

Il Decreto di COMPATIBILITA' AMBIENTALE del CATULLO... ESISTE, SI o NO ?

Nella Delibera di Consiglio Comunale di Sommacampagna n° 37 dell'11 Luglio 2007, non vi è alcun cenno e/o indicazione dell'esistenza e/o del possesso da parte dell'Aeroporto Valerio Catullo di Verona di un **Decreto di Compatibilità Ambientale** e/o di un "aggiornamento di un precedente V.I.A." (che fosse stato chiesto anche a seguito degli ampliamenti dell'Aerostazione in corso) quando altri Aeroporti d'Italia, invece, non solo l'hanno chiesto, ma delle volte... **il Decreto VIA... gli è anche stato... negato.**

Iniziando dalla lettura del **Decreto di Compatibilità Ambientale** che è stato rilasciato all'aeroporto di Bergamo in data 11.07.2000, che tra l'altro, contiene questo parere: **Negativo circa la compatibilità ambientale...** cerco di illustrare "cosa e quanto" altri aeroporti, alcuni di questi Militari, aperti al traffico Civile – come quello di Verona – hanno "dovuto adempiere"... **al fine di ottenere il... Decreto V.I.A.**

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 (passaggeri, 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;

Più o meno, quello che... l'Aeroporto di Verona ha chiesto a Sommacampagna?

All'Aeroporto di Verona, cosa è stato fatto per migliorare la situazione acustica?

Esiste per l'Aeroporto di Verona una rete di monitoraggio?

Che azioni sono state attuate a Verona per l'Ambiente?

- 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.**

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 prima 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;

A Verona questo accade spesso, anche a notte inoltrata.

Il Comune di Sommacampagna ha mai chiesto all'Aeroporto di Verona "una tassa" sull'inquinamento acustico?

Oltre all'Aeroporto... quante altre Opere Sovra-comunali... inquinano l'abitato di Caselle?

Per l'Aeroporto di Verona... esiste uno studio sui rischi Sanitari da NOx e COV generato dai voli?

Quali azioni "a compensazione" sono in atto all'Aeroporto di Verona?

Tutto quello che c'è attorno a Caselle, è o non è... una situazione... "complessa" che richiederebbe... una concertazione?

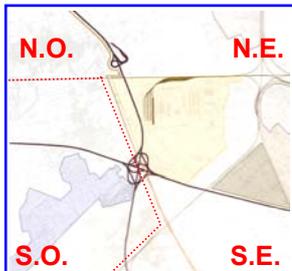
· esprimere parere sugli interventi di cui alla precedente lettera c), fornendo ogni indicazione ritenuta utile; **esaminare ed approvare il programma di monitoraggio ambientale**, valutando anche gli esiti delle misure e prescrivendo gli interventi che si rendessero necessari; **occorre poi definire 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;

Perché a Montichiari c'è un Osservatorio Ambientale e, a Verona... NON C'È?'

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"**.



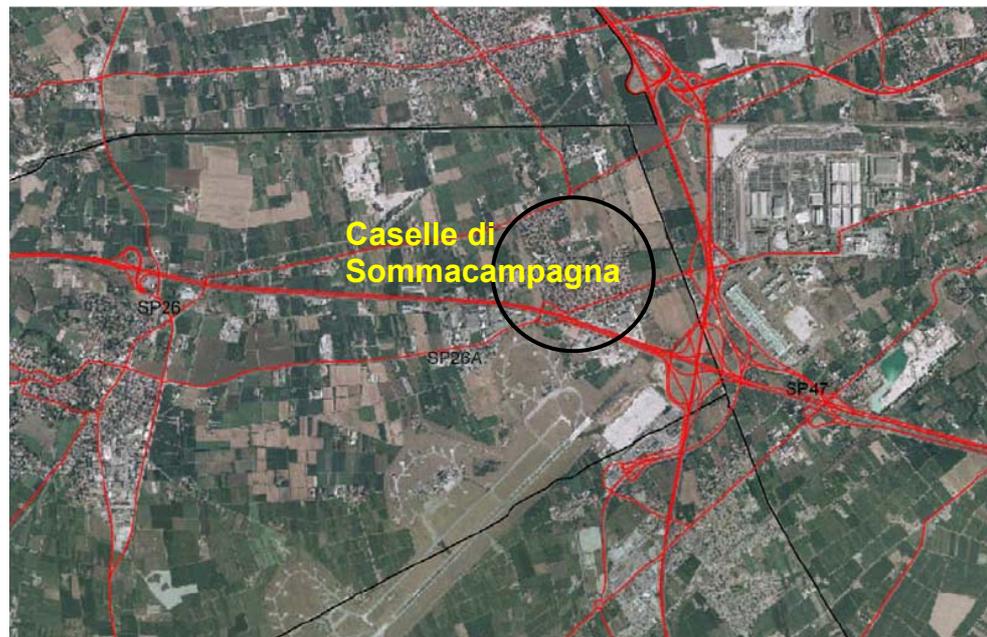
Questi **"Due Corridoi"** si incrociano in un **luogo ben preciso** dell'Italia. Un'area che interessa il comune di **Sommacampagna** e il comune di **Verona** in un territorio definito **"Quadrante Europa"**. Due quadranti sono in Sommacampagna: **Nord Ovest** e **Sud-Ovest**, uno in Verona: **Nord-Est**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



All'incrocio di due corridoi europei ci dovrebbero vivere **5885 abitanti residenti nel Centro Abitato di Caselle di Sommacampagna - VR.**

All'incrocio di questi 2 **Corridoi Europei**, evidenziato in particolare modo delle **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, iniziò 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.

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.

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.

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.

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 sulla gente di 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 QUALITA' 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** di un **ambiente vivibile?**

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. Catullo.

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 dovrebbero essere stati emessi a salvaguardi anche di Caselle?

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... **"sono SOLO ampliamenti dell'Aeroporto... quindi il V.I.A... 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-**

Se il Decreto VIA di Verona "mancasse" per questo motivo ?

Gli ampliamenti che l'Aeroporto di Verona ha realizzato in questi ultimi 4 anni "per stralci", sono stati effettuati al fine di non sottoporsi alla Valutazione di Impatto Ambientale?

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).

L'aeroporto di Verona ha "eluso" il VIA realizzando gli ampliamenti frazionandoli in stralci?

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)

L'aeroporto di Verona... ha sostanzialmente... "eluso" le finalità della Legge?

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 due 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 "SUA" 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.

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, NOx, SOx, 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 **intervenendo 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

Altri Decreti V.I.A. emanati per Aeroporti Militari “aperti al Traffico Civile”

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 garantire la salute della Popolazione, 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, ad esempio, 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.

Come mai questi tre Aeroporti’ chiedono il VIA e quello di Verona non lo chiede mai... per ampliarsi?

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.

L’Aeroporto di Verona, in 4 anni... ha raddoppiato i voli e i passeggeri e non ha mai chiesto la 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.

Era dovere del Sindaco accertare questo al fine di salvaguardare la popolazione di Caselle dall’aumento degli inquinanti dei voli?

Perché gli altri Aeroporti chiedono il V.I.A. e l’Aeroporto di Verona... NO?

In data **11 Luglio 2007**, il Consiglio Comunale di Sommacampagna, con delibera n° **37** ha approvato e determinato, a maggioranza, in merito a questo argomento: **“Conferenza dei Servizi afferente al Progetto di Trasformazione del Terminal Aeroportuale in area partenze ed interventi di sistemazione delle aree aeroportuali – Parere ai sensi dell’art. 3 del DPR 383/1994 – Approvazione schema di Accordo di Concertazione per la redazione del Piano di Assetto del Territorio”.**

Questa deliberazione di Consiglio era una conseguente risposta ad una lettera inviata dal Presidente dell’Aeroporto... al **“Sindaco”** di Sommacampagna, in data 6 Aprile 2007, comunicazione che così recita:

Gentile Signor Sindaco

In merito agli argomenti che sono stati oggetto del nostro recente incontro, Le significo quanto segue:

1) Interventi di ampliamento e di sistemazione dell’Aerostazione Area 1. Ho notizia da parte del nostro Direttore Infrastrutture che la deroga per le distanze può essere validamente decisa in sede di Conferenza di Servizi.

2) Sistemazione di aree a parcheggio in testata pista area 2. Mi risulta che sia stato, in sede di Conferenza di Servizi tenutasi in data 2 aprile u.s., individuando il percorso per definire sia la sanatoria che la variante richiesta, percorso che prevede il passaggio in Giunta e poi in Consiglio Comunale. Peraltro, è stata sottolineata la necessità di iniziare quanto prima i lavori per la realizzazione del parcheggio in oggetto e quindi la soluzione che si propone è quella di tenere una Conferenza di Servizi entro la fine di aprile, durante la quale venga autorizzata temporaneamente la realizzazione del parcheggio, in attesa di completare l’iter con delibera di Giunta e di Consiglio Comunale.

Non solo le strutture dell’Aeroporto... si ampliano, ma vengono anche eseguite senza le dovute autorizzazioni del comune ove ha sede

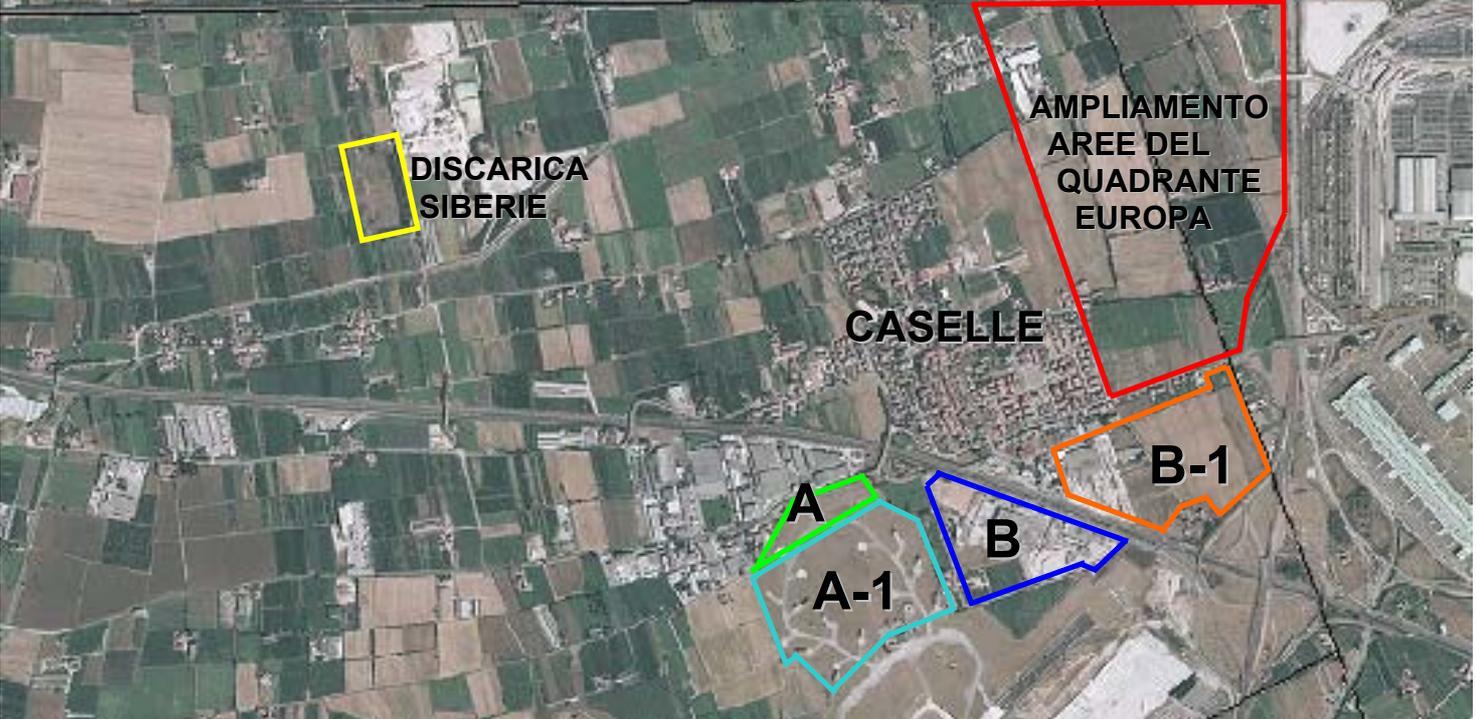
3) Variante per area posta a Nord Ovest della testata pista area 3. Dal momento che l'area non è di proprietà della Società Catullo ed è stata evidenziata in Conferenza di Servizi la necessità che sia coinvolta la proprietà fin dall'inizio del procedimento, la Conferenza di Servizi ha ritenuto opportuno escludere dall'attuale procedimento autorizzativo l'intervento previsto in quell'area. Si chiede comunque la cortesia di valutare la possibilità di predisporre gli atti necessari per la variazione di destinazione d'uso del PRG finalizzata all'acquisizione dell'area per le necessità di sicurezza della pista.

4) **Acquisizione area per variante alla Strada Provinciale – area A.** In merito a detta problematica, viene sin d'ora espressa piena disponibilità a discutere la cessione di area al Comune di Sommacampagna [area A] per consentire la realizzazione del collegamento diretto alla Strada Provinciale, precisando, peraltro, che è previamente necessaria l'acquisizione in concessione da parte della Catullo dell'intera "margherita" [area A-1] in questione che dovrà essere a sua volta ceduta dal Ministero della Difesa al Ministero dei Trasporti.

5) **Comparto di servizio aeroportuale – area B.** Si è pienamente favorevoli alla sottoscrizione di un accordo di programma da trasferire nel PAT e relativo alla destinazione futura di detta area. [area B]

6) **Comparto per insediamenti alla scala sovracomunale – area B1.** Si esprime inoltre la piena disponibilità a discutere con codesto Comune le iniziative da realizzarsi sull'area in oggetto [area B-1] anche in connessione con la revisione dell'intero sistema della mobilità.

Nuova linea Ferroviaria TAV_AC e Variante Strada Regionale n° 11



7) Studio della viabilità

Si esprime piena disponibilità allo studio con codesto Comune della viabilità locale, anche in previsione dell'eventuale casello autostradale da realizzarsi all'intersezione delle Autostrade A4 e A22.

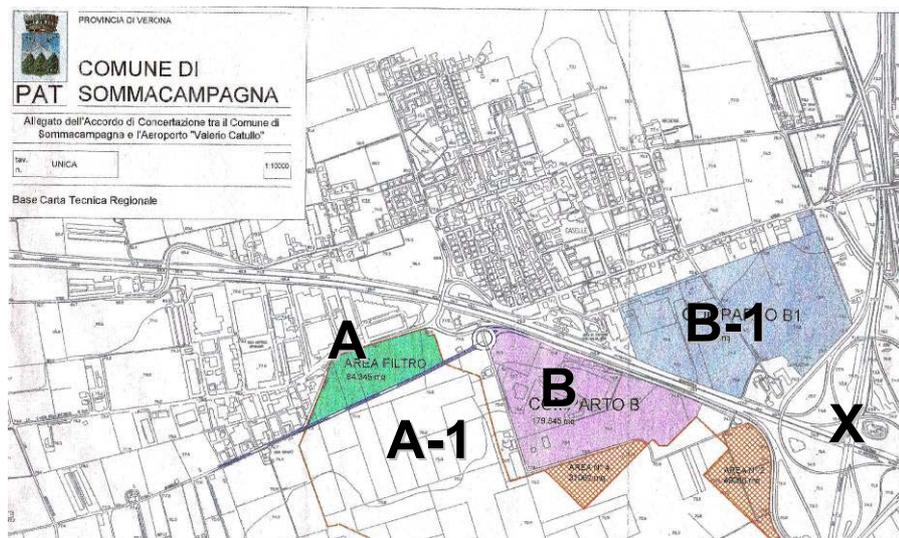
8) Mitigazione ambientale.

I nostri uffici sono già stati sensibilizzati circa gli interventi da fare a breve circa la mitigazione ambientale con piantumazione come da precedenti accordi

9) Compartecipazione del Comune di Sommacampagna a iniziative aeroportuali.

Si conferma la disponibilità ad individuare ipotesi di compartecipazione del Comune di Sommacampagna a iniziative da realizzarsi esternamente all'aeroporto e da cui possono derivare risorse da destinare al Comune di Sommacampagna.

Rimanendo a disposizione per eventuali chiarimenti, cordiali saluti. Il Presidente: Avv. F. Cavaleri



Con la Delibera di Consiglio Comunale, non solo **si ampliano le aree dell'aeroporto Civile**, ma **altre aree limitrofe al centro abitato di Caselle**, vengono destinate ad **altre infrastrutture sovracomunali** e quindi le **condizioni ambientali** del... centro abitato di Caselle... **vengono ulteriormente... aggravate.**

Non voglio entrare nei dettagli di quanto ha deliberato il **Comune di Sommacampagna** in accordo con la **Società Aeroporto Valerio Catullo** in merito agli aspetti urbanistici inseriti nell'Accordo di Programma, vorrei se possibile limitarmi agli aspetti "Ambientali"... e SANITARI generati alla popolazione.

Ma qualche **"stranezza"** nelle operazioni urbanistiche approvate **e/o in corso di approvazione** vanno **segnalate ed evidenziate**, in quanto sono scelte "incomprensibili" che incidono negativamente sulla qualità della vita della popolazione residente nel centro abitato di Caselle di Sommacampagna **aggravando ancora di più gli impatti negativi e ambientali generati delle opere sovra-comunali.**

ZONA A:

Questa zona, che non è di proprietà dell'Aeroporto Civile, ma del Ministero della Difesa, dovrebbe essere destinata a: *“area a verde di filtro tra Aeroporto e zona edificata adiacente, con possibile realizzazione di attrezzature sportive e ricreative... sistemazioni viabilistiche e stradali, per la rettifica e correzione dell'attuale tracciato della strada provinciale”*.

Questa zona, al massimo potrà diventare aree a verde... **ma non sicuramente ad impianti sportivi e ricreativi**, in quanto certamente, nella **zona A-1**, l'Aeroporto Civile potrebbe realizzare una **grande area attrezzata per la sosta degli aerei**, ad esempio per il loro parcheggio a lungo periodo e per la sosta notturna, in modo da lasciare libero il piazzale di movimentazione dell'aerostazione per i voli quotidiani.

Un'area a verde attornata da capannoni artigianali e industriali situata a pochi metri dall'autostrada: Brescia-Padova -A4- e vicinissima a delle zone che diventeranno sosta di aerei civili?

ZONA A-1:

Questa Zona, in questi anni quasi mai utilizzata dai militari dovrebbe diventare in uso... all'Aeroporto Civile: *“precisando, peraltro, che è previamente necessaria l'acquisizione in concessione da parte della Catullo dell'intera “margherita” in questione che dovrà essere a sua volta ceduta dal Ministero della Difesa al Ministero dei Trasporti”*.

In questa “margherita” lontana dal piazzale dell'Aerostazione a cosa potrebbe essere destinata, se non al parcheggio di aerei. In questo modo, tutti i rumori dei motori degli aerei... che gli abitanti di Caselle... già sentono dalle prime luci dell'alba... - rumori che ora arrivano dal piazzale davanti alla aerostazione - poi li avranno ancora più vicini alle loro case e quindi ancora più forti e più fastidiosi per il sonno delle persone.

ZONA B:

Secondo l'Accordo di Concertazione stipulato, in questa “nuova” zona aeroportuale, si potrà realizzare quanto segue: *“servizi aeroportuali, alberghi, aree di parcheggio, centri direzionali e commerciali”*.

ZONA B-1:

Sempre secondo il suddetto accordo tra Sommacampagna e l'Aeroporto Catullo, in questa altra zona... si potrà realizzare: *“Insediamenti di scala sovra-comunale, di tipo commerciale, direzionale e fieristico-espositivo, ecc... omississ ...eventuali altri alberghi e/o aree di parcheggio dovranno essere condonate con l'aeroporto”*.

N.B. Un progetto in tal senso è già stato presentato in comune di Sommacampagna ed è già consultabile su questo sito web: http://www.cis-vr.it/ita/progetti/citta_vino.htm ... Una attività fieristica che attirerà una notevole quantità di traffico in un'area posta a qualche decina di metri dall'abitato di Caselle.

E in questo caso sono necessarie delle “piccole” precisazioni.

1°_ Dall'Accordo tra Aeroporto e Comune sparisce la strada posta lungo il confine con l'incrocio Autostradale che avrebbe dovuto collegare le 2 aree poste a nord e sud dell'Autostrada.

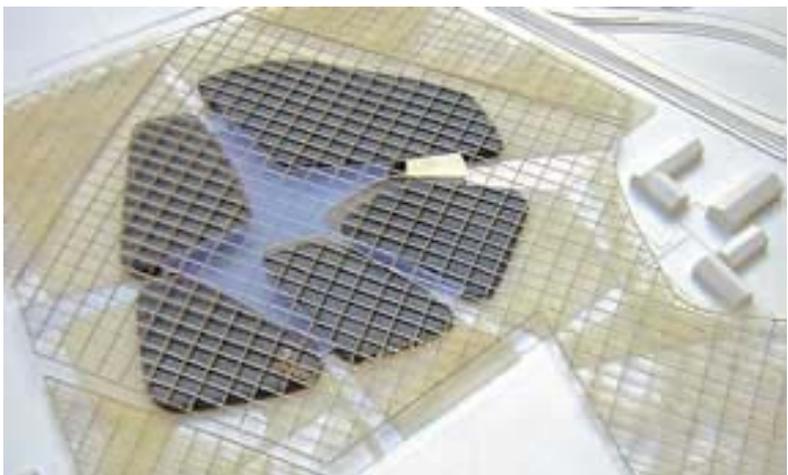
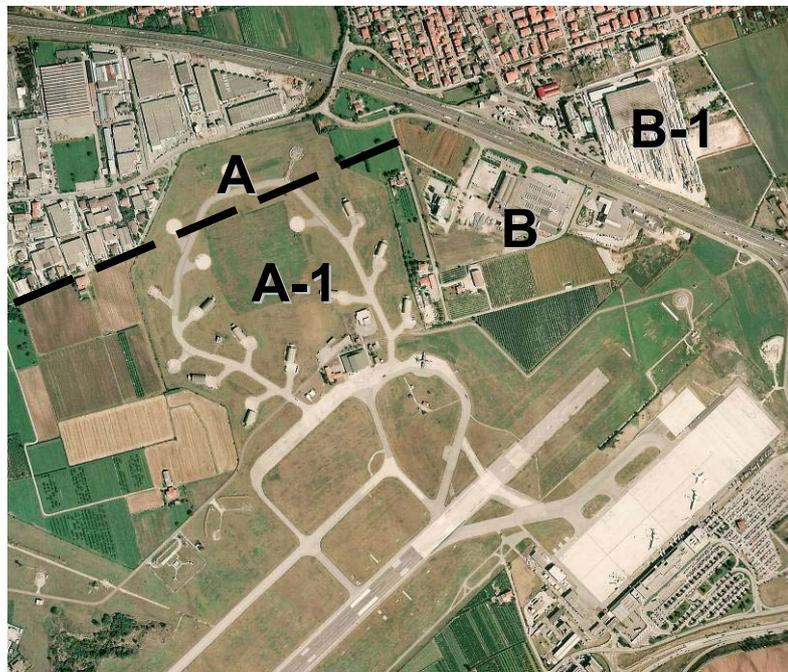
2°_ Nell'Accordo non si fa cenno dell'esistenza del Vincolo (la linea blu) attorno alla Corte Palazzina (la macchia rossa), un vincolo che pone un vincolo di inedificabilità entro la distanza di 200 metri dagli edifici antichi della suddetta Corte Agricola.

3°_ Un'area ora destinata a “Zona F3” - Verde privato attrezzato per il tempo libero viene cambiata di destinazione per diventare, secondo la Delibera di Consiglio Comunale 37/2007 un'area da destinarsi a: *“Insediamenti di scala sovracomunali, di tipo commerciale, direzionale e fieristico-espositivo,*

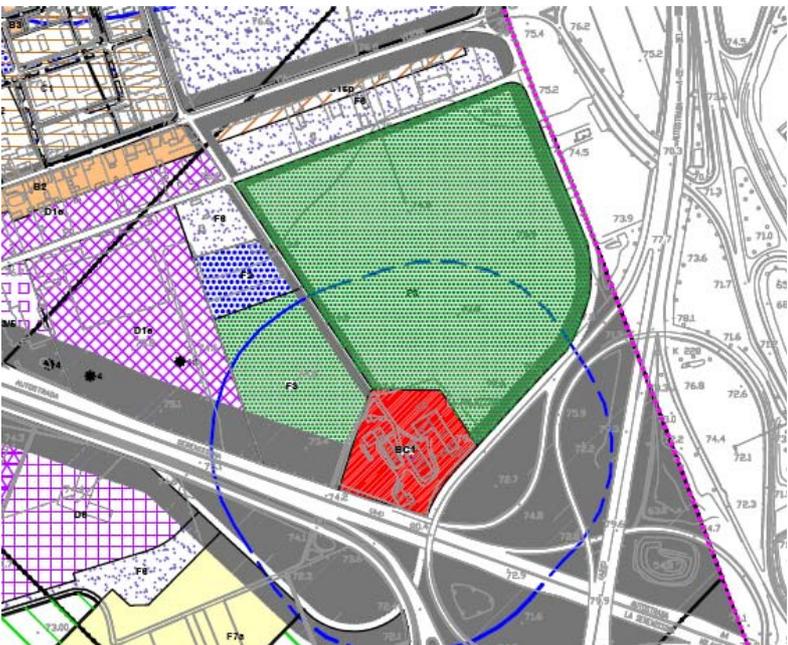
4°_ Dal sito web del C.I.S., si apprende poi che nell'area della Corte Palazzina **è stato progettato un Albergo**, che ha un piccolo dettaglio da segnalare, questa Corte si trova esattamente alla fine pista dell'aeroporto sotto la linea di decollo, e il motore dell'ultimo aereo militare che si è schiantato al suolo era proprio finito, oltre che sull'autostrada, sulla porta di casa di una delle abitazioni degli agricoltori ivi residenti.

Il comune approva due nuove aree edificabili, di proprietà non dell'Aeroporto ma una di queste di proprietà del C.I.S. le inserisce nell'Accordo con l'Aeroporto ed elimina la strada che prima le univa tra di loro... scavalcando l'Autostrada A4.

Perché, **se è il C.I.S. di Villafranca il proprietario delle aree in questione**, nell'Accordo tra il Comune e l'Aeroporto, questa società privata non appare, anzi sembra che debba subire delle scelte altrui? **Strano!!**



Modello del progetto della Città del Cibo e del Vino da realizzarsi in una zona destinata a... Verde Privato attrezzato per il Tempo libero?





Nella "brochure" del C.I.S. che illustra il progetto dell'Hotel Corte Palazzina ci sono solo queste 3 immagini di cui una risalente alla fine degli anni 90, che a causa della "censura militare" l'aeroporto civile è **stato cancellato e sostituito da "prati verdi"**. In realtà l'Hotel corte Palazzina è a 50 – 100 metri dalla fine della pista di decollo degli aerei, come si evidenzia in questa altra foto satellitare del 2006 (qui sotto).



Che il C.I.S. di Villafranca pubblichi delle "brochure", nascondendo che il futuro Hotel sia vicino ad un aeroporto di "Elicotteri" (visto che ha usato una foto dove la pista degli aerei è stata cancellata) è un problema del C.I.S. e non degli abitanti di Caselle... da cittadino residente a Caselle dalla nascita, solo un imbecille andrebbe a costruire un hotel a 4 stelle sotto la linea di decollo degli aerei... Personalmente non ci costruirei nemmeno un Hotel ad "UNA sola stella" in quel posto, ma al Comune va bene così.

Come si può approvare un Hotel a fine della pista aeroporto

In questa area era previsto verde privato... ma è un'area che potrebbe essere meglio destinata a Boschi di Pianura al fine di mitigare gli impatti negativi generati dalle infrastrutture Autostradali e Aeroportuali che la attorniano... diminuendo così gli agenti inquinanti sulla popolazione di Caselle, invece che aumentarli come accadrà se l'Accordo di Concertazione tra l'Aeroporto e il Comune verrà firmato.

E' evidente che realizzando queste nuove opere sovraumunali, non solo si va a consumare spazi destinati alla mitigazione degli agenti inquinanti, ma peggio ancora si realizzano dei poli di attrazione per nuovi flussi di traffico... anche intenso, visto che vi si vuole insediare della attività fieristico-espositiva.

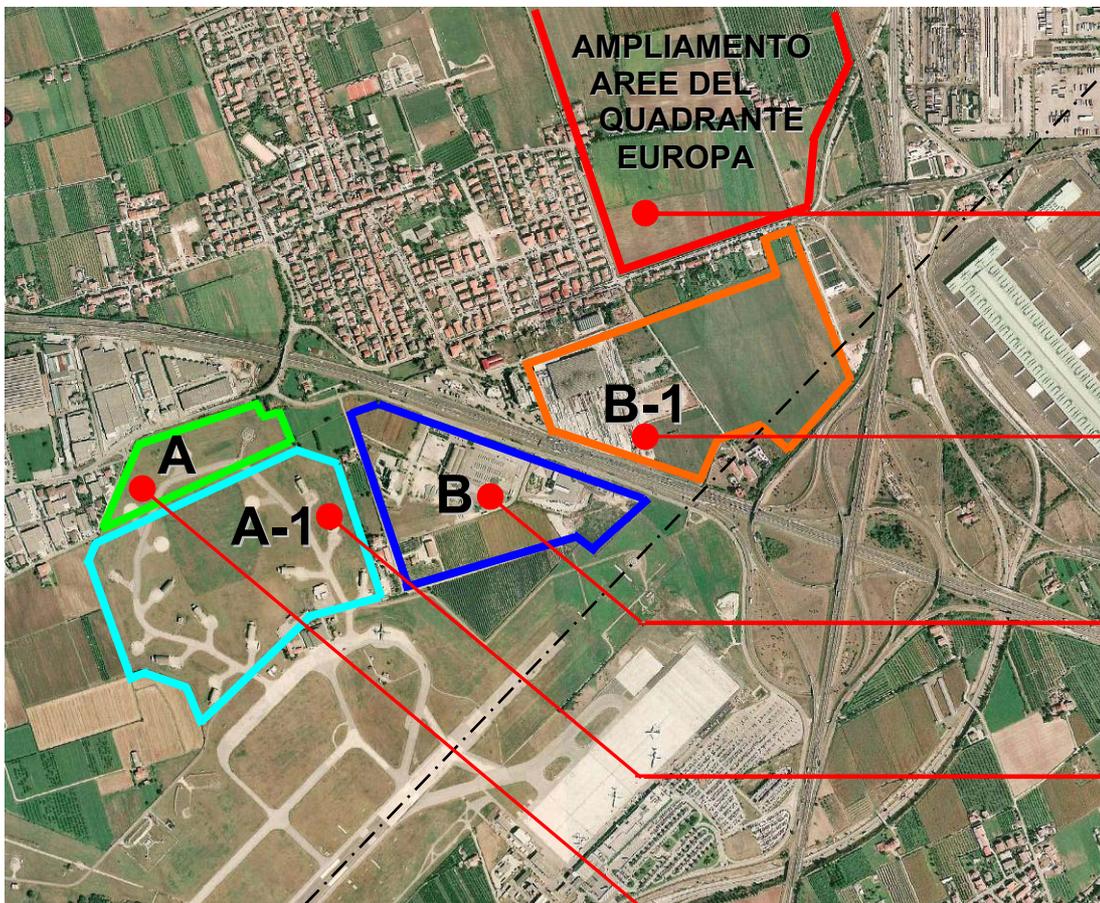
Fatto grave è... che il Sindaco del Comune che dovrebbe prodigarsi a difendere la salute dei cittadini... opera delle scelte urbanistiche, che vanno nella direzione opposta generando altro inquinamento. Se poi aggiungiamo che qui dovrebbe essere realizzato un **nuovo casello autostradale**... che dire ancora?

Nuovo casello Autostradale:

Non bisogna dimenticare che nella lettera del Presidente dell'Aeroporto, al punto 7... di come sopra riportato, relativo allo **Studio della Viabilità**, viene citato anche questo nuovo aspetto: *Si esprime piena disponibilità allo studio con codesto Comune della viabilità locale, anche in previsione dell'eventuale casello autostradale da realizzarsi all'intersezione delle Autostrade A4 e A22.*

A Caselle mancava un Casello Autostradale e... ora arriva?

In questo Studio della Viabilità, nessun accenno ad un eventuale ampliamento dell'esistente sottopasso, ora destinato ad usi agricoli, che dovrebbe garantire un **corretto collegamento tra le Zone B e le Zone B-1** che sono **divise dall'Autostrada A4 Brescia-Padova**. Traffico che, per servire le due aree, dovrà utilizzare l'attuale... **sovrappasso autostrade** a servizio dell'abitato di Caselle di Sommacampagna.



L'ampliamento delle aree del "Quadrante Europa"... è previsto fino a confine con le Case di Caselle !.!.!.!

Nella Zona B-1, insediamenti a scala sovracomunale: Commerciali, Direzionali, Fieristico-Espositivi

Nella Zona B, Alberghi, aree di Parcheggio, Centri Direzionali e Commerciali.

Nella Zona A-1, quasi sicuramente area per la sosta di Aerei.

Nella Zona A, Verde e Impianti Sportivi?

Nell'Accordo di Concertazione approvato con Delibera 37/2007, ancora in merito alla Viabilità si può leggere che l'Aeroporto: *"è disponibile a intervenire in tutte le sedi competenti... nell'ambito delle opere previste o prevedibili per la progettazione e costruzione di un nuovo casello autostradale dedicato"*.

Come riescano poi a... costruire un nuovo Casello Autostradale... **da realizzarsi all'intersezione delle Autostrade A4 e A22**... questo sinceramente non riesco a comprendere come riusciranno a realizzarlo!!

Opere per la "mitigazione" ambientale:

Nell'Accordo di Concertazione approvato con la Delibera n° 37 dell'11 Luglio 2007 (nello stesso giorno che veniva presentato il Progetto della Discarica delle Siberie... in merito alle opere da realizzarsi per la "mitigazione Ambientale... **NON C'è NESSUN CAPITOLO**... se non solo tre frasi, la prima che riguarda: *"l'apparato vegetazionale previsto con particolare riferimento all'area n° 2 destinata a parcheggio autovetture"*... la seconda relativa alla: *"area a verde di filtro tra Aeroporto e zona edificata adiacente, con possibile realizzazione di attrezzature sportive e ricreative"*... e la terza che prevede: *"sia posta particolare attenzione alle aree circostanti il manufatto che, laddove non interessate da infrastrutture necessarie all'aeroporto, dovranno essere convenientemente sistemate a verde con utilizzo di essenze autoctone, estendendo tale sistemazione a tutte le aree in testata pista"*. Punto. **Non c'è altro di scritto.**

Rimarco e sottolineo che nell'Accordo di Concertazione, non vi è alcun riferimento, cenno, notizia e/o quant'altro fosse utile ad individuare un eventuale **Decreto di Compatibilità Ambientale**, che fosse **MAI stato rilasciato** all'Aeroporto Civile: "Valerio Catullo" di Verona.

Qualcuno potrebbe rispondermi... **L'Aeroporto di Verona non ha bisogno del Decreto V.I.A. perché è un Aeroporto Militare aperto al traffico Civile**... E a chi mi rispondesse in questo modo, io ribatterei così: **Perché allora le Società che gestiscono gli Aeroporti di Treviso e di Trapani, hanno dovuto chiedere il parere e di essere sottoposti ad esame della Valutazione di Impatto Ambientale?**

Dal **Decreto V.I.A.** dell'Aeroporto di Treviso, del **14 Maggio 2007**, si apprende che: **"è un Aeroporto MILITARE aperto al traffico civile autorizzato"**.

Nel **Decreto V.I.A.** dell'Aeroporto di Trapani, del **14 Giugno 2007**, si può leggere che questo: **"è un Aeroporto Internazionale MILITARE aperto al traffico civile con piste di decollo autonome"**.

Io credo che l'Aeroporto di Verona stia svolgendo la propria attività **senza aver mai ottenuto il Decreto di Compatibilità Ambientale**, e se questo, fosse accertato, **qualcuno dovrebbe pagarne le conseguenze dei danni cagionati alla popolazione di Caselle**. E se è stato approvato un Accordo di Concertazione senza aver appurato l'esistenza del Decreto VIA... **queste responsabilità sono del... Sindaco.**

Se fino ad oggi, da parte dell'**Aeroporto Civile** di Verona... **NON c'è mai stata riparazione / mitigazione** degli **impatti ambientali** generati dalle **proprie attività**... sommate a quelle delle altre opere **infrastrutture sovracomunali**: *Autostrade A4 e A22, Tangenziale Ovest di Verona e il Quadrante Europa, ecc.* riusciremmo mai ad **ottenere una compensazione / ricostruzione** per - **migliorare l'ambiente** - garantire una **maggiore salubrità dell'aria**, con conseguente **buona salute e qualità di vita della Popolazione** che risiede nel Centro Abitato di **Caselle** ?

Perché il Comune di Sommacampagna, non chiede il Decreto V.I.A. all'Aeroporto Valerio Catullo ?

Ovviamente è inutile sottolineare che la popolazione di Caselle, prima di approvare la suddetta delibera, **mai è stata interpellata** dall'Amministrazione Comunale e **mai è stata convocata nessuna Assemblea Pubblica** che abbia discusso delle problematiche ambientali relative all'Aeroporto Civile di Verona.

Ad oggi, il sottoscritto cittadino di Caselle, non ha nessuna conoscenza nemmeno riguardo gli eventuali accordi per la "Mitigazione Ambientale" che il mio Comune possa aver stipulato con le Ferrovie per la TAV-AC e/o con la Società Autostradale "Serenissima" relativamente alla nuova Autostrada denominata: **Tangenziali Lombardo-Venete** che verrà **realizzata a fianco della TAV** e della linea storica ferroviaria.

Quanto riportato sino ad ora è **solo un esempio** di come, da parte del Comune di Sommacampagna **non vi sia alcuna attenzione alle problematiche ambientali**, con una evidente **sudditanza assoluta nei confronti delle società che gestiscono i sistemi dei trasporti pubblici**, senza ottenere mai nulla a difesa dagli impatti ambientali e senza mai nemmeno ottenere nulla a difesa della salute pubblica.

L'Aeroporto Valerio Catullo di Verona... vuole passare dagli attuali 3.000.000 di passeggeri anno... a far transitare **quattro milioni e mezzo di passeggeri**... per la propria aerostazione, con un aumento del 50% dell'attuale movimentazione aerea... e il Comune di Sommacampagna... approvando un Accordo di Concertazione, **non chiede NULLA a protezione della Salute della Popolazione**... che con i prossimi ampliamenti... avrà e dovrà da vivere DENTRO le nuove aree aeroportuali... e così potrà vedere gli aerei direttamente... **affacciandosi dalla finestra di casa**.

A titolo di esempio, riportiamo parte del testo finale della **Delibera n° 37 del Consiglio Comunale di Sommacampagna dell'11 Luglio 2007** in cui si approva e si vota quanto segue:

SI PROPONE

- 1) *di esprimere, ai sensi e per gli effetti dell'art. 3 del D.P.R. 383/1994, **parere favorevole** al progetto di trasformazione del **Terminal Aeroportuale** in area partenze ed interventi di sistemazione delle aree aeroportuali, secondo gli elaborati qui pervenuti per conoscenza in data 03.08.2006, prot. n. 11253, parere **subordinato** alla presentazione di quanto richiesto dalla Commissione Edilizia Comunale nella seduta del 31.05.2007 e dalla Regione Veneto durante la conferenza dei servizi del 02.04.2007, cioè all'accertata integrazione del progetto con elaborati alla scala edilizia, al fine di una adeguata illustrazione dei manufatti e delle opere previste, con particolare riferimento alle **finiture superficiali delle aree scoperte, ai materiali impiegati ed all'apparato vegetazionale di mitigazione ambientale necessario**, nonché all'accettazione di eventuali prescrizioni finalizzate al miglioramento qualitativo dell'intervento in relazione all'importanza dell'infrastruttura caratterizzata da alta frequentazione di pubblico e visibilità;*
- 2) *di stabilire che, relativamente all'area n. 4, di proprietà privata, il Comune si limita ad approvare il progetto della futura sistemazione, non autorizzando, quindi, per quanto di competenza, la realizzazione dei lavori, dando atto che le opere previste potranno invece essere eventualmente realizzate solo dopo l'acquisizione, da parte della Soc. Aeroporto, dei relativi sedimi;*
- 3) *di demandare al rappresentante del Comune in Conferenza dei Servizi l'accertamento del recepimento del parere della Commissione Edilizia Comunale e delle eventuali relative prescrizioni, che potranno anche essere preventivamente concordate, da inserire a verbale e nel successivo provvedimento di approvazione, quale condizione indispensabile per la sottoscrizione dell'accordo finale previsto dalla legge;*
- 4) *di dare atto che con l'approvazione del progetto può, quindi, essere archiviato il procedimento avviato a seguito del verbale di accertamento del Comando di Polizia Municipale e dell'Ufficio Tecnico Edilizia Privata, del 20.06.2006, prot. n. 9145, relativamente all'avvenuta realizzazione, proprio su parte dei sedimi in discussione, di opere finalizzate alla realizzazione di un parcheggio autoveicoli, trattandosi di interventi di interesse pubblico, come sostenuto dall'Avv.to Maria Gabriella Maggiora, incaricata dall'Amministrazione Comunale, con parere del 13.09.2006;*
- 5) *di approvare, in relazione alle disposizioni dell'art. 15 della L.R. 11/2004, l'Accordo di Concertazione tra Comune di Sommacampagna e Soc. Aeroporto Valerio Catullo, secondo il testo allegato alla presente quale parte integrante formale e sostanziale, in premessa illustrato, dando atto che prima della Conferenza dei Servizi decisoria, esso dovrà essere opportunamente sottoscritto tra le parti;*
- 6) *di dare atto, altresì, che tale accordo costituisce unanime indicazione per le previsioni del futuro Piano di Assetto del Territorio per le aree ivi inserite, al fine di garantire un corretto ed equilibrato sviluppo degli insediamenti infrastrutturali funzionali all'Aeroporto civile ed a garantire i conseguenti benefici economici sul territorio circostante;*

ed inoltre, rilevata l'urgenza di procedere al fine di garantire l'interesse pubblico connesso alla realizzazione degli interventi richiesti dalla Soc. Aeroporto Valerio Catullo, SI PROPONE di rendere la delibera di approvazione della presente proposta deliberazione immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 134, 4° comma, del D.L.vo n. 267/2000.

Quanto sino a qui descritto... è **solo un esempio** di come l'Amministrazione Pubblica di Sommacampagna **starebbe... perseguendo gli interessi della Popolazione del Comune** ed in particolare gli interessi di quelli che risiedono nella frazione di Caselle e **sinceramente non ho ancora compreso quali vantaggi in salute e in qualità di vita possano avere i miei concittadini da queste scelte**.

Ricordiamolo, il comune di Sommacampagna, ad avviso dello scrivente, **ha violato** tutte le direttive del Piano d'Area del Quadrante Europa... con il solo scopo **di potersi autorizzare l'apertura di una nuova Discarica di rifiuti** in un'area agricola che invece era un'area **da valorizzare**... sempre secondo altri articoli e altre norme di legge contenuti nel P.A.Q.E.? **E tutto questo al solo fine di... FARE CASSA...**

Le ex Cave di Ghiaccia potevano diventare i sedimi di **Boschi di Pianura** (L.R.V. n° 13/2000) che sarebbero diventati i **punti attrezzati per il cicloturismo** (art. 96 PAQE) inseriti in un contesto di zona agricola da valorizzare per l'**Agriturismo e il Turismo all'aria aperta** (art. 97 PAQE) il tutto attraversato da delle piste ciclabili poste lungo l'**Alto Agro Veronese** (Art. 72 PAQE) che si potevano collegare e relazionare con le aree del **Mirabilia** (art. 19 PAQE) rendendo così **UNICA la Porta di Sommacampagna** (art. 27 PAQE).

Ma in una ex cava, oltre ai Boschi di Pianura, **si poteva fare dell'altro**, quindi se era "vera" intenzione dell'Amministrazione Comunale il voler attuare un **recupero ambientale** della ex cava Siberie, perché non realizzare qui... un bellissimo e grandissimo parcheggio alberato... **con molti... nidi di uccellini, visto che nei parcheggi vicino l'aeroporto non si possono mettere a dimora gli alberi?**

Perché... al posto della **Discarica di Rifiuti delle Siberie**, dato che quello... **NON E' UN RECUPERO AMBIENTALE**, il Comune di Sommacampagna **non realizza qui un grande parcheggio per le auto dell'Aeroporto... a lunga sosta, incassando... circa 8 milioni di euro all'anno, tanti... quanti ne incassa... oggi... l'Aeroporto Valerio Catullo?**

Nel testo della Delibera vi è un cenno a un qualsiasi Decreto V.I.A. da... chiedere? Non mi sembra!!!

Quale Ente Pubblico Amministrativo e / o Giuridico... potrebbe accertare e verificare, se le Delibere del comune di Sommacampagna sono per la salvaguardia della Salute Pubblica degli abitanti residenti!