche se questi sono stati realizzati per stralci e/o ampliamenti... non tra loro collegati.**



Dopo aver letto degli obblighi e dei doveri che il Ministero dell'Ambiente ha imposto a... **salvaguardia dell'Ambiente** per le aree vicine e/o nell'immediato e nell'intorno di **Montichiari**, scrivo solo **tre domande.**

L'Aeroporto V. Catullo S.p.A. **possiede un Decreto di "Compatibilità Ambientale"** idoneo, che ne autorizzi la possibilità di esercizio e che sia in sintonia con le Norme di Legge in Vigore aggiornato alla sua di oggi potenzialità di circa... 3 milioni di passeggeri anno ?

Dove sarebbero state realizzate le eventuali opere di **riparazione-mitigazione** degli **impatti inquinanti** e di quelle di... **compensazione-ricostruzione** imposte da un Decreto V.I.A. rilasciato.

Il Comune di Sommacampagna, da anni continua a sbagliare nella sua politica di confronto con le società, quasi tutte a... **maggioranza di capitale pubblico**, che gestiscono le Infrastrutture di importanza sovra comunale e l'errore che compie spesso... è evidenziato proprio nel decreto del Ministero dell'Ambiente... che sottolinea quanto sia importante prestare **"attenzione alle situazioni insediative particolarmente sensibili e alla eventuale esposizione combinata a più fattori di rischio.** A Caselle, i **fattori di rischio** sono generati anche da diverse altre fonti: **Autostrade e Quadrante Europa** e quindi, **non abbiamo bisogno di una nuova Discarica.**

L'Aeroporto dovrebbe... **intervenire con azioni di compensazione e riqualificazione ambientale, attraverso programmi di riqualificazione diretti alla riduzione di situazioni di disagio, con interventi di riqualificazione paesaggistica nelle aree interessate dalle infrastrutture, con l'obiettivo di un equilibrio e di un aumento nella dotazione e qualificazione delle condizioni ambientali riscontrabili nell'area ed il passaggio, attraverso politiche attive, dalla logica della riparazione-mitigazione degli impatti a quella della compensazione-ricostruzione,** e dovrebbe farlo assieme alle Società delle **infrastrutture** presenti nell'intorno di Caselle. Per questo motivo il Comune di Sommacampagna, **non deve procedere oltre... nel voler tentare di realizzare una nuova Discarica di Rifiuti.**

E la prima azione che dovrebbe compiere il Comune di Sommacampagna dovrebbe proprio essere quella di **non realizzare la Discarica di Rifiuti** progettata per essere realizzata nella ex **cava delle Siberie**, l'unica zona agricola libera di Caselle e lontana da queste infrastrutture.

Visto che non sono riuscito a recuperare il **Decreto VIA** dell'Aeroporto Catullo di Verona, a titolo di esempio, esaminiamo un... estratto di quello dell'**Aeroporto di Montichiari** di Brescia.

Gli Ampliamenti, in vari stralci funzionali dell'Aeroporto, è stato un, meccanismo elusivo artificialmente... frazionato al fine di evitare la richiesta di una Valutazione di Impatto Ambientale

Che responsabilità oggettive si devono assegnare ad un Sindaco che... NON... controlla?

Se fosse accertata questa grave mancanza, l'Aeroporto "deve chiudere" la propria... attività?

Se il Decreto V.I.A. dell'Aeroporto non esistesse davvero, per mancanza di controllo da parte del Sindaco... che bisogna fare?

Nei parcheggi dell'Aeroporto niente alberi, che però ci sono... vicino alla Pista di decollo...

La discarica è un altro "rischio" ambientale oltre quelli già esistenti.

La Discarica non è un... recupero ambientale... ma solo il modo per... fare cassa... in euro.

Perché gli altri Aeroporti... hanno il Decreto V.I.A.?

Estratto Decreto di “Compatibilità Ambientale” di Montichiari (del 21.12.2000)

L'analisi del rapporto tra il **progetto** e gli **strumenti di pianificazione e programmazione** è stata sviluppata nello **studio di impatto ambientale** su quattro livelli (nazionale, regionale, provinciale e locale) verificando la coerenza del progetto con gli obiettivi dei piani e programmi **sia a livello trasportistico che della gestione del territorio**.

Per quanto attiene il Quadro di riferimento **ambientale**:

le analisi concernenti gli **impatti sull'atmosfera** sono state condotte mediante lo sviluppo di **simulazioni**, le quali hanno considerato le concentrazioni orarie (CO, NO_x, SO_x, PM) relative all'ora di punta previste in **condizioni atmosferiche medie e critiche per la dispersione degli inquinanti in atmosfera**

A livello di acque sotterranee le potenziali sinergie riguardano la variazione della qualità delle acque sotterranee e di falda determinata dalla **dispersione nel suolo delle acque di dilavamento** delle piste e dalle **possibili ricadute degli inquinanti** connessi al traffico degli aeromobili.

Nello **studio di impatto ambientale** inoltre **sono previsti** alcuni **interventi di mitigazione ambientale** da attuare in alcune aree di confine del sedime aeroportuale (lontano dalle piste) ed in particolare lungo il fronte in cui sono collocate le strutture “land side” **al fine di ricostituire i caratteri tipici del paesaggio storico della “campagna di Montichiari”;**

Vengano **applicate misure per limitare drasticamente** e infine **eliminare dallo scalo il decollo e l'atterraggio degli aeromobili più rumorosi e l'uso**, fatte comunque salve le esigenze di sicurezza del traffico aereo, **del “reverse”**, mirando in particolare ad assicurare condizioni di compatibilità per eventuali movimenti in periodo notturno;

Il Proponente garantisca (v. art. 2.2 del d.p.r. 496/1997) entro 90 giorni dall'inizio dell'esercizio commerciale dell'aeroporto come definito dallo s.i.a., **l'efficace funzionamento di un adeguato sistema di monitoraggio del rumore**, conforme ai requisiti stabiliti dai decreti attuativi della legge 447/1995;

Approfondimenti conoscitivi e **monitoraggio della qualità dell'aria**:

- relativamente allo studio e all'applicazione del modello previsionale, si evidenzino il quadro complessivo finale delle emissioni dalle diverse sorgenti negli scenari prospettati, considerando anche gli **inquinanti cosiddetti “non tradizionali”;**
- sia controllato nel tempo il **mantenimento di condizioni di compatibilità sul territorio**, in particolare verificando **l'insorgenza di punti critici, la frequenza e la durata di tali fenomeni nell'arco dell'anno, il numero di soggetti esposti, l'area complessivamente interessata dal superamento dei limiti di qualità**, anche alla luce della direttiva 1999/30/ce;
- si definisca il **progetto dettagliato della rete di monitoraggio**, comprensivo dei tempi di realizzazione, da inserire nella rete provinciale riconfigurata in base al **piano regionale della qualità dell'aria**, estendendo l'indagine anche agli **inquinanti cosiddetti “non tradizionali”;**
- si definisca il dettaglio dei **ricettori più sensibili interessati dagli impatti dell'attività aeroportuale**, in riferimento alla possibilità di superamento degli **standard di qualità dell'aria;**
- **salute pubblica:**
 - sviluppo ed **approfondimento** della componente con riferimento al contenuto del d.p.c.m. 27.12.1988, e con attenzione alle situazioni insediative particolarmente sensibili e alla **eventuale esposizione combinata a più fattori di rischio;**
- **riqualificazione ambientale paesistica:**
 - **sviluppo** di programmi, progettazione esecutiva e **realizzazione di interventi di compensazione e riqualificazione ambientale** all'intorno dell'aeroporto con l'obiettivo di **ridurre situazioni di disagio dei nuclei abitati** vicini al sedime e **riqualificare paesaggisticamente** le aree interessate dalle infrastrutture connesse allo scalo;

In tal modo, i risultati dei modelli previsionali hanno potuto essere confrontati con i dati sperimentali. In ciò ci si riferisce in particolare alle componenti **“rumore”** e **“atmosfera”**, trattate più diffusamente a parte.

Se questa situazione si presenta per questo verso “favorevole”, d'altro canto è indispensabile ricercare e realizzare le condizioni per cui lo **sviluppo dell'aeroporto non alteri in modo peggiorativo questo quadro** (di per sé, comunque, non privo di problemi), ma possa diventare addirittura **occasione per interventi che non siano solo di mitigazione degli impatti ma di complessiva riqualificazione dell'area**.

Ciò comporta da una parte il massimo sforzo per rendere meno “invasiva” possibile la struttura, dall'altra la necessità di “accettare”, o meglio **“rendere accettabile”** questa presenza attraverso adeguate azioni di governo del territorio, intese sia come pianificazione territoriale sia come programmazione e **realizzazione di organici interventi (sulla infrastruttura e sulla qualità ambientale)**.

Le principali vie di accesso all'aeroporto attraversano diversi centri abitati. **L'incremento del traffico veicolare** indotto potrebbe **ulteriormente aggravare i problemi aperti**. Facendo riferimento alle curve isofoniche nello scenario al 2008 e alle previsioni di traffico proposte nello studio, nonché alla programmazione di interventi viabilistici nell'area, è opportuno che l'apertura all'uso civile dell'aeroporto di Montichiari **venga accompagnata da monitoraggi [e conseguenti misure di mitigazione degli impatti] del traffico stradale e delle diverse componenti ambientali**, per un tempo adeguato e fino al raggiungimento della situazione a regime, individuando una rete di osservazione estesa non solo ai tre Comuni considerati dallo studio.

9.2.2 inquinamento atmosferico

- per quanto considerato nel cap. 6, è opportuno affinare la conoscenza e la gestione degli **aspetti legati alla qualità dell'aria**, con le attività di seguito proposte;

relativamente allo studio e all'applicazione del modello previsionale, occorre:

- evidenziare il quadro finale delle **emissioni complessive** (es. kg inquinante/anno) dalle diverse sorgenti negli scenari prospettati, al fine di **valutare l'entità di quelle prodotte allo stato attuale** (inizio dell'attività-anno 2000) e la variazione negli **scenari futuri** (impatto quantitativo degli inquinanti emessi). Si ritiene opportuno considerare anche gli **inquinanti cosiddetti “non tradizionali”** (PM10, BTX, speciazione COV);
- controllare nel tempo il **mantenimento di condizioni di compatibilità sul territorio**, in particolare verificando l'esistenza o meno **di punti critici per la qualità dell'aria**, ed eventualmente definire la frequenza e la durata di tali fenomeni nell'arco dell'anno (alla luce anche della **nuova direttiva 1999/30/CE** concernente i **valori limite di qualità dell'aria**), il **numero di soggetti esposti**, e quindi l'area complessivamente interessata;
- in coerenza e in parallelo a tali approfondimenti, l'**azione di monitoraggio della qualità dell'aria** richiede le seguenti attività:
 - definizione del **progetto dettagliato della rete di monitoraggio**, comprensivo dei tempi di realizzazione, da inserire nella rete provinciale, riconfigurata in base al PRQA (piano regionale della qualità dell'aria), con indicazione dell'ubicazione delle centraline fisse e dei parametri considerati;

- definizione di dettaglio dei ricettori più sensibili interessati dagli **impatti dell'attività aeroportuale**, in riferimento alla **possibilità di superamento degli standard di qualità dell'aria**;
- **estensione dell'indagine anche agli inquinanti cosiddetti "non tradizionali"**;

9.2.3 salute pubblica

- in prima istanza la **tutela sanitaria delle popolazioni residenti in prossimità dell'aeroporto**, può esplicarsi attraverso l'adozione dei **provvedimenti per la mitigazione del rumore e il controllo della qualità dell'aria**, di cui si è già detto.

Benché il caso di Montichiari, per la collocazione territoriale dell'aeroporto e per il volume di traffico previsto, presenti una situazione non critica quanto quella degli altri aeroporti lombardi. Si può ritenere opportuno **sviluppare uno studio di dettaglio**, che porti a **caratterizzare la pressione totale esercitata sulla popolazione dal complesso (sovrapposizione degli effetti) delle diverse azioni subite (rumore, vibrazioni, inquinamento atmosferico e idrico, ecc.)**.

Occorre conoscere in quale modo tale **pressione sulla popolazione** potrà evolvere in funzione delle **immissioni in atmosfera**, in acqua e sul suolo (la cui analisi va comunque affinata relativamente ai singoli fattori e componenti), a seguito della venuta "a regime" dell'attività, e in relazione sia allo **stato di salute attuale della popolazione stessa** sia della evoluzione registrabile sulla base di passate indagini.

A partire dai criteri esposti nel d.p.c.m. 27.12.1988 (Norme tecniche per la **redazione degli studi di impatto ambientale**) - allegato II, lett. F, si potranno perciò, in riferimento al caso in esame, **operare in particolare i seguenti approfondimenti** (senza peraltro tralasciare gli altri indicati):

- **identificazione e classificazione delle cause significative di rischio per la salute umana da sostanze chimiche, rumore, vibrazioni, radiazioni ionizzanti e non ionizzanti, connesse con l'aeroporto;**
- **identificazione dei rischi eco - tossicologici (acuti e cronici, a carattere reversibile ed irreversibile) e definizione dei relativi fattori di emissione;**
- **descrizione del destino degli inquinanti considerati, individuati attraverso lo studio del sistema ambientale in esame, dei processi di dispersione, diffusione, trasformazione e degradazione e delle catene alimentari;**
- **integrazione dei dati ottenuti nell'ambito delle altre analisi settoriali e verifica della compatibilità con la normativa vigente dei livelli di esposizione previsti;**
- **considerazione degli eventuali gruppi di individui particolarmente sensibili, o di situazioni insediative locali (ospedali, scuole, case di cura) e dell'eventuale esposizione combinata a più fattori di rischio;**

9.2.6 riqualificazione ambientale e paesistica

- appare necessario **controllare gli effetti dell'aeroporto** anche **intervendo con azioni di compensazione e riqualificazione ambientale** all'intorno dell'aeroporto, **attraverso programmi di riqualificazione** diretti alla **riduzione di situazioni di disagio dei nuclei abitati vicini al sedime** e interventi di **riqualificazione paesaggistica nelle aree al contorno dell'aeroporto** e interessate dalle infrastrutture ad esso connesse.

E' quindi complessivamente perseguire l'obiettivo di un **equilibrio** possibilmente di un **aumento nella dotazione e qualificazione delle condizioni ambientali** riscontrabili nell'area aeroportuale ed il **passaggio**, attraverso politiche attive, **dalla logica della riparazione / mitigazione degli impatti a quella della compensazione / ricostruzione**.

per la verifica del corretto adempimento degli obblighi previsti dall'accordo procedimentale **si ritiene utile proporre l'istituzione dello "Osservatorio ambientale Montichiari"** a cui affidare i seguenti compiti:

- **sovrintendere all'attuazione del Accordo procedimentale con riguardo alla sua corretta esecuzione sotto il profilo ambientale ed adottare ogni iniziativa utile a favorire la realizzazione dei lavori;**
- **esaminare gli elaborati progettuali di cui alla precedente lettera b), esprimendo ogni indicazione ritenuta utile;**
- **esprimere parere sugli interventi di cui alla precedente lettera c), fornendo ogni indicazione ritenuta utile;**
- **esaminare ed approvare il programma di monitoraggio ambientale,**
- **valutando anche gli esiti delle misure e prescrivendo gli interventi che si rendessero necessari;**
- **occorre poi definire un sistema di coinvolgimento e di tempestiva informazione dei Comuni territorialmente interessati circa l'attività dell'Osservatorio stesso, assicurando loro la disponibilità e l'accessibilità della relativa documentazione;**

ESPRIME

giudizio positivo circa la **compatibilità ambientale** del progetto di attivazione del traffico aereo commerciale e strumentale dell'aeroporto "Gabriele D'Annunzio" in Comune di Brescia (BS) presentato dalla Società Aeroportuale Valerio Catullo di Verona Villafranca S.p.A., a condizione che si ottemperi alle **seguenti prescrizioni**:

a) dovranno essere realizzati tutti gli interventi di mitigazione proposti nel lo **Studio di impatto ambientale** ed in particolare:

- all'interno dell'aeroporto, in alcune aree di confine incolte, lontano dalle piste, **dovranno essere realizzati interventi vegetazionali, finalizzati al ripristino delle caratteristiche naturali** il più possibile simili a quelle che erano nel loro aspetto **originario e riferite alla vegetazione, oggi estinta, della "campagna di Montichiari"**. L'intervento deve consistere nella creazione di una **zona di incolto interrotta a "macchia di leopardo" da episodi di piante arboree ed arbustive**; in particolare dovrà essere realizzato l'**inserimento di elementi di vegetazione lungo il perimetro, lato aerostazione, prevedendo anche filari erborati**;

b) per quanto riguarda la situazione futura, dovranno attuarsi tutte le condizioni (normative, gestionali, territoriali) che possano **garantire la massima riduzione dell'impatto sonoro tecnicamente conseguibile**.

Tali misure dovranno innanzitutto riferirsi alla concreta attuazione delle previsioni normative vigenti (DM 31.10.1997 "Metodologia di **misura del rumore aeroportuale**", DPR 11 dicembre 1997 n.496 "Norme per la **riduzione dell'inquinamento acustico** prodotto dagli aeromobili civili" e DM 20 maggio 1999 "Criteri per la progettazione dei sistemi di monitoraggio per il **controllo dei livelli di inquinamento acustico in prossimità degli aeroporti**", DPR 9 novembre 1999 n. 476);

c) nell'orizzonte temporale in cui si verificheranno 30 movimenti giornalieri (decolli + atterraggi) stimati su base mensile per almeno tre mesi consecutivi, dovrà essere attivato, in accordo con l'ANPA, un sistema di monitoraggio del clima sonoro e della qualità dell'aria in corrispondenza dei ricettori sensibili individuati nello studio, al fine di stabilire eventuali misure di mitigazione che si rendessero necessarie a seguito dell'incremento dell'attività aeroportuale.

d) qualora emerga la necessità di una redistribuzione del traffico aereo che preveda per l'aeroporto di Montichiari un incremento del traffico aereo superiore ai 46 movimenti giorno/medio con 3323 passeggeri previsti al 2008, tale da determinare una situazione diversa e modificata rispetto a quella attualmente valutata, si dovrà procedere ad una nuova valutazione di impatto ambientale;

Il testo completo del Decreto è consultabile qui:

http://www2.minambiente.it/sito/settori_azione/via/legislazione/docs/decreto_21_12_00_5672.pdf

Conclusioni.

Ripeto, ho esaminato "sommariamente" la Delibera di Consiglio Comunale n° 37 dell'11 Luglio 2007, anche perché... ho potuto ricevere la copia ufficiale di detto documento, solo il giorno il 16 Agosto 2007.

Altri documenti che ho richiesto di poter visionare, non sono ancora pronti... o a causa ferie di dipendenti comunali e/o a causa festività Comunali... causa Fiera Annuale di Sommacampagna.

Da questo primo esame... che mi riservo di approfondire... **credo che bisogna verificare le capacità del Sindaco, -attuale e precedente- e... dell'attuale Amministrazione Comunale a gestire le varie emergenze ambientali per... garantire la salute pubblica della popolazione residente.**

Che questa Amministrazione Comunale, sia capace di gestire una Discarica di Rifiuti, qualche Organismo Amministrativo superiore... deve verificarlo... e se necessario arrivare anche a nominare un Commissario ad Acta... che diventi il garante della salute pubblica della popolazione del Comune di Sommacampagna ed in particolare di quella residente a Caselle.

Dalla delibera n° 37 dell'11.7.2007, appare che questa Amministrazione... non è nemmeno riuscita ad ottenere che i Parcheggi dell'Aeroporto siano... alberati, quando altri Decreti VIA, recenti e relativi ad altri aeroporti hanno ottenuto queste prescrizioni:

14.06.2007 V.I.A. dell'Aeroporto di **Trapani**. - **Giudizio positivo** circa la compatibilità ambientale

http://www2.minambiente.it/Sito/settori_azione/via/legislazione/docs/decreto_14_06_07_507.pdf

Alle pagg. 22 di questo "Decreto V.I.A." si può leggere:

Dovrà essere elaborato un progetto del sistema paesaggistico in cui si inserisce l'aeroporto, che deve considerare oltre alle opere di arredo a verde delle aree di pertinenza dell'aerostazione, una sistemazione a verde dell'immediato intorno dell'aeroporto. Il progetto in questione dovrà essere realizzato contestualmente agli interventi aeroportuali e pertanto la verifica di ottemperanza dovrà essere acquisita prima dell'avvio dei lavori.

14.05.2007 V.I.A. dell'Aeroporto di **Treviso**: - **NEGATIVO** circa la compatibilità ambientale

http://www2.minambiente.it/sito/settori_azione/via/legislazione/docs/decreto_14_05_07_398.pdf

Alle pagg. 2-3 di questo "Decreto V.I.A." si può leggere:

... In ragione, però, dell'aumento del traffico aereo che si stava sviluppando a partire dal 1996, questo servizio aveva altresì evidenziato che a fronte di un significativo consolidamento si sarebbe dovuto procedere con immediatezza alla presentazione dell'istanza di cui all'art. 6 della L. 349/86. Ciò in linea con quanto previsto nell'art. 8 del DPCM 27/12/1988 secondo cui la procedura di VIA si applica anche nel caso di aeroporti esistenti qualora si prevedano sostanziali modifiche al piano regolatore aeroportuale connesse all'incremento del traffico aereo che comportino variazioni spaziali ed implicazioni territoriali. Nella stessa nota si chiedeva inoltre di produrre una documentazione relativa al monitoraggio dell'inquinamento acustico... Tutto ciò premesso, questo servizio è quindi dell'avviso che sussista pienamente la condizione della presenza di sostanziali modifiche al piano regolatore aeroportuale connesse con l'incremento del traffico aereo che comportano essenziali variazioni spaziali ed implicazioni territoriali e che pertanto sia necessario procedere all'immediata attivazione, attraverso la presentazione di apposita istanza nei modi e nelle forme previste dalla vigente normativa in materia di VIA, della pronuncia di compatibilità ambientale.

24.10.2005 V.I.A. dell'Aeroporto di **Taranto**: - **Giudizio positivo** circa la compatibilità ambientale

http://www2.minambiente.it/sito/settori_azione/via/legislazione/docs/decreto_24_10_05_1104.pdf

Alle pagg. 21 di questo "Decreto V.I.A." si può leggere:

Il progetto deve essere completato da un progetto di sistemazione e di riqualificazione ambientale delle aree limitrofe all'aeroporto... per dette aree quindi dovrà essere predisposto, anche a titolo di compensazione, un progetto di riqualificazione con realizzazione degli interventi di natura ambientale a carico del proponente. Qualsiasi modifica delle infrastrutture land-airside o dell'esercizio attualmente previsto in 346 movimenti aeromobili annui esclusivamente nel periodo diurno (come definito ai fini del rumore aeronautico DM 31.10.1997 e per fini esclusivamente merci, dovrà essere soggetta a nuovo procedimento di V.I.A.

Sottolineo e rimarco che nell'Accordo di Programma approvato in Consiglio Comunale solo un mese fa... il Comune di Sommacampagna non è riuscito ad ottenere nemmeno qualche albero da piantumare nei parcheggi esteri dell'Aeroporto di Verona. In questi ultimi 5 anni l'Aeroporto Catullo, si è ampliato e il numero dei passeggeri si è raddoppiato... e nessun V.I.A.... non è mai stato chiesto ????

Un Ampliamento di un Aeroporto... forse non si può impedire... ma approvare una nuova discarica in un ambito territoriale già compromesso questo può e deve essere impedito proprio a salvaguardia della popolazione residente... quando il territorio di riferimento è già gravemente compromesso.

Il S.I.A. – Lo Studio dell'Impatto Ambientale predisposto dalla ATI Geo Nova S.p.A. almeno questo va rielaborato. In considerazione poi che il SIA dovrebbe essere a tutela della salute pubblica, il nuovo S.I.A. dovrebbe essere affidato a consulenti diversi dalla A.T.I. Geo Nova S.p.A.

Concludo questa **prima integrazione** alla Osservazione contro la Discarica di Rifiuti delle Siberie già presentata il 24 Agosto 2007 con una precisa richiesta... che il SIA predisposto dalla ATI Geo Nova S.p.A si rifatto e ripresentato riportandolo alla **esatta situazione di criticità che impatta su Caselle.**

Nel caso il progetto della Discarica delle Siberie, non fosse ritirato dall'Amministrazione Comunale, si auspica e si chiede che il S.I.A. venga rifatto e l'incarico assegnato ad altro soggetto.

Letto, Sottoscritto e Firmato

Un cittadino di Caselle

Beniamino Sandrini

Quale Ente Pubblico... Amministrativo o Giuridico, potrebbe accertare se vi sono state violazioni per i Decreti V.I.A. mai chiesti o mai controllati dal Sindaco? ? ?

Il S.I.A. lo Studio dell'Impatto Ambientale della Discarica delle Siberie deve essere rifatto e ripresentato tenendo conto delle altre opere infrastrutturali esistenti ??