

- _____ al Ministro **Ambiente e Tutela del Territorio**
Alfonso Pecoraro Scanio
Viale Cristoforo Colombo n° 44
00174 ROMA
- _____ al Presidente del **Consorzio Z.A.I.** di Verona
Flavio Zuliani
Via Sommacampagna n° 61
37137 VERONA
- _____ al Presidente dell'**Aeroporto Civile "Catullo"**
Fulvio Cavalleri
Via Aeroporto
37066 CASELLE di Sommacampagna – VR
- e p.c. al Presidente Autostrada **Brescia- Padova**
Manuela dal Lago
Via Flavio Gioia n° 71
37135 VERONA
- e p.c. al Presidente Autostrada **Brennero-Modena**
Silvano Grisenti
Via Berlino n° 10
38100 TRENTO
- e p.c. al Presidente della **T.A.V.-A.C.** Torino-Trieste
Umberto Bertelè
Via Mantova n° 24
00198 ROMA
- e p.c. al Sindaco Comune di **Sommacampagna**
Graziella Manzato
Piazza Carlo Alberto n° 1
37066 Sommacampagna - VR
- e p.c. al Sindaco del **Comune di Verona**
Flavio Tosi
Piazza Bra n° 1
37121 VERONA
- e p.c. al Presidente della **Provincia di Verona**
Elio Mosele
Via Santa Maria Antica n° 1
37121 VERONA

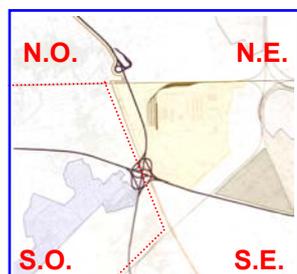
Caselle di Sommacampagna, Li 19 Luglio 2007

Il "Quadrante Nord_Ovest" (del Quadrante Europa) e le problematiche "ambientali". Dalla logica della riparazione / mitigazione degli impatti, a quella della compensazione / ricostruzione ?

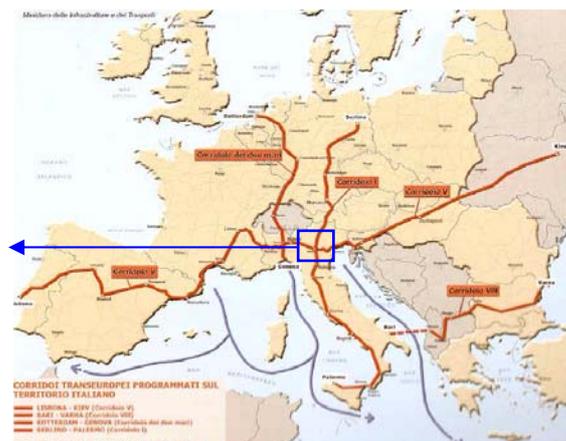
Premessa e, qualche notizia "storica" su Caselle.

In questi ultimi mesi i **media** parlano (e spesso sparano) 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.



Chi scrive è un Cittadino, residente dalla nascita (1953) a Caselle di Sommacampagna. Vi scrivo ben sapendo che nessuno risponderà. Nemmeno il Sindaco del mio comune lo farà. **Ma, scrivo lo stesso**.

All'incrocio di questi due Corridoi Europei, evidenziato in particolar 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 a Sud, vi era 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.

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 costruire alla... 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**.

Mentre gli **aerei militari volavano** a tutte le ore del **giorno** e della **notte** sulle **teste degli abitanti di Caselle** e ogni tanto... "**cadevano qua e la**" sul nostro territorio [dei 10 incidenti aerei che ricordo io, solo 3 hanno interessato questa parte del territorio: uno dove oggi c'è la fine pista, uno sulla Corte Palazzina e uno vicino agli uffici dell'Autogerma (i puntini gialli sulla foto)] l'**Aeroporto Civile** cresceva e oggi... non ha più alcun spazio utile per potersi espandere di nuovo.



La **linea rossa** è il confine comunale di Sommacampagna e i 3 cerchi giallorossi indicano gli incidenti degli aerei militari.!



Solo alla fine degli anni 80 la "**Serenissima**" riuscì a realizzare l'ampliamento della "**Terza Corsia**". Allora ero un Consigliere Comunale di Sommacampagna e ancora ricordo le battaglie sostenute per arrivare ad ottenere almeno l'**adeguamento** e l'allargamento dei manufatti dei cavalcavia dell'autostrada che venivano demoliti e ricostruiti. Ad oggi le rampe di accesso a detti "cavalcavia" sono rimasti delle stesse dimensioni degli anni 50, *senza marciapiedi e senza alcun spazio per eventuali piste ciclabili*. Le barriere Anti-rumore promesse, le hanno realizzate, dopo 20 anni.

Nel frattempo che l'aeroporto Civile cresceva, fino ad arrivare alle attuali dimensioni. Anche il "Quadrante Europa" continuava a crescere, arrivando a coprire 4 milioni di mq. con tutte le opere... ad oggi realizzate.

Tutto questo, dagli anni 50 ad oggi è stato realizzato 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... 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.

Aeroporto Catullo e le problematiche Ambientali.

In data 11 Luglio 2007 il Comune di Sommacampagna ha approvato con una delibera di Consiglio Comunale una "Proposta di Accordo di Concertazione in relazione al P.A.T. Piano di Assetto del Territorio".

Da una prima lettura della "bozza di delibera" (*non ancora pubblicata*) **non ho trovato cenni** che invitano e/o obbligano la Società Valerio Catullo S.p.A. a realizzare delle "importanti" **opere di mitigazione ambientale** se non... una indicazione generica su una piccola area per: "la creazione di un'area filtro nella parte della "margherita" dell'aeroporto militare posta in prossimità del cavalcavia autostradale di accesso all'abitato di Caselle successivamente alla sua concessione da parte del Ministero dei Trasporti, quale area "verde di filtro" tra Aeroporto e zona edificata adiacente, destinata all'insediamento di attrezzature sportive e ricreative con la sola dotazione di volumi funzionali, sistemazioni viabilistiche e stradali, per la rettifica e la correzione dell'attuale tracciato della strada provinciale".

Sottolineo che l'area individuata **non è** in proprietà della società V. Catullo S.p.A. ma "qualcuno" dovrà acquistarla dal Demanio Militare!

Un altro cenno in merito ai **progetti di mitigazione ambientale** che sarebbero stati previsti in questo "grande accordo" per il P.A.T. pare sia: "l'apparato vegetazionale di mitigazione ambientale" per le aree prospicienti l'Aerostazione... in particolare **per la zona parcheggi**.

In sostanza il Comune di Sommacampagna, davanti a 3.000.000 di passeggeri e 30/40.000 voli aerei annui **non ha ottenuto... NULLA!**



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 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 "qualcosa" che possa essere finalizzato a concretizzare delle azioni di **compensazione / ricostruzione / restauro**? Non credo riusciranno ad avere "qualcosa".

Il sottoscritto non è competente nell'esaminare delle **autorizzazioni V.I.A.** Valutazione dell'Impatto Ambientale, anche perché non conosco se quello dell'Aeroporto di Verona esiste, sia stato rilasciato e/o sia stato aggiornato e credo che prima di arrivare a fare delle scelte, bisognerebbe conoscere gli effetti che queste scelte producono sull'ambiente.

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

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 VIA, 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.

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 cui ne trascivo le principali determinazioni... nell'Appendice di questo documento)

Non avendo letto il V.I.A. dell'Aeroporto di Verona, perché su Internet **non l'ho trovato**, posso esprimermi solo su quello che **dovevano realizzare a Montichiari**. Per l'aeroporto di Montichiari e, solo in **previsione** di 46 movimenti giorno e 3323 passeggeri, (quando in realtà ad oggi l'attività di Montichiari è di 26 movimenti e 669 passeggeri di *media* al giorno) ben al di sotto delle previsioni di traffico previste... hanno chiesto "tutto quanto" è stato riportato in appendice...

Se per Brescia hanno chiesto tutto quello, considerato per Verona siamo ormai su una **media giornaliera** di circa 110 movimenti aerei e di 8.241 passeggeri con... l'obiettivo di spendere 140.000.000 di euro per ampliare l'aerostazione per arrivare ad aumentare del 50% l'attuale traffico, quali interventi ambientali avrebbe dovuto realizzare il... Catullo?

Ribadendo che, per l'**Aeroporto Catullo**... non sono a conoscenza se esiste un "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 prende accordi con l'Aeroporto Catullo... senza verificare se prima... non siano stati compiuti gli adempimenti... previsti dalle Leggi in vigore?**

Ho letto **la bozza** della Delibera di Consiglio Comunale approvata il giorno 11 Luglio scorso, ma non ho trovato nulla relativo a (1) un "V.I.A.", (2) un "Decreto di Compatibilità ambientale" o (3) un "Osservatorio Ambientale"... forse tutte queste domande troveranno risposta nel testo della Delibera di C.C. che verrà pubblicato, ufficialmente, tra poco.

Per quanto è di mia conoscenza, questi tre documenti, per l'Aeroporto Valerio Catullo non esistono, e se esistessero **non credo "siano aggiornati"**. Sono convinto di questo, proprio perché **non sono stati citati** nella delibera del Comune di Sommacampagna, eppure la Giurisprudenza è ormai ampia in merito a queste problematiche, ad esempio:

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 obbligatoria 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 artificiosamente 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 eventuali 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.



Quindi 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 "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 quelle di **compensazione-ricostruzione** imposte da un Decreto al fine di garantire una minima **qualità di vita** della popolazione residente nell'intorno ?

Il Comune di Sommacampagna, prima di deliberare "Proposta di Accordo di Concertazione in relazione al Piano di Assetto del Territorio"... ha accertato se... la Valerio Catullo S.p.A... **è in possesso** di queste autorizzazioni e/o Decreti ad operare l'attività aerea?

Il sottoscritto **è riuscito a trovare** (su internet) solo il Decreto per l'Aeroporto di **Montichiari**, di quello (se c'è)... **emanato per l'Aeroporto di Verona**, non ne conosco né i contenuti e gli eventuali obblighi e/o se questo sia stato aggiornato alle potenzialità odierne.

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**". E a Caselle, **i fattori di rischio** sono generati anche da diverse altre fonti: **Autostrade e Quadrante Europa**.

Non solo 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**, ma le **infrastrutture** presenti nell'intorno di Caselle **devono** contribuire.

Quadrante Europa e le problematiche ambientali

Dal **Bilancio Sociale** della Società Valerio Catullo S.p.A al capitolo **“AEROPORTO E AMBIENTE”**... si può leggere questa frase: *“La Società si impegna ad operare nel rispetto delle disposizioni vigenti in materia ambientale, ma anche a ricercare il miglioramento continuo a tutela delle risorse ambientali, della salute e della sicurezza degli operatori, dei clienti, della popolazione. Esistono delle rigide normative dettate da Enac che regolano i processi da adottare per contenere l'impatto che una struttura come quella di uno scalo aeroportuale ha sull'ambiente circostante. Gli Aeroporti di Verona e di Brescia seguono questo protocollo scrupolosamente”*.

A parte qualche... “vecchio” albero, presente nei “vecchi” parcheggi e qualche altro nuovo albero che... appena piantato... è stato subito estirpato per creare i parcheggi esterni a due piani e a parte qualche cespuglio sparso qua e là, il sottoscritto... residente a Caselle... **non** è a conoscenza di **interventi strutturali atti a contenere l'impatto dell'aeroporto e a “tutelare l'ambiente” e la “qualità della vita”**.

Lo stesso pensiero vale anche per il Quadrante Europa che assieme all'Aeroporto costituiscono le aree più **cementificate e/o asfaltate**, (dopo le due autostrade) che **caratterizzano il territorio di Caselle**.

Solo pochi giorni fa, ho avuto occasione di leggere il **Master Plan** del **“Quadrante Europa”**, pubblicato nel 2005, ma anche in questo documento, come nel **Bilancio Sociale** dell'Aeroporto Valerio Catullo S.p.A. **poco... se non nulla, si parla delle questioni ambientali** ed in particolare delle aree a verde con funzioni estetiche e di **mitigazione ambientale**.

Le **uniche frasi** che possono essere riferite alle **questioni ambientali** e alla **salute** di chi ci opera o vive nell'intorno sono:

(pag. 9) *Non si deve dimenticare un'importante iniziativa concretizzata all'interno dell'interporto, che è rappresentata dalla realizzazione su 70.000 mq del “Parco Quadrante Europa”, una vecchia cava dimessa con un laghetto di 6000 mq. riqualificata dall'ente consortile per farne un parco a servizio della città, la cui gestione è stata affidata alla 4° Circoscrizione che provvederà a consentirne l'utilizzo ai cittadini e alle società sportive; in futuro si estenderà fino a 100.000 mq.*

(pag.10) *In conclusione si può affermare che il Consorzio ZAI, da sempre, ha portato avanti e porta avanti le iniziative attraverso una attenta strategia, interventi di promozione e di sviluppo, studi e verifiche di compatibilità con il territorio economico sociale e di **sostenibilità ambientale**.*



A parte una diversa disposizione degli elettrodotti che attraversano l'area del “Quadrante Europa” e l'incremento di 30.000 di verde a servizio delle abitazioni di Madonna di Dossobuono... su un'area di circa 4 milioni di mq. non viene previsto **nessun altro intervento a “Verde Pubblico” e/o altro verde con funzione di “mitigazione ambientale”**.

Se per l'**Aeroporto Civile** è, d'obbligo richiedere **ed ottenere** il Decreto di **compatibilità ambientale** al fine di poter svolgere l'attività insita al trasporto di passeggeri e merci... **via aereo**, perché questo Decreto non deve chiederlo anche chi svolge attività di trasporto merci... **via treno e via autostrada**? Perché i principi e le enunciazioni scritte nel **Decreto per Montichiari**, non possono valere per l'**Aeroporto** di Verona e/o per l'**Interporto** del **Quadrante Europa**?

Le Autostrade e i problemi “ambientali”

Anche dalla lettura di informazioni istituzionali pubblicate sui siti web dell'Autostrada **Brescia-Padova** (A4) e dell'Autostrada **del Brennero** (A22) qualcosa viene scritto... riguardo i **problemi collegati all'ambiente**.

Poco, a dir la verità... dove il maggior problema delle due società autostradali sembra essere il **rumore** e... **non l'inquinamento dell'aria** e della **qualità dell'aria** che sono costrette a respirare le popolazioni che risiedono nelle vicinanze di queste due vie di trasporto.

Alle due autostrade... può essere equiparata anche la **Tangenziale Ovest** di Verona, che in certi momenti della giornata, è più trafficata delle autostrade stesse.

Politica per la Qualità ed Ambiente (la Brennero)

“... il Presidente ed il Direttore Generale dichiarano che in Autostrada del Brennero è stato introdotto ed applicato il **Sistema integrato Qualità ed Ambiente** in conformità alle norme internazionali sopra citate. Il Sistema integrato è finalizzato a:

rispettare e migliorare gli standard di qualità e sicurezza nel servizio agli utenti e **le performance ambientali**;

assicurare la conformità alla normativa cogente in campo **ambientale**;

dare evidenza e continuità agli impegni già assunti e sostenuti **sia in ambito di qualità che di ambiente, accentuando la prevenzione**.

Tutela Ambientale... secondo l'Autostrada Serenissima...

La Società da sempre cura con particolare attenzione il rapporto fra l'infrastruttura e **l'ambiente circostante**. Ad esempio, nel progettare nuove infrastrutture stradali, la Società tiene nella **massima considerazione** le **tematiche ambientali** adottando tutti i più **moderni sistemi anti inquinamento** (... effettuazione **monitoraggio ambientale** ante, in corso e post opera - installazione di barriere anti-rumore - particolare cura della sistemazione paesaggistica) e curando l'inserimento del tracciato nel **contesto ambientale**, storico, **urbanistico**, orografico e morfologico del territorio. Prima della realizzazione di nuovi interventi viene acquisita la **Valutazione di Impatto Ambientale** (VIA), rilasciata dal Ministero dell'Ambiente. La Società, al fine di **ridurre l'inquinamento acustico** e per **migliorare l'impatto ambientale**, in aggiunta alle **pavimentazioni fonoassorbenti**, ha effettuato il **monitoraggio acustico** delle tratte gestite, ha realizzato oltre 40 km di barriere antirumore, e ne ha progettati altri 10, che saranno realizzati una volta ottenute le necessarie approvazioni. Annualmente la Società attua un programma interno di manutenzione delle proprie infrastrutture **mirato a salvaguardarne l'efficienza e a prevenire l'insorgere di criticità di tipo ambientale**. Altri aspetti sui quali si sta incentrando **l'attività di natura ambientale** sono la pulizia dell'infrastruttura... e **la piantumazione a verde delle piazzole di sosta, degli svincoli e dei relitti autostradali**, la gestione delle **emergenze ambientali**. Tale politica di **salvaguardia dell'ambiente** ha creato i presupposti per la definizione di un sistema di gestione ambientale certificabile secondo norme internazionali

La T.A.V.-A.C. e i problemi “ambientali”

Oltre le problematiche **ambientali** che già interessano Caselle non potevano mancare anche quelle generate dalla **Ferrovia con... l'Alta Velocità – Alta Capacità**.



E sulla carta, almeno nelle enunciazioni scritte, ricavabili dal sito internet delle Ferrovie dello Stato, l'approccio al **problema ambientale** che potrebbe interessare Caselle, **sembra diverso ed è condensato nei seguenti paragrafi**:

*Le misure di inserimento delle linee AV/AC nel territorio sono numerose e differenziate. Alla base di tutte c'è la definizione del tracciato più adeguato alle caratteristiche geo-morfologiche e sociali dei luoghi attraversati; segue la scelta della tipologia di **opera meno intrusiva e di minore impatto**. A seconda delle caratteristiche socioambientali, viene scelto di far passare la linea in gallerie naturali o artificiali, o di allungare la campata delle pile dei viadotti. Infine, la realizzazione dell'infrastruttura ferroviaria viene accompagnata da interventi specifici relativi a:*

- **il riassetto urbanistico, ambientale e viario**, con la realizzazione, tra l'altro, di aree a verde, aree boscate, zone a parco, la rinaturalizzazione degli argini, la costruzione di viabilità alternativa per la mitigazione dell'impatto del traffico pesante creato dai mezzi di cantiere, miglioramento ambientale di aree degradate;
- **il ripristino ambientale**, tramite la risistemazione ambientale delle aree utilizzate per i cantieri e per altre opere temporanee;
- **il controllo di rumore e vibrazioni**, con l'adozione di barriere fonoassorbenti, dune, quinte erboree, l'aumento dello spessore dei ballast, stuoie fonoassorbenti;
- **l'alimentazione elettrica e i campi elettromagnetici generati**, con l'adozione, ad esempio, del sistema di alimentazione ad anello e della tipologia costruttiva di tipo aereo, ecc.;
- **la limitazione delle emissioni di disturbo** alla collettività durante le lavorazioni con misure per la limitazione delle polveri quali asfaltatura piazzali, creazione barriere verdi;
- **il riutilizzo di terre** provenienti da scotico e da scavi per opere AV in altre opere ferroviarie, o in opere di sistemazione ambientale delle aree interferite;
- **le risorse idriche** con l'adozione di interventi per la mitigazione dell'impatto idrogeologico come la sistemazione di sponde/canali o corsi d'acqua, la preservazione delle acque sotterranee con l'adozione di specifici codici di scavo, la realizzazione di pozzi alternativi e di acquedotti;
- **beni storico-archeologici interferiti**, con misure di salvaguardia, tutela e valorizzazione anche tramite la musealizzazione e l'esecuzione degli scavi per scopi scientifici.

Di quello che il Comune di Sommacampagna abbia concordato con l'Ente Ferrovie, in merito alla questione Linea ad Alta Velocità e Alta Capacità, **non ho informazioni in merito...** solo informazioni frammentarie che in prossimità dell'abitato di Caselle... **i binari ferroviari saranno 6**; due dell'esistente e quattro nuovi binari; due a fianco e alla stessa quota della linea ferroviaria esistente e, due posti ad una quota più bassa. Non conosco i dettagli delle opere che la Ferrovia andrà a realizzare a **mitigazione dell'impatto** sull'ambiente di Caselle di questa nuova opera infrastrutturale.

La nuova e “Terza Autostrada” che interesserà l'Ambiente e il Territorio di Caselle.

Una cosa è certa però, a fianco della **nuova Linea TAV-AC**, la strada di cantiere, diventerà se *va bene* una nuova **superstrada**: la Variante alla Strada Regionale n° 11 *se invece andrà male*, secondo i piani della Società Serenissima qui verrà realizzata la “**Terza Autostrada**” che andrà ad interessare il centro abitato di Caselle di Sommacampagna.

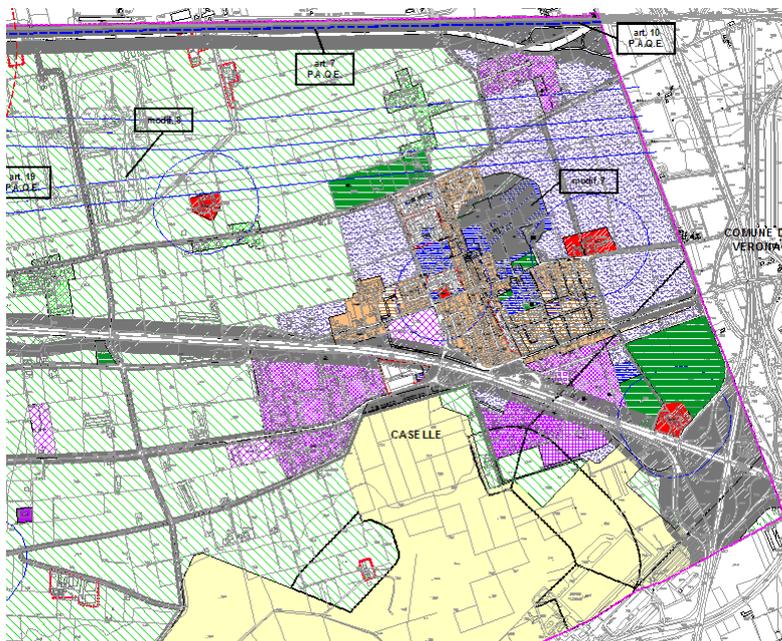
Concludiamo questa lunga analisi delle **problematiche ambientali** e della loro **sommatoria di agenti inquinanti** che sono conseguenti alla presenza di infrastrutture sul territorio di Caselle, con un'altra frase *ricopiata* dal sito della TAV:

La corretta attuazione degli impegni per l'**inserimento ambientale** è garantita da un Accordo con il Ministero dell'Ambiente che, tra l'altro, istituisce un organismo di controllo, l'**Osservatorio Ambientale**. Questo, sulla base del **monitoraggio ambientale** realizzato durante tutte le fasi del progetto (ante operam, in corso d'opera e post operam) **verifica l'adeguatezza degli interventi di mitigazione** e, se necessario, **prevede misure più efficaci**.

Nuovo “Osservatorio Ambientale” ?

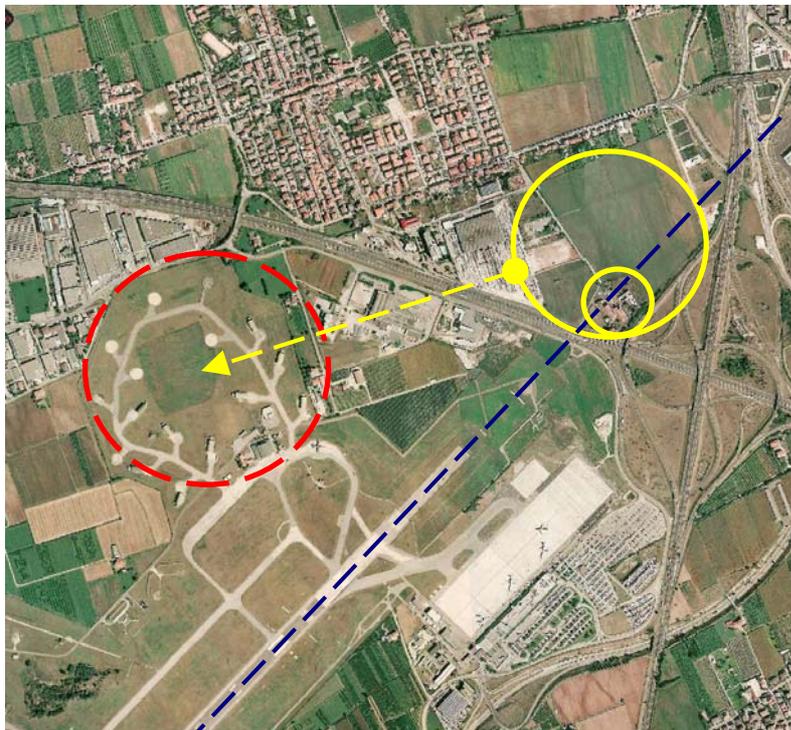
Se il Ministro dell'**Ambiente** e del **Territorio**, con un proprio decreto ha stabilito che per l'Aeroporto di Montichiari **venga costituito un “Osservatorio Ambientale”**, perché non ne viene... **costituito uno apposito per Caselle**, visto che nei prossimi mesi o anni questo territorio verrà interessato da: ampliamento dell'Aeroporto Civile: “V. Catullo”, ampliamento dell'Interporto: “Quadrante Europa”, costruzione della Linea TAV-AC “Torino-Trieste”, realizzazione del “Terza” Autostrada BS- PD, e per l'Aeroporto un: Nuovo Casello Autostradale, ... senza dimenticare che il Consiglio Comunale avrebbe approvato **“nuove aree edificabili”** per **“insediamenti di scala sovra-comunale”**, di tipo **commerciale, direzionale e fieristico-espositivo”**.

E tutto questo nuovo sviluppo **“sostenibile”** andrà a creare **impatti ambientali** sull'abitato di Caselle?



Nuovi Centri Commerciali e Hotel ?

Oltre tutto quello **che fanno** gli altri... Aeroporto, Autostrade (due), un incrocio Autostradale, nuova Autostrada, Interporto e il Quadrante Europa e la Ferrovia TAV-AC... contro la **“qualità della vita”** degli abitanti residenti in Caselle, ovviamente non poteva mancare il Comune di Sommacampagna che ha deciso che in questo, *ridente paesino* non gli abbia da mancare nulla e quindi sta approvando un PAT che per il territorio di Caselle prevede altri insediamenti di scala sovra-comunale, di tipo **commerciale, direzionale, fieristico-espositivo**, ecc. Invece di utilizzare aree dell'aeroporto militare, da sempre inutilizzate, se non per qualche settimana all'anno (cerchio rosso) **si va a costruire su aeree** poste a fine pista (cerchio giallo) [dove cadono gli aerei] ed in particolare, proprio sull'asse di decollo degli aerei si costruiscono: **i Centri Commerciali e quelli Direzionali, gli edifici destinati ad attività di tipo Fieristico-Espositivo e ovviamente gli... Hotel.** Dei problemi, che tutto questo di sovra-comunale è stato creato all'Ambiente e alla Qualità di Vita di Caselle...“qualcuno” in questi anni ci ha pensato?



Il “Quadrante Nord_Ovest” (del Quadrante Europa) e le problematiche “ambientali”. **Dalla logica della riparazione / mitigazione degli impatti, a quella della compensazione / ricostruzione ?**

In teoria, in questi anni, il centro abitato di Caselle **“dovrebbe”** aver ottenuto delle azioni finalizzate alla **“riparazione”** e alla **“mitigazione”** dei **danni ambientali** e dato che... quello che è stato fatto... **è poco**... possiamo anche scriverlo:

Caselle e l'Autostrada **“Serenissima” (A4)**... **Solo qualche centinaio di metri di barriere “antirumore”**... e nulla più...
Caselle e l'Autostrada **“del Brennero” (22)**... **Gli alberi che hanno piantato, sono quelli che si vedono nell'incrocio**...
Caselle e la **ex Discarica di R.S.U. di Canova**... **Nulla!!!**. Caselle e l'interporto del **Quadrante Europa**... **Nulla!!!**
Caselle e l'**Aeroporto Militare di Villafranca**... **Nulla!!!** Caselle e l'**Aeroporto Civile V. Catullo di Verona**... **Nulla!!!**
Caselle e le **Ferrovie dello Stato** (linea storica)... **Nulla!!!** Caselle e la **Tangenziale Ovest di Verona**... **Nulla!!!**

Questi sarebbero gli interventi che le società gestori di opere **infrastrutturali** a carattere **sovracomunale**... **“hanno fatto”** per Caselle.

Ora l'**Aeroporto Valerio Catullo**... vuole ampliarsi e passare da **tre** a **4,5** milioni di passeggeri l'anno e chiede nuovi parcheggi e, da pochi giorni in accordo con l'**Amministrazione Comunale** vogliono nuovi **spazi commerciali-direzionali** e... consumare altro territorio.

L'**Autostrada “Serenissima” (A4)** vuole collegare e unire tra di loro tutte le **tangenziali** da Brescia a Padova, per realizzare una nuova autostrada, così la **Tangenziale Ovest di Verona** e la nuova **Strada Regionale n° 11**, diventeranno la **“Terza” Autostrada di Caselle**.

Il **Quadrante Europa** vuole espandersi verso Ovest, verso Caselle, ben oltre il confine comunale e arrivare fino a pochi metri dalle prime case del paese, riempiendo il tutto, con un enorme deposito di auto.

La **Ferrovia TAV_AC** “chiude il cerchio” realizzando **altri 4 binari** a fianco della **Ferrovia esistente** e anche un tratto della **S.R. n° 11**.

Dimenticavo, da qualche parte... o la **A4** o la **A22**, realizzeranno un **nuovo Casello Autostradale** a servizio esclusivo dell'Aeroporto...

Se questi **Enti e Società Gestori** di Servizi Pubblici, a maggioranza di **capitale pubblico**... vogliono occupare l'**ultima “area a verde”** rimasta in mezzo a questo insieme di infrastrutture sovra-comunali e (ci riusciranno sicuramente avendo l'appoggio dell'Amministrazione Comunale di Sommacampagna)... perché non viene qui realizzato un **“Bosco di Pianura”**(ai sensi della L.R. n° 13/2003) la cui superficie **sia pari alla somma delle superfici occupate dalle nuove opere** che questi enti “pubblici”... **vogliono realizzare nelle aree di Caselle?**

In questo modo si potrebbe dare concretezza ad un'opera finalizzata alla “ riparazione / mitigazione / compensazione / ricostruzione ” in modo da diminuire l'impatto e favorire un recupero ambientale?



Un Bosco di Pianura contro l'inquinamento ?

La Società di Gestione dell'Aeroporto V. Catullo, con la Delibera del Consiglio Comunale dell'11.07.2007 ha già ottenuto che **due grandi aree** del territorio di Caselle **siano vincolate e destinate** ad ampliamenti delle **aree... a servizio del... "Businnes"... dell'Aeroporto**.

Due aree che sono divise tra di loro, dall'Autostrada "Serenissima"! Ovviamente queste 2 aree **non sono collegate** tra di loro, servirebbe un **sottopasso dell'Autostrada** (cerchio rosso sull'immagine) del quale nell'accordo stipulato... di questa necessaria opera **non c'è traccia**.

Per riuscire a realizzare un vero "Bosco di Pianura" bisognerebbe "sposare la via Canova" in aderenza all'Autostrada "del Brennero", ma questa ipotesi... **non è mai stata prevista**. Questa strada, oggi rappresenta e costituisce il confine... "naturale" tra i due comuni.

Con una **nuova strada** tutto il traffico che oggi viene da Lugagnano, con adeguato sovrappasso ferroviario (cerchio giallo sull'immagine) si potrebbe accedere alla "Tangenziale Ovest" di Verona... (cerchio blu)... **allontanando il traffico, dal centro abitato di Caselle**.

Una **nuova "Tangenziale di Caselle"** che a partire dalle aree poste a Sud, **collegando le due nuove aree per il Businnes dell'Aeroporto**, diventerebbe anche la **Tangenziale Est**, terminando il suo percorso sulla **via principale di Lugagnano**, dopo aver "passato sopra" sia ai binari (vecchi e nuovi) della Ferrovia e della TAV-AC, che della nuova Strada Regionale n° 11 e/o alla nuova e/o **terza Autostrada**.

Le aree, destinate all'ampliamento del "Quadrante Europa" potrebbero **fermarsi sul lato Est dell'Autostrada del Brennero**, che diventerebbe il **confine "naturalizzato"** tra i comuni di Sommacampagna e quello di Verona **delimitando così l'area per il "Bosco di Pianura"**.

In questo modo, tra il centro abitato di Caselle e i 4.000.000 di metri quadrati di terreno occupati dal "Quadrante Europa" potrebbe sorgere quel "Bosco di Pianura" che potrebbe (tra le altre opere da fare), contribuire a **migliorare la qualità della vita** della popolazione e ottenere anche un minimo di **mitigazione degli agenti inquinanti**.

Quest'area... il "Bosco di Pianura" è un "nuovo" sistema viario (come ipotizzato nell'immagine qui sopra) che colleghi tra di loro tutte queste aree a mio avviso **è l'UNICA soluzione possibile** per possa garantire... **sviluppo sostenibile** per un **miglioramento delle condizioni di vita** della popolazione residente. Tutto il resto sarebbero solo... **palliativi**.

I "Boschi" lo sappiamo, hanno un difetto... **possono incendiarsi**. Ricordo ancora i **9 corpi degli uomini bruciati**... (alcuni di questi... "appesi sugli alberi" dove avevano cercato rifugio) quando, a seguito di un incidente sull'autostrada "Serenissima", che ebbe a coinvolgere un'autocisterna di benzina, si incendiò il "bosco" vicino alla "Corte Palazzina" e quindi a seguito di qualche casuale incendio... aree a "bosco di pianura" potrebbero tornare utili ai fini edificabili.

Per questo motivo credo che **tutta l'area** del "Bosco di Pianura" e anche la nuova "Tangenziale Sud-Est di Caselle" prevista lungo le due autostrade, **debba essere abbassata di... 7/8 metri... rispetto all'attuale "piano campagna"**.

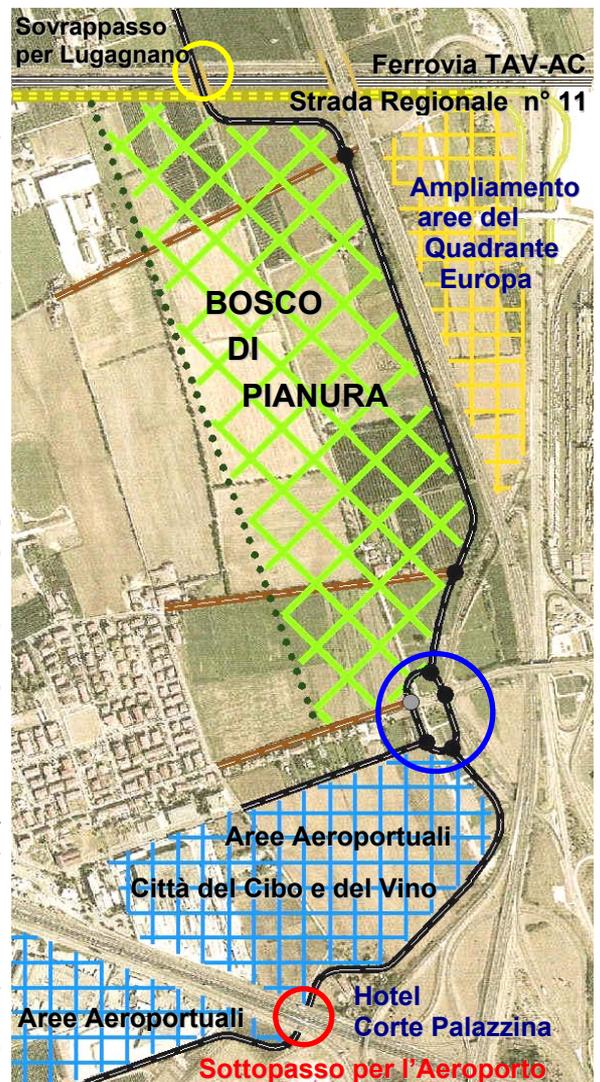
Realizzando una specie di "cava di prestito"... per la T.A.V. - A.C. e alla nuova **Strada Regionale n° 11**, si potrebbe ottenere la **cessione gratuita dell'area per realizzare il "bosco di pianura"**, con i finanziamenti della **L.R.V. 13/03** contribuendo così, alla **salvaguardia ambientale** e al **miglioramento della qualità della vita** degli abitanti di Caselle.

Conclusioni: Caselle riuscirà a migliorare la "qualità di vita"... futura... della sua Popolazione?? Nella logica della riparazione / mitigazione degli impatti, ottenendo una compensazione / ricostruzione ?

Non credo che Caselle riuscirà a ottenere dei miglioramenti significativi della qualità di vita della popolazione, con un'Amministrazione Comunale incapace di gestire l'emergenza ambientale che grava su questo centro abitato.

Per questo, sono a chiedere che il **Ministero dell'Ambiente e del Territorio: (A)**, **nomini un Ispettore** che verifichi se tutti questi **Enti Gestori di infrastrutture sovra-comunali** abbiano adempiuto ai loro doveri per la **salvaguardia dell'ambiente** e... poi **(B)** che sia istituito un **"Osservatorio Ambientale per Caselle"** che abbia da monitorare, costantemente la situazione e... che provveda a **delineare gli indirizzi** di un progetto volto non solo alla "riparazione e mitigazione" degli **impatti ambientali** prodotti dalle opere infrastrutturali, ma che sia **dato avvio e attuazione** a tutti quegli interventi necessari di **"compensazione e ricostruzione"** per **garantire una qualità di vita, se non sana, almeno decante per 5000 abitanti** che oggi risiedono (alcuni dalla nascita) a Caselle di Sommacampagna - Verona.

Oltre al **Ministero dell'Ambiente e del Territorio**, nell'inviare *per conoscenza* questa lettera a tutti gli altri indirizzi, mi rivolgo **in particolare** al **Presidente del Consorzio ZAI (Quadrante Europa)** e al **Presidente del Valerio Catullo**, perché possano **"convincersi"** e **"convincere"** altri **Enti Pubblici**, al fine di riuscire a realizzare un "Bosco di Pianura" sulle aree di confine tra... Caselle e il "Quadrante Europa", per... **riparare - mitigare - compensare - ricostruire ?**



Un **Bosco di Pianura** qui, anche perché, **quasi la metà delle aree del "Quadrante Europa"** tra il confine comunale e l'autostrada del Brennero **sono ben individuabili dalla "collina" della ex Discarica di Rifiuti Solidi ed Urbani** di proprietà del Comune di Verona. **Collina di rifiuti che dovrebbero essere portati** via qualora il "Quadrante Europa" volesse qui realizzare... **il nuovo deposito delle auto dell'AutoGerma s.p.a.** come... previsto nel loro "Master Plan".

Io credo e ritengo che il "Quadrante Europa" **possiede le capacità e le competenze** per portare a termine questo progetto... **sempre che** ovviamente **come l'Aeroporto...** parlare di **ambiente, sviluppo sostenibile, qualità di vita... non siano solo delle parole scritte su dei documenti... senza poi nessun effetto pratico sulla popolazione.**

Caselle ovviamente, non avrebbe bisogno solo del "**Bosco di Pianura**" avrebbe bisogno di ben altro, ad esempio che la Società Autostrada "Serenissima" si attivi per spostare-delocalizzare, verso ovest... al di fuori del paese di Caselle la **Stazione di Servizio** dell'Autostrada che... **non ha alcun spazio per ampliarsi** e poi, sempre la "Serenissima" dovrebbe raddoppiare (solo per le auto) l'esistente... **sottopasso dell'Autostrada** ubicato vicino alla Corte Palazzina.

Ci vorrebbe qualche Ente... **che avesse la volontà di risolvere le questioni ambientali di Caselle...** e questo Ente **dovrebbe essere il Comune di Sommacampagna** che **dovrebbe attivarsi e confrontarsi** con tutte queste società gestori di opere sovra-comunali **per ottenere le opere necessarie, a migliorare la "qualità della vita"...** di Caselle.

Ma le scelte del comune, non sono esempi di demagogia e l'utopia... (spendendo soldi pubblici) quando... l'Ente Pubblico, **diventa il proponente** di azioni e di convegni, tipo quelle del... **ProgettoS3...** www.progetto-s3.it

Usare "**questioni e problematiche ambientali**" (gravi) per **divulgare ideologie, utopie e/o demagogie...** è un po' come... **oltre il danno... anche la beffa ?? o NO???**

Perché scrivere quindi... "**per un nostro futuro condiviso, per decisioni amministrative partecipate**", se poi, quando serve veramente... **la popolazione non viene sentita, e le scelte importanti... non vengono MAI condivise???**

Era stato promesso un Referendum prima di prendere la decisione di realizzare la **nuova discarica di rifiuti** di iniziativa comunale. Referendum che poi, non hanno fatto.

Mentre si parla di... "**decrescita digitale**" nel frattempo, **crece il traffico** e le problematiche di **salute** collegate.

Mentre si parla di... "**agricoltura: biologica, chimica o trasgenica**" **si coltivano pesche e kiwi** lungo l'autostrada.

Mentre si discute di... "**il piatto ride se il territorio non piange**"... **altre nuove infrastrutture** vengono realizzate.

E mentre l'Aeroporto incassa quasi 5.000.000 di euro per i proventi dei parcheggi delle auto che arrivano all'aeroporto, il comune vieta il transito delle auto "no-cat" sulle strade comunali... sulle quali non transitano i 5.000.000 di auto e di camion che accedono al casello autostradale.

Per le **problematiche ambientali** il comune di Sommacampagna, non fa nulla, anzi fa di tutto per peggiorare la grave situazione esistente. Servirebbe un **aiuto esterno** e il Ministro dell'Ambiente potrebbe fare molto, ma non credo seguiranno fatti e azioni visto che **la maggioranza in comune è insensibile alle problematiche dell'ambiente.**

Ho scritto questo perché spero che il Quadrante Europa e l'Aeroporto Civile si possano... attivare e abbiano da accogliere l'idea del "Bosco di Pianura" da realizzarsi con la modifica della viabilità locale come qui... proposta.

Per il resto, in particolare dal Comune di Sommacampagna, **viste le precedenti esperienze... non mi aspetto nemmeno una risposta, ma la lettera la scrivo lo stesso** e la **inoltro agli indirizzi elencati...** nella prima pagina.

In attesa di un cortese "cenno di riscontro"... **che dal mio Comune non arriverà...** porgo, i miei più... distinti saluti.

Un cittadino di Caselle

Beniamino Sandrini



DECRESITA DIGITALE Domenica 20 maggio 2007 ore 09:00
"INTERNET E SOFTWARE LIBERO"
MASSIMO LAZZARINI - Presidente di Livecom, DAVIDE APREA - Università di Bologna.
"DECRESITA DIGITALE"
MANUELE RAMPAZZO - TrashItalia, FRANCESCO BENINCASA - Ingegnario Senza Frontiere.

CONSUMO CRITICO Venerdì 25 maggio 2007 ore 21:00
"L'AGRICOLTURA: BIOLOGICA, CHIMICA O TRANSGENICA?"
GIANNI TAMINO - Docente di Biologia presso l'Università di Padova

AMBIANTISMO Giovedì 31 maggio 2007 ore 21:00
"IL PIATTO RIDE SE IL TERRITORIO NON PIANGE"
FILIPPO ZACCARIA - Fondatore e direttore della rivista Biocalenda (www.labiolo.it).

ENERGIA PURA Martedì 5 giugno 2007 ore 21:00
"RISPARMIO ENERGETICO E FONTI RINNOVABILI? È POSSIBILE!"
ALBERTO SASSO - Membro dell'Associazione Poca di Reggio Emilia (www.poca.it).



" VIVICASELLE "
associazione
per il
restauro ambientale
e per lo sviluppo sostenibile
Vista la situazione **ambientale**, i Cittadini di Caselle **credo abbiano il diritto di essere rappresentati** e per questo motivo da un pò di tempo sto lavorando alla costituzione di una associazione... "**ViViCaselle**".
Da qualche mese poi, è già attivo un "**blog**", un **diario on line su Internet**, dove molte delle informazioni e delle proposte, qui contenute, sono meglio specificate.
<http://vivicaselle.blogspot.com>

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 evidenzia 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 paesagisticamente** 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 trascurare 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**:

- 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 ridistribuzione 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