



Caselle d'Erbe, 31.03.2015

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

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

Oggetto: **Proposta per “TANGENZIALE SUD” di Caselle e trasformazione d’uso della “Margherita NORD”**

Se l’Osservazione-Proposta n° 4 aveva ad oggetto: “Tangenziale SUD di Caselle e la “Delocalizzazione” della FERCAM nelle aree della Ex GECOFIN” e se la n° 5 aveva ad oggetto: “Proposta per un’area attrezzata per Spedizionieri... “delocalizzando” gli esistenti insediamenti” come azione preliminare, quelle due Osservazioni richiedevano la realizzazione della TANGENZIALE SUD di Caselle, che interessando le aree dell’Aeroporto Militare richiederebbe una... “trasformazione d’uso” delle aree della “Margherita Nord”.



Alla **Prof.ssa Graziella Manzato**  
Sindaco di Sommacampagna  
sommacampagna.vr@cert.ip-veneto.net

e per conoscenza

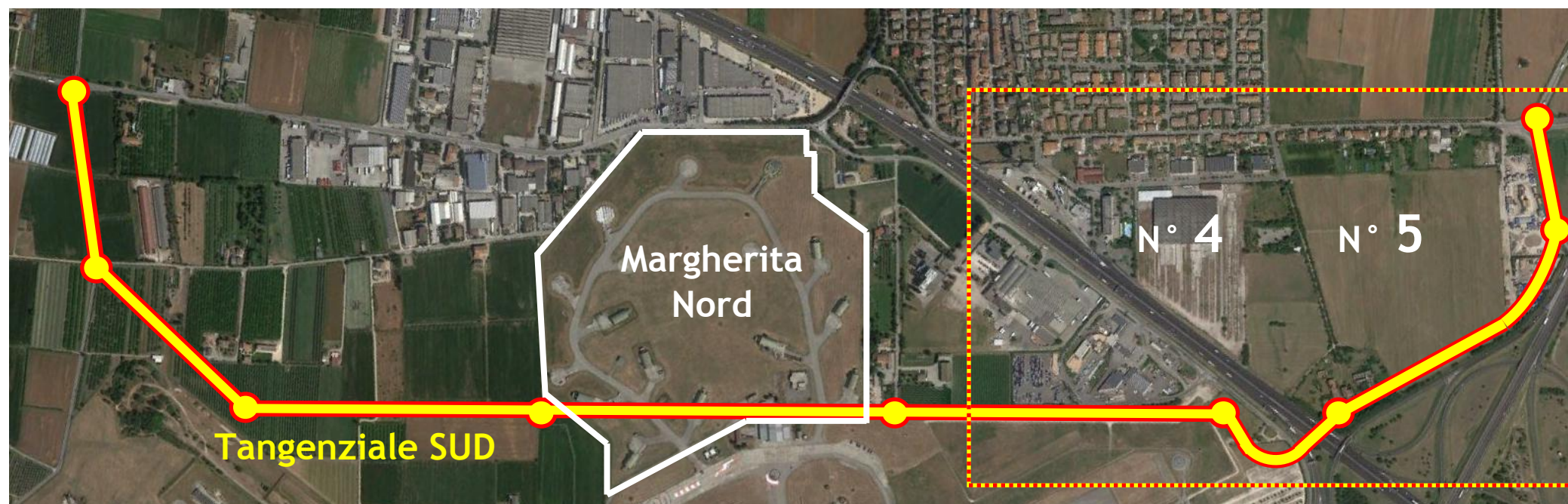
Al **Dott. Giandomenico Allegri**  
Assessore all’Urbanistica

Osservazione-Proposta n° **06**

All’ **Ing. Fabrizio Bertolaso**  
Assessore all’Ecologia e LL.PP



Da mezzo secolo ormai, il centro abitato di Caselle ha *subito-subisce* ancora gli impatti ambientali creati dalle attività Aero Militari del 3° Stormo (di stanza al così detto Aeroporto Militare di Verona Villafranca) e per i disagi subiti in questi anni da tutta la popolazione di Caselle, una adeguata compensazione potrebbe essere la cessione al Comune di Sommacampagna delle aree della “Margherita Nord” (come sotto perimetrale con linea bianca) aree e territori - poco utilizzati dai militari - da destinare a migliorare la qualità di vita dei residenti.



Contemporaneamente alla cessione al Comune di Sommacampagna delle aree della “Margherita Nord” dovrebbe essere realizzata anche la TANGENZIALE SUD di Caselle della cui assoluta necessità credo sia stata ampiamente dimostrata con le Osservazioni-Proposte n° 4 e n° 5.

Il primo tratto della TANGENZIALE SUD di Caselle da realizzare parrebbe essere ovvio che è quello necessario a collegare la Via Aeroporto (a sud dell’Autostrada “A4”) con la Tangenziale Ovest di Verona e quindi anche con le aree dell’Interporto Quadrante Europa.

Per completare una VERA TANGENZIALE SUD di Caselle è altrettanto ovvio che bisogna “entrare” nelle aree dell’Aeroporto Militare e pertanto cercare delle soluzioni che possano permettere che l’area aeromilitare denominata “MARGHERITA NORD” possa tornare agli usi civili.

La presente Osservazione-Proposta rielabora dei documenti già inviati in Comune e che ora sono “adattati” al fine del PIANO degli INTERVENTI.





Ovviamente quanto qui elaborato e che viene qui presentato come una “**OSSERVAZIONE-PROPOSTA**” per il **PIANO** degli **INTERVENTI** vorrebbe meglio descrivere le possibilità realizzative della **TANGENZIALE SUD** di Caselle e la **TRASFORMAZIONE d’USO** della **MARGHERITA NORD** e pertanto si riprende “ricopiando in tutto e/o in parte” documenti già inviati al Comune di Sommacampagna.

### **PREMESSA: Alcune “considerazioni” inerenti il VECCHIO “Accordo di Concertazione” sottoscritto il 7 Marzo 2008**

Nei prossimi mesi, il territorio del Comune di Sommacampagna, ma in particolare l’intorno del centro abitato di Caselle, sarà interessato da progettazioni: per il Piano di Sviluppo dell’Aeroporto e Ferrovia TAV (Alta Capacità)] e dall’inizio dei Lavori della 3^ Corsia dell’A22 e quindi sarebbe auspicabile che il Comune “fosse pronto” a chiedere l’applicazione del Principio Comunitario: **CHI INQUINA PAGA** e di stabilire: cosa e quanto con: **Accordi di Concertazione**.

Le prime considerazioni a partire dal Piano di Sviluppo dell’Aeroporto, ricordando l’11.02.2008, quando la Direzione Generale Salvaguardia Ambientale del Ministero dell’Ambiente ebbe a scrivere, alla Catullo SpA, una lettera avente ad oggetto: “**Assoggettamento alla procedura di VIA** dell’Aeroporto di Verona: Valerio Catullo” dove il Ministero dell’Ambiente evidenziava questo: “**In conclusione e con riferimento alle richieste e alle segnalazioni pervenute, si ritiene, sulla base di quanto osservato, che la struttura aeroportuale in questione deve essere soggetta alla procedura di VIA Nazionale**”.

Ma se l'11.2.2008 l'Aeroporto riceveva quella lettera, pochi giorni dopo, in data: 7 marzo 2008, tra il Sindaco: Graziella Manzato e il Presidente di Catullo SpA: Fabio Bortolazzi, veniva sottoscritto un "Accordo di concertazione sul progetto di potenziamento delle strutture dell'Aeroporto Valerio Catullo presentato alla Regione Veneto ai sensi del DPR 383/1994 ed in funzione del Piano di Assetto del Territorio del Comune di Sommacampagna".

Un "Accordo di Concertazione" però, dove non viene mai citata la Direttiva VIA, anche se "il quanto" veniva richiesto di realizzare da parte della Catullo SpA, doveva essere sottoposto a preventiva Valutazione di Impatto Ambientale e/o almeno a Verifica di Assoggettabilità alla VIA, ma di questo aspetto - fondamentale a tutela del nostro territorio e per la salvaguardia della salute pubblica - in nessun paragrafo dell'Atto Sottoscritto... non vi è alcun cenno.



<http://www.vivicaselle.eu/archivio/A0-AccordoConcertazione.pdf>

### Tavola grafica allegata allo: ACCORDO DI CONCERTAZIONE

dà il proprio benessere, per quanto di competenza, al Comune di Sommacampagna a prevedere l'utilizzo nel P.A.T. e/o nel P.I., di parte dell'area 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, con possibile realizzazione 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;

la Soc. Aeroporto Valerio Catullo si impegna a calcolare la compartecipazione da versare al Comune di Sommacampagna a far data dalla messa in esercizio dei nuovi parcheggi in progetto, comunicandone espressamente al Comune la data;

nulla-osta alla futura utilizzazione delle aree individuate, negli elaborati tecnici depositati, con il n. 4 quale fascia di sicurezza della pista in applicazione delle norme internazionali ICAO, da utilizzarsi quindi per gli interventi necessari di messa in sicurezza dell'aeroporto, dando atto che l'eventuale futuro utilizzo diverso di tali sedimi, dovrà essere preventivamente concordato col Comune di Sommacampagna;



In sintesi, un Accordo di Concertazione, che se poteva aver valore per l'AREA A FILTRO (da cedere al Comune) per l'AREA n° 4 (adeguamento della STRIP) e per l'AREA n° 2 (sanatoria dei parcheggi abusivi realizzati dalla Catullo SpA) sembra sia stato predisposto più favorire le trasformazioni Urbanistiche come previste per il COMPARTO B1 e il COMPARTO B2 (vedi sopra) e dato che quei territori - per decisione di ENAC - sono ora soggetti alle Norme dei Piani di Rischio Aeroportuali a partire da questo aspetto - ma non solo - quell'ACCORDO di CONCERTAZIONE... va RISCRITTO e va ampliato ad altri soggetti.

In merito all'Accordo di Concertazione, stipulato tra il Comune e l'Aeroporto in data 7 marzo 2008, andrebbe ricordato quanto il sottoscritto aveva evidenziato nella lettera inviata al Comune in data 16 Luglio 2007, (sette anni fa) indirizzata al Sindaco: Graziella Manzato, all'Assessore all'Urbanistica: Paolo Turato, all'Assessore all'Ecologia e Ambiente: Massimo Granuzzo e anche al Consigliere di minoranza: Walter Giacopuzzi avente ad oggetto: "Richiesta di "Annullamento" e "Revoca" di Delibera di Consiglio Comunale dell'11.07.2007", richiesta, di allora, che oggi assume un valore "sostanziale".

A quella lettera inviata il 17 Luglio 2007, ad oggi non ho ancora avuto risposta e da quella lettera sono trascorsi ormai quasi sette anni e ad oggi l'Aeroporto Valerio Catullo è ancora mancante del Decreto di Compatibilità Ambientale, perché mai sottoposto alla Valutazione di Impatto Ambientale e nonostante questa grave mancanza, la Catullo SpA ha ampliato il sedime aeroportuale e ha ampliato e potenziato le infrastrutture dell'Aerostazione, senza che mai il Comune di Sommacampagna abbia ottenuto "qualcosa" in cambio per il disagio e l'inquinamento generato dall'Aeroporto, al fine di poter ottenere delle Opere e degli Interventi di Mitigazione, di Compensazione, di Ripristino, di Restauro e di Risanamento Ambientale... per Salvare Caselle.

Dalla Delibera di Consiglio Comunale n° 37 dell'11 Luglio 2007, avente ad oggetto: "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 D.P.R. 383/1994 - Approvazione schema di "Accordo di Concertazione" per la redazione del piano di assetto del Territorio" ricordiamo alcuni paragrafi della discussione:

In merito al parcheggio che l'Aeroporto Catullo aveva realizzato "*abusivamente*" sull'Area n° 2, l'allora Assessore all'Urbanistica: Paolo Turato, se così dichiarava: "*Il nuovo parcheggio deve dare entrate al Comune (prevedendo la stipula di una convenzione per stabilire le percentuali spettanti al Comune)*", al sottoscritto non risulta che nelle casse del Comune siamo mai entrate delle risorse economiche dal parcheggio poi denominato: "low cost".

Sempre in merito alla questione dei Parcheggi Low Cost interveniva anche il Consigliere di minoranza: Angelo Bertolaso, che così dichiarava: "*Insomma, si sana una posizione dell'Aeroporto, ma cosa portiamo a casa? Un accordo sui parcheggi e un accordo su un'area filtro*".

Altre dichiarazioni dall'intervento del Consigliere di Minoranza: Walter Giacopuzzi: "*ritenendo importante trovare i punti comuni e fare scelte; però, leggendo l'accordo e la proposta di delibera, sembra che il Comune sia stato remissivo con l'aeroporto; non era il momento di prospettare le esigenze del Comune, per attenuare il danno ricevuto da Caselle? Non bisogna guardare un disegno dall'alto (il Consigliere parla, tenendo in mano il disegno topografico), ma guardare dal punto di vista di Caselle, di nuovo penalizzata dal lato viabilistico. L'accordo aggira il problema, ma non lo risolve. L'unica vera soluzione è quella prospettata dall'Assessore; l'aeroporto continua a non portare un plusvalore alla situazione ambientale di Caselle*"... vanno oggi ricordate, considerato che negli ultimi 5 anni, come Assessore della Giunta Comunale avrebbe potuto cambiare qualcosa.

Per ultimo va anche ricordato l'ultimo intervento dell'allora Sindaco: Graziella Manzato, che dichiara: "*puntualizza sulla possibile circonvallazione che, a parte i costi, la strada va a sfociare al termine di via Verona, sempre troppo vicino all'abitato di Caselle; ecco perché non è la soluzione ideale. Qual era la carta in mano al Comune in sede d'accordo? Le aree da destinare a parcheggio. Erano aree agricole, che potevano essere utilizzate solo a servizio dell'aeroporto, E' vero, quindi che non s'è portata a casa la luna, ma non s'è nemmeno concessa la luna. Se, nei 180 giorni che precedono la stipula della convenzione, si può portare a casa una compartecipazione agli utili del parcheggi è la prima volta che si porta a casa qualcosa che sia a ristoro dei danni ricevuti. Conclude chiedendo il voto favorevole, in virtù del primo accordo raggiunto con l'Aeroporto*".

Dal 17 Luglio 2007, da quando è stata approvata la Delibera di Consiglio Comunale n° 37 e dal 7 marzo 2008, da quando è stato sottoscritto l'Accordo di Concertazione con l'Aeroporto Valerio Catullo, oltre ad essere trascorsi quasi sette anni, il risultato per il Comune di Sommacampagna, per aver ottenuto qualcosa in cambio dalla Catullo SpA... è negativo in quanto ad oggi, la nostra comunità, in particolare quella di Caselle... non ha ottenuto nulla e niente.

E' evidente pertanto che, non solo l'Accordo di Concertazione non è servito a nulla, ma nuove Norme e Nuove leggi entrate poi in vigore - in particolare il "Piano di Rischio Aeroportuale" ma soprattutto la necessità di una corretta applicazione della Valutazione di Impatto Ambientale alla quale l'Aeroporto Catullo è obbligato, hanno convinto il sottoscritto che sia necessario inviare alla nuova Amministrazione Comunale una: BOZZA-PROPOSTA per un nuovo ACCORDO DI CONCERTAZIONE, per le aree a SUD di Caselle con l'obiettivo di PROGETTARE PER PROTEGGERE al fine di poter realizzare delle Opere e degli Interventi di Mitigazione, di Compensazione, di Ripristino, di Restauro e di Risanamento Ambientale, per Salvare Caselle in modo da poter contrastare quella sommatoria di impatti ambientali che, da decenni, ammorbano il territorio di Caselle, coinvolgendo TUTTI i SOGGETTI interessati.

Durante la Campagna Elettorale la Lista: Manzato Sindaco ha distribuito un volantino (come a lato riprodotto) avente a titolo: **“La Mitigazione Ambientale. Un’idea per Caselle, da realizzare assieme”** ed è evidente che questo è un errore fondamentale se così si pensa di risolvere e/o dare soluzioni concrete alla... **“sommatoria” degli impatti ambientali**, che interessano, da decenni, il territorio di Caselle e la sua Popolazione.

A Caselle servono opere di **MITIGAZIONE Ambientale**, perché se non si riesce ad impedire gli inquinamenti bisogna tentare almeno di **mitigarli** creando almeno un **“sollievo”** ai disagi che deve subire la popolazione.

A Caselle servono opere di **COMPENSAZIONE Ambientale**, perché se le fonti di inquinamento non possono essere mitigate, vanno realizzate delle opere che possano **compensare** il danno ambientale subito.

A Caselle servono opere di **RIPRISTINO Ambientale**, perché se in questi anni il nostro territorio è stato consumato per realizzare opere sovramunicipali, altre aree vanno **ripristinate** ai fini paesistici-ambientali.

A Caselle servono opere di **RESTAURO Ambientale**, perché quel poco territorio che è rimasto e che ha ancora una valenza paesistico-ambientale deve essere **restaurato** e va reso fruibile a tutta la popolazione.

A Caselle servono opere di **RISANAMENTO Ambientale**, perché realizzare solo opere ed interventi di MITIGAZIONE, COMPENSAZIONE, RIPRISTINO e di RISANAMENTO Ambientale, non si risolvono e non si danno soluzioni concrete al fine di abbattere, o almeno di tentare di diminuire quella che è una **SOMMATORIA di IMPATTI** che devono essere **risanati**.

E’ pertanto evidente che solo con un **NUOVO Accordo di Concertazione**, che vada a **“concertare”** tra di loro una serie di azioni che abbiano da coinvolgere tutti i Gestori delle Infrastrutture sovramunicipali che creano quell’**insieme di impatti ambientali** generati da tutte quelle fonti di inquinamento che impattano su Caselle, solo questo potrebbe dare dei risultati che possano e abbiano da **tutelare il territorio di Caselle** e che possano anche **salvaguardare la salute pubblica** della nostra popolazione.

Nel seguito di questa - non breve comunicazione - si evidenziano quali potrebbero essere le **MOTIVAZIONI** a sostegno di un **NUOVO Accordo di Concertazione** per **“SALVARE CASELLE”**, che possa dare una concreta realizzazione ad una serie di opere di: Mitigazione, Compensazione, Ripristino, Restauro e Risanamento Ambientale che oltre alle società di partecipazione pubblica, abbia da coinvolgere i soggetti privati, in particolare i proprietari delle aree del territorio a Sud di Caselle e quelli ricompresi all’interno del perimetro del **Piano di Rischio Aeroportuale**.

ELEZIONI AMMINISTRATIVE 2014

## La Mitigazione Ambientale.

Un’idea per Caselle, da realizzare assieme.

**Ma... cos’è?**

Aree verdi, percorsi ciclopedonali sicuri e tutto quanto possa ridurre l’impatto di autostrade, tangenziali, traffico, aeroporto, cave ed ex cave... È un modo per ridare equilibrio all’ambiente dove viviamo.

**cosa ci porta?**

Maggiore sicurezza, per grandi e bambini, girando a piedi o in bici nel nostro paese. Maggiore vivibilità, per tutti quanti, in un paese che rispetti il benessere dei cittadini.

**come si concretizza?**

Con la realizzazione di aree alberate vicine ai percorsi di autostrade e tangenziali, da realizzare secondo gli strumenti di pianificazione del territorio. Inoltre va sviluppata la “mobilità lenta”, mettendo in sicurezza punti stradali pericolosi, sistemando percorsi e strade bianche, collegando i vari percorsi ciclopedonali.

**come faremo?**

Bisognerà impegnarsi al tavolo delle trattative, con aziende o enti che gestiscono le infrastrutture, per collaborare alla realizzazione di quanto ci si prefigge. Il nostro impegno si concentrerà anche sull’accesso ai fondi europei, destinati alle varie tipologie di progetti.

**che impatto avrà?**

Saremo più protetti, sia dagli incidenti stradali, sia dai rischi per la salute che derivano dall’inquinamento ambientale.

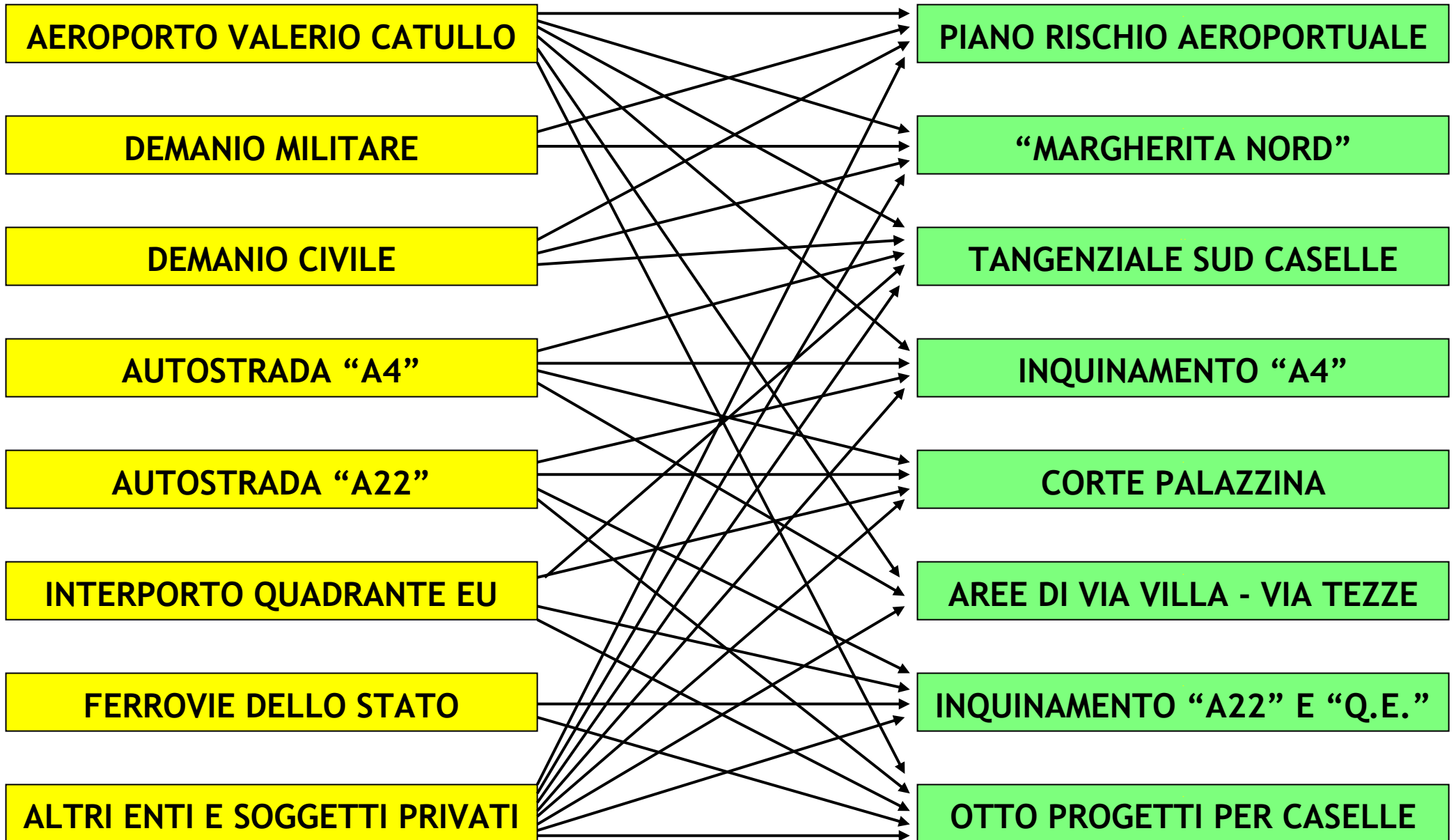
**TERRITORIO, AMBIENTE, SPORT E MOBILITA’.**

**Il nostro territorio: la nostra più bella opportunità!**



**SOGGETTI "INTERESSATI"** ( PUBBLICI E PRIVATI ) **PROBLEMI DA RISOLVERE**


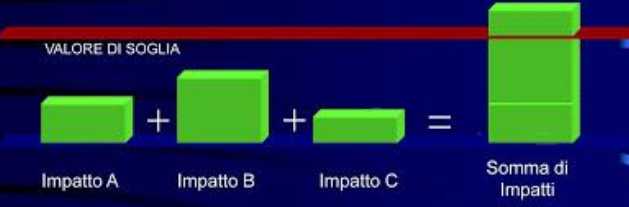
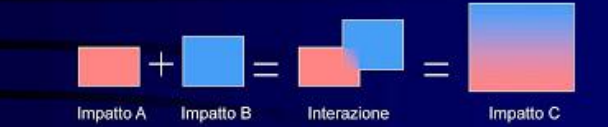
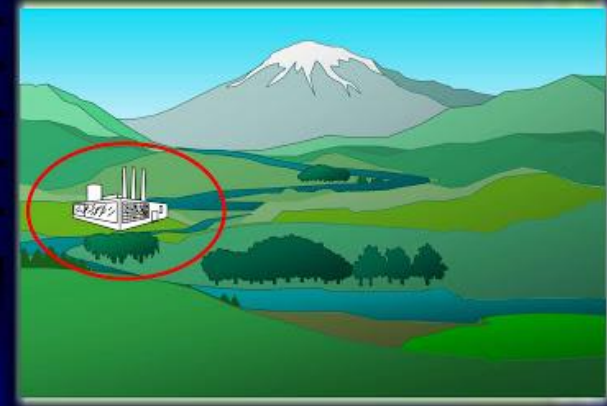
**IL NUOVO ACCORDO DI "CONCERTAZIONE" PER SALVARE CASELLE?**



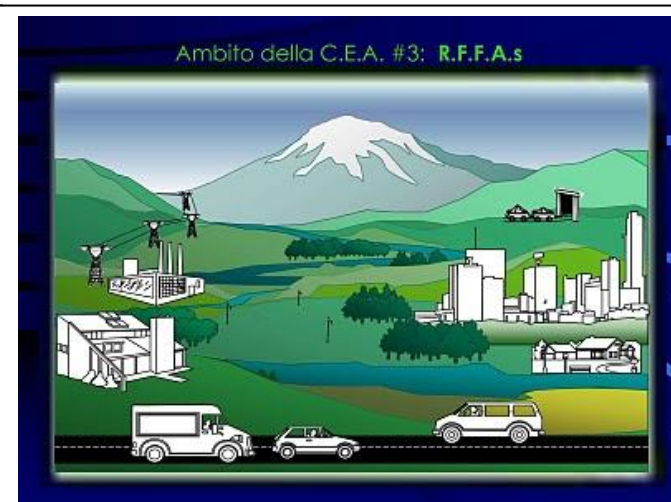
Visto l'insieme delle infrastrutture sovracomunali che impattano su Caselle, obbligatoriamente dovrebbe essere effettuata non solo una VIA o una VAS ma anche una CEA (*Cumulative Effects Assessment*) una Valutazione degli Impatti Cumulativi.

**AEROPORTO MILITARE + AEROPORTO CIVILE + AUTOSTRADA "A4" + AUTOSTRADA "A22" + TANGENZIALE OVEST + NUOVA SI.TA.VE + QUADRANTE EUROPA + FERROVIA MI-VE + TAV TO-TS**

## VALUTAZIONE IMPATTI CUMULATIVI

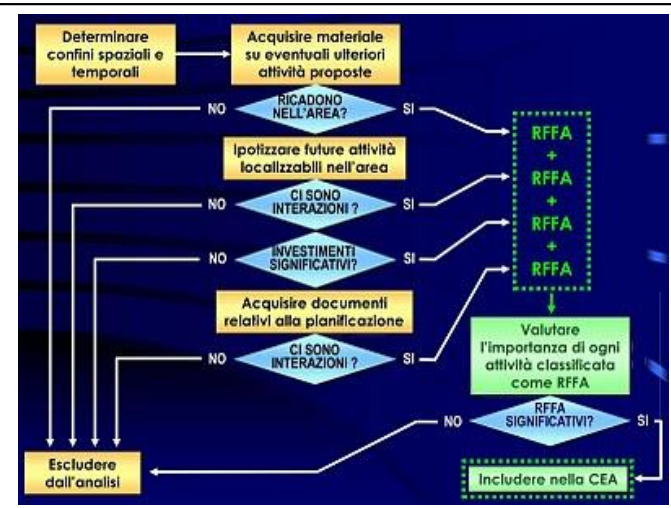
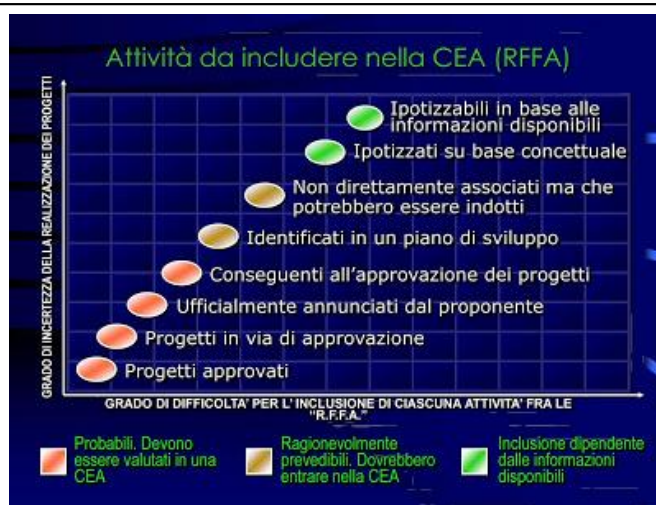
<p style="text-align: center;"><b>C.E.A.</b> CUMULATIVE EFFECTS ASSESSMENT</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="text-align: center;"> <p><b>V.I.A.</b> Valutazione di Impatto Ambientale</p> </div>  <div style="text-align: center;"> <p><b>V.A.S.</b> Valutazione Ambientale Strategica</p> </div> </div> <p style="text-align: center;"><b>Valutazione degli impatti cumulativi</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Un ponte fra VIA e VAS</b></p>	<p>"Impatti Cumulativi"</p> <p>"Effetti riferiti alla progressiva degradazione ambientale derivante da una serie di attività realizzate in tutta un'area o regione, anche se ogni intervento, preso singolarmente, potrebbe non provocare impatti significativi"</p> <p style="text-align: right;"><i>A. Gilpin, 1995</i></p>	<p>Impatti Cumulativi</p> <p>"Accumulo di cambiamenti indotti dall'uomo nelle componenti ambientali di rilievo (<i>VECs: Valued Environmental Components</i>) attraverso lo spazio e il tempo. Tali impatti possono combinarsi in maniera additiva o interattiva"</p> <p style="text-align: right;"><i>H. Spaling, 1997</i></p>
<p style="text-align: center;"><b>Impatti cumulativi di tipo <u>additivo</u></b></p>  <p style="text-align: center;">Impatto A + Impatto B + Impatto C = Somma di Impatti</p> <p>Impatti dello stesso tipo possono sommarsi e concorrere a superare valori di soglia che sono formalmente rispettati da ciascun progetto/intervento</p>	<p style="text-align: center;"><b>Impatti cumulativi di tipo <u>interattivo</u></b></p>  <p style="text-align: center;">Impatto A + Impatto B = Interazione = Impatto C</p> <p>Impatti sinergici: <math>\text{Impatto C} &gt; (\text{Impatto A} + \text{Impatto B})</math></p> <p>Impatti antagonisti: <math>\text{Impatto C} &lt; (\text{Impatto A} + \text{Impatto B})</math></p>	<p style="text-align: center;">Ambito della V.I.A.</p> 





Orizzonte più ampio della CEA rispetto alla VIA

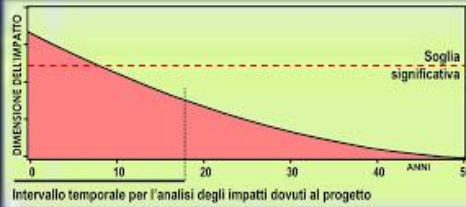
		V.I.A.	C.E.A.
Progetto		SINGOLO	SOMMA DI PROGETTI
Ambito temporale	passato	NO	SI
	presente	SI	SI
	futuro	BREVE TERMINE	MEDIO-LUNGO TERMINE
Ambito geografico		SITO-SPECIFICO	AREA VASTA
Relazioni con la pianificazione		A LIVELLO DI PROGETTO	A LIVELLO DI PROGRAMMI E POLITICHE



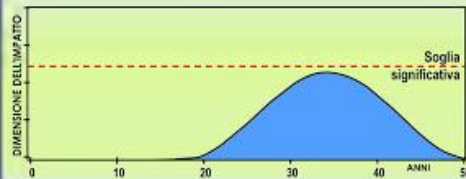
Il territorio di Caselle e di conseguenza la popolazione residente, deve convivere con gli impatti ambientali generati da un insieme di infrastrutture sovra comunali, che oltre ad aver consumato i terreni in disponibilità della frazione del Comune di Sommacampagna, questi impatti ambientali non sono mai stati risolti e/o non sono mai state intraprese azioni concrete ed è quindi evidente l'obiettivo che si vuole raggiungere chiedendo la predisposizione di **NUOVO ACCORDO DI CONCERTAZIONE**, per le aree a SUD di Caselle con l'obiettivo di **PROGETTARE PER PROTEGGERE** al fine di poter realizzare delle Opere e degli Interventi di Mitigazione, di Compensazione, di Ripristino, di Restauro e di Risanamento Ambientale, per Salvare Caselle in modo da poter contrastare quella sommatoria di impatti ambientali che, da decenni, ammorbano il territorio di Caselle... coinvolgendo TUTTI i SOGGETTI interessati.

**AEROPORTO MILITARE + AEROPORTO CIVILE + AUTOSTRADA "A4" + AUTOSTRADA "A22" + TANGENZIALE OVEST + NUOVA SI.TA.VE + QUADRANTE EUROPA + FERROVIA MI-VE + TAV TO-TS**

### Time frame dell'analisi di due diversi progetti nella stessa area

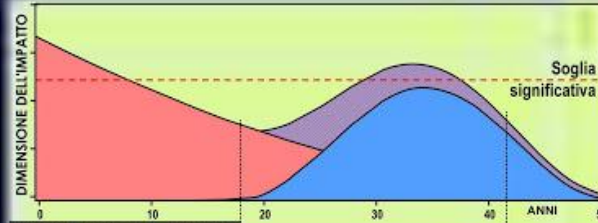


Dopo i primi 10 anni, l'impatto del progetto A scende sotto il livello di soglia e può essere considerato non significativo



Il progetto B non raggiunge mai la soglia significativa anche al suo picco massimo

### Determinazione dell'intervallo temporale



Intervallo temporale per l'analisi degli impatti dovuti al progetto

Intervallo temporale per l'analisi degli impatti cumulativi

Impatto del progetto proposto    Impatto di progetto successivo    Impatto Cumulativo

### La C.E.A. in Italia ed Europa

“La descrizione dei probabili effetti rilevanti del progetto proposto sull'ambiente dovrebbe riguardare gli effetti diretti, indiretti, secondari, cumulativi, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei, positivi e negativi del progetto.”

*Direttiva 97/11/CE Nota (1) dell'allegato IV*



Definizione delle conseguenze ambientali

### Metodi di previsione e valutazione

Il metodo deve riuscire a valutare:

- Effetti di natura simile o differente
- Cambiamenti temporali e spaziali
- Relazioni strutturali/funzionali
- Interazioni fisiche/biologiche/umane
- Interazioni additive e sinergiche
- Persistenza degli impatti



Definizione delle conseguenze ambientali

### Metodi di previsione e valutazione

Il metodo deve essere in grado di:

- Quantificare gli effetti
- Sintetizzare gli effetti
- Suggestire alternative
- Servire come strumento di pianificazione e di decisione
- Collegarsi con altri metodi

### Modello di applicazione dei principali metodi della CEA



Se il DEFICIT AMBIENTALE del Comune è: **- 7,025**

il DEFICIT AMBIENTALE di CASELLE... è di: **- 70,25**

**e serve una VALUTAZIONE degli IMPATTI CUMULATIVI ?**



REGIONE DEL VENETO

giunta regionale

COMMISSIONE REGIONALE VAS

AUTORITÀ AMBIENTALE PER LA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

---

PARERE

n. 39 de 17 Maggio 2012

OGGETTO: Comune di Sommacampagna (VR). Rapporto Ambientale al Piano di Assetto del Territorio

## IMPRONTA ECOLOGICA - DEFICIT ECOLOGICO

I risultati ottenuti evidenziano un'impronta ecologica reale per il 2006 di 4,96 ha/procapite, mentre l'impronta ecologica in unità di superficie pro capite è di 8,42 unità di superficie/individuo. Con il PAT l'impronta crescerà anche se in maniera non determinante con valori rispettivamente di 6.67 e 11.71 ha/procapite.

Il valutatore evidenzia inoltre come l'attuale impronta ecologica di Sommacampagna sia più alta rispetto a quella italiana, pari nel 2003 a 4.2 ha/individuo.

Qualora non si tenesse conto dell'attività aeroportuale, intesa come struttura sovra comunale di interesse nazionale, l'attuale impronta ecologica reale si abbasserebbe al valore di 3.57 ha/individuo e l'impronta ecologica con superficie equivalente al valore 5,91 unità di superficie/individuo.

Il Deficit Ecologico per il Comune di Sommacampagna è risultato pari a -7,025 unità di sup/ind.

Il valore ottenuto è stato considerato elevato rispetto al deficit ecologico medio italiano (3,02 unità di sup/ind). Il dato sta ad indicare che per soddisfare i consumi interni e smaltire l'inquinamento prodotto, sarebbe necessaria una superficie territoriale equivalente pari a 7 volte quella reale.

**Se il Deficit Ecologico "medio" del territorio Comunale è - 7,025, qual è il Deficit Ecologico di Caselle?**

## MITIGAZIONI - COMPENSAZIONI

limitare gli effetti di inquinamento dell'aria dovuta all'aeroporto mediante la riduzione della pressione sugli insediamenti (rilevati in terra con vegetazione arborea, arbustiva ed erbacea, di ampiezza ed altezza variabile in funzione dell'area individuata e della disponibilità di spazio; realizzazione di fasce boscate e l'inserimento di muri vegetati).

prevedere opere di mitigazione degli impatti acustico e atmosferico per le espansioni di tipo residenziale interessate dagli effetti di fonti di inquinamento quali autostrada, viabilità principale, aeroporto

realizzare delle barriere sulla viabilità principale, possibilmente con tecniche di ingegneria naturalistica, per quelle situazioni di edificato esistente sottoposto a forte pressione inquinante;

realizzare sistemi viabilistici alternativi al traffico veicolare quali la ciclabilità e promuovere con gli enti preposti di specifici accordi di programma;

attivare azioni di concertazione per la riduzione dell'inquinamento (realizzazione di un sistema pubblico del trasporto efficiente, la metropolitana leggera, blocco del traffico, incentivare l'uso di automobili alimentate da gpl, metano, idrogeno, biodiesel, ecc.)

realizzare accordi di programma con gli enti gravanti sul territorio al fine di ridurre gli impatti e il rischio sulla realtà residenziale del comune di Sommacampagna.

## OBIETTIVI - STRATEGIE

favorire lo sviluppo di infrastrutture viarie che riducano l'impatto sulle popolazioni esposte come nel centro abitato di Caselle

## PRESCRIZIONI della VAS

*Al fine di assicurare il controllo sugli impatti significativi sull'ambiente derivanti dall'attuazione del Piano nonché la verifica del raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità prefissati, così da individuare tempestivamente gli impatti negativi imprevisti e, quindi, adottare le opportune misure correttive, è redatto il Piano di Monitoraggio.*

per quanto riguarda la realizzazione del programma complesso dell' "Area tra via Verona e infrastrutture autostradali – Corte Palazzina" in accoglimento dell'osservazione n. 74 II periodo, nell'art. 8 va aggiunto alla fine del comma "d" la seguente disposizione: "Al fine di valutare i possibili effetti significativi sull'ambiente derivanti dall'attuazione degli Accordi tra soggetti Pubblici e Privati, per l'ambito individuato quale "Area tra via Verona e infrastrutture autostradali – Corte Palazzina", gli stessi dovranno essere sottoposti, ai sensi dell'art. 12 del D.Lgs. 152/2006 e dell'art. 40 della L.R. 13/2012, a Verifica di Assoggettabilità."

**Con la VALUTAZIONE degli IMPATTI CUMULATIVI ?**

dovranno essere recepite nelle Norme Tecniche di Attuazione tutte le misure di mitigazione/compensazione per gli effetti negativi e le relative linee guida individuate Rapporto Ambientale e nelle integrazioni al Rapporto Ambientale di cui alla nota prot. n. 3930 del 02.04.12; dovranno inoltre essere assunte nelle Norme tecniche le misure di mitigazione individuate in relazione all'accoglimento dell'osservazione n 75, Il periodo.

il Piano degli Interventi dovrà garantire la contestualità degli interventi previsti dal PAT in ambito urbano con carattere di perequazione ambientale in ambito rurale.

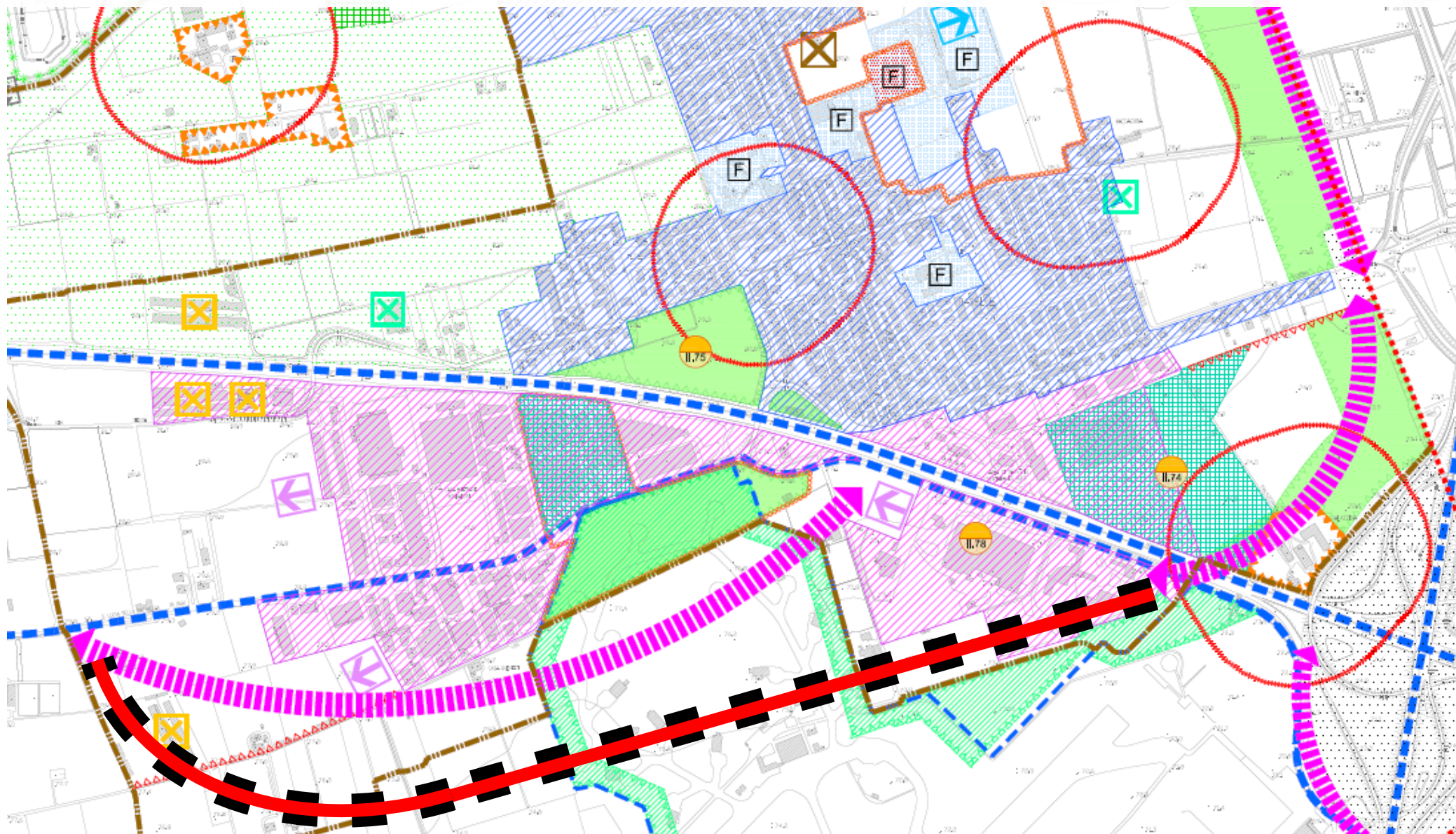
in sede di monitoraggio, dando applicazione alle modalità e criteri contenuti nel precedente punto 1.1.1., dovranno essere misurati gli effetti cumulativi nonché quelli derivanti dalle scelte di Piano per verificare gli effetti previsti in relazione agli obiettivi descritti nel Rapporto Ambientale.

Questo come sopra riprodotto è l'ultimo paragrafo del Parere della Commissione VAS e di questo paragrafo vanno evidenziate queste parole: **EFFETTI CUMULATIVI**, due parole che sono state scritte, solamente in un altro paragrafo del parere, come qui sotto riprodotto.

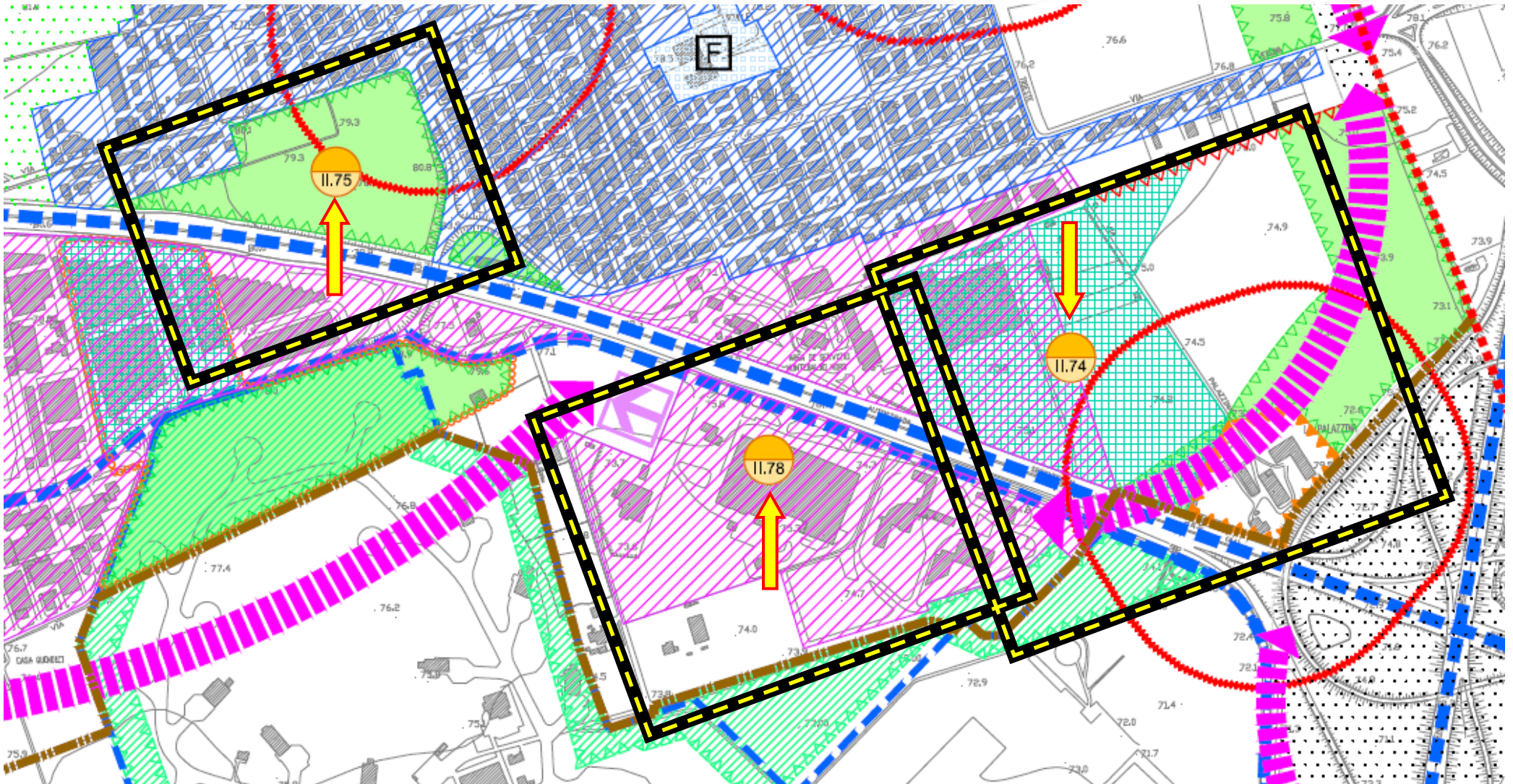
Nel Rapporto Ambientale è contenuta la valutazione degli effetti delle azioni di piano e sono individuate le misure di mitigazione per ciascuna componente di piano analizzata e sono stati valutati gli effetti cumulativi derivanti dalle azioni previste dalla pianificazione sovraordinata.

Senza una approfondita verifica e una certezza realizzativa che le **opere di mitigazione e di compensazione possano essere realizzate contestualmente alle autorizzazioni che potrebbero essere rilasciate**, è ovvio che non può essere approvato il Piano degli Interventi

Per quanto riportato sulla Tavola 4 del PAT - “TRASFORMABILITA’” la TANGENZIALE SUD di CASELLE, come qui individuata per essere una TANGENZIALE dovrebbe essere TANGENTE a tutte le edificazioni poste a Sud di Caselle, altrimenti è una “SECANTE”



Va evidenziato che rispetto al PAT adottato nel Gennaio 2009, sono state approvate delle modifiche, **senza che questa abbiano avuto una evidenzia pubblica** e senza che alla VAS del PAT, così modificata, sia stato possibile poter presentare le Osservazioni e pertanto l'approvazione del "PAT modificato" potrebbe essere nulla ed illegittima.



Le modifiche al PAT che "non sono state Osservate" nella VAS sono la n° 74 - 75 - 78



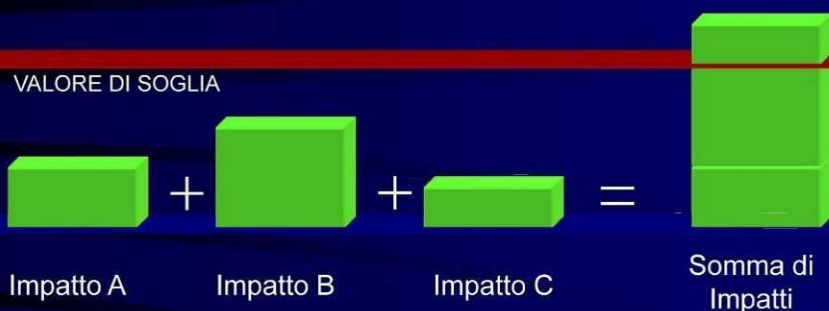
Prima di qualsiasi ampliamento dell'Aeroporto, **prima deve diminuire l'inquinamento dell'A4**



La "Tangenziale Sud" di Caselle, sarà il limite massimo dell'espansione aeroportuale

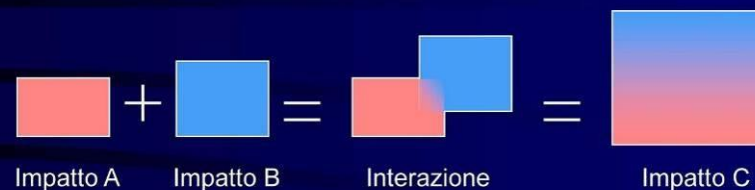
**Obiettivi** da raggiungere con: Accordi di Concertazione e con: Accordi di Programma

### Impatti cumulativi di tipo additivo



Impatti dello stesso tipo possono sommarsi e concorrere a superare valori di soglia che sono formalmente rispettati da ciascun progetto/intervento

### Impatti cumulativi di tipo interattivo



Impatti sinergici:  $\text{Impatto C} > (\text{Impatto A} + \text{Impatto B})$

Impatti antagonisti:  $\text{Impatto C} < (\text{Impatto A} + \text{Impatto B})$

## GESTORI DELLE INFRASTRUTTURE MAGGIORMENTE INTERESSATE

AEROPORTO MILITARE + AEROPORTO CIVILE + AUTOSTRADA "A4" + AUTOSTRADA "A22" + TANGENZIALE OVEST + NUOVA SI.TA.VE + QUADRANTE EUROPA + FERROVIA MI-VE + TAV TO-TS

PIANO RISCHIO AEROPORTO

TANGENZIALE SUD CASELLE

CORTE PALAZZINA

INQUINAMENTO "A22"

**PER SALVARE CASELLE**  
**VALUTAZIONE IMPATTI**  
**CUMULATIVI**

ACCORDI DI CONCERTAZIONE

ACCORDI DI PROGRAMMA

"MARGHERITA NORD"

INQUINAMENTO "A4"

AREE DI VIA VILLA

TANGENZIALE EST CASELLE

## 1° PROBLEMA: Piano di Rischio Aeroportuale che interessa il territorio di Caselle in prossimità della Testata Pista 22.

Il “Piano di Rischio Aeroportuale”, come è noto, deve essere soggetto alla Verifica di Assoggettabilità alla VAS e dato che il Comune di Villafranca, ha già provveduto alla approvazione di detto piano, al fine di illustrare alcune considerazioni, dal Parere della Commissione VAS n° 113 del 30.10.2012 si estrarono alcuni paragrafi al fine di esprimere alcune considerazioni che possono valere anche per il territorio di Caselle, che è l’area del Comune, soggetta alle norme e ai vincoli del Piano di Rischio Aeroportuale.

Il “Piano di Rischio Aeroportuale”, interessando i territori fino ad UN km dall’asse pista, arriva quasi fino alla Chiesa di Caselle.

REGIONE DEL VENETO

giunta regionale  
COMMISSIONE REGIONALE VAS  
AUTORITÀ AMBIENTALE PER LA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

---

**PARERE**  
**n. 113 del 30 ottobre 2012**  
(o.d.g. 12 del 30 ottobre 2012)

*OGGETTO:* Comune di Villafranca di Verona. Aggiornamento Piano di Rischio dell’Aeroporto “Valerio Catullo” e relativa variante al PRG. Verifica di Assoggettabilità (art. 12 D.Lgs. 152/2006).

Qui sotto un estratto di pagina 4 del Parere della Commissione VAS

Il vigente Regolamento per la Costruzione e l’Esercizio degli Aeroporti individua le zone soggette a limitazioni sulla base delle caratteristiche tecniche-operative della pista di volo. In riferimento all’Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca, essendo la pista di volo di codice 4, vengono individuate specifiche zone di tutela ed il paragrafo 6.6 del Regolamento disciplina le prescrizioni per la redazione del piano di rischio:

*“Fermo restando il mantenimento delle edificazioni e delle attività esistenti sul territorio, per i nuovi insediamenti sono applicabili i seguenti indirizzi, in termini di contenimento del carico antropico e di individuazione delle attività compatibili, che i Comuni articolano e dettagliano nei piani di rischio in coerenza con la propria regolamentazione urbanistico - edilizia.*

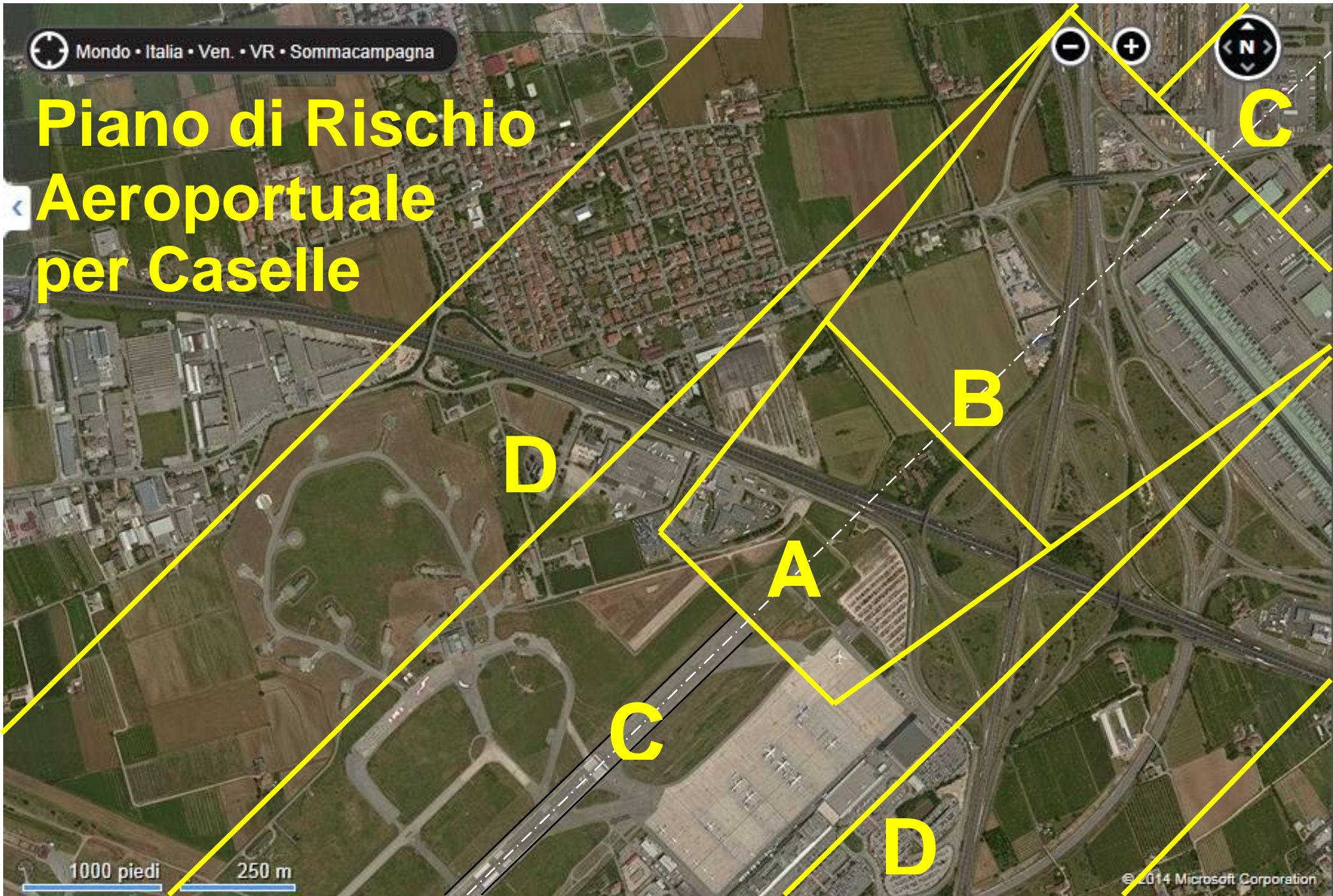
- **Zona di tutela A:** è da limitare al massimo il carico antropico. In tale zona non vanno quindi previste nuove edificazioni residenziali. Possono essere previste attività non residenziali, con indici di edificabilità bassi, che comportano la permanenza discontinua di un numero limitato di persone.
- **Zona di tutela B:** possono essere previsti una modesta funzione residenziale, con indici di edificabilità bassi, e attività non residenziali, con indici di edificabilità medi, che comportano la permanenza di un numero limitato di persone.
- **Zona di tutela C:** possono essere previsti un ragionevole incremento della funzione residenziale, con indici di edificabilità medi, e nuove attività non residenziali.
- **Zona di tutela D:** in tale zona, caratterizzata da un livello minimo di tutela e finalizzata a garantire uno sviluppo del territorio in maniera opportuna e coordinata con l’operatività aeroportuale, va evitata la realizzazione di interventi puntuali ad elevato affollamento, quali centri commerciali, congressuali e sportivi a forte concentrazione, edilizia intensiva, ecc...

**Nelle zone di tutela A, B e C vanno evitati:**

- **insediamenti ad elevato affollamento**, quali centri commerciali, congressuali e sportivi a forte concentrazione, edilizia intensiva, ecc...;
  - costruzioni di scuole, ospedali e, in generale, obiettivi sensibili;
  - attività che possono creare pericolo di incendio, esplosione e danno ambientale.
- *I piani di rischio sono redatti sulla base dei piani di sviluppo aeroportuali; in mancanza di tali piani, il piano di rischio è redatto sulla base della situazione attuale. Nella redazione dei piani di rischio i Comuni possono adattare il perimetro e l’estensione delle zone di tutela sulla base della configurazione del territorio.”.*

Come è possibile dedurre dal testo normativo, il **Piano di Rischio ha la funzione di bloccare o controllare lo sviluppo urbano** (in particolare delle attività non compatibili) ed il **conseguente aumento di carico antropico nelle aree sottese alle direzioni di atterraggio e decollo degli aeroporti**, attraverso la predisposizione di una specifica normativa urbanistico-edilizia comunale; in ciò risiede la sua rilevanza e portata locale.

# Piano di Rischio Aeroportuale per Caselle



1000 piedi

250 m

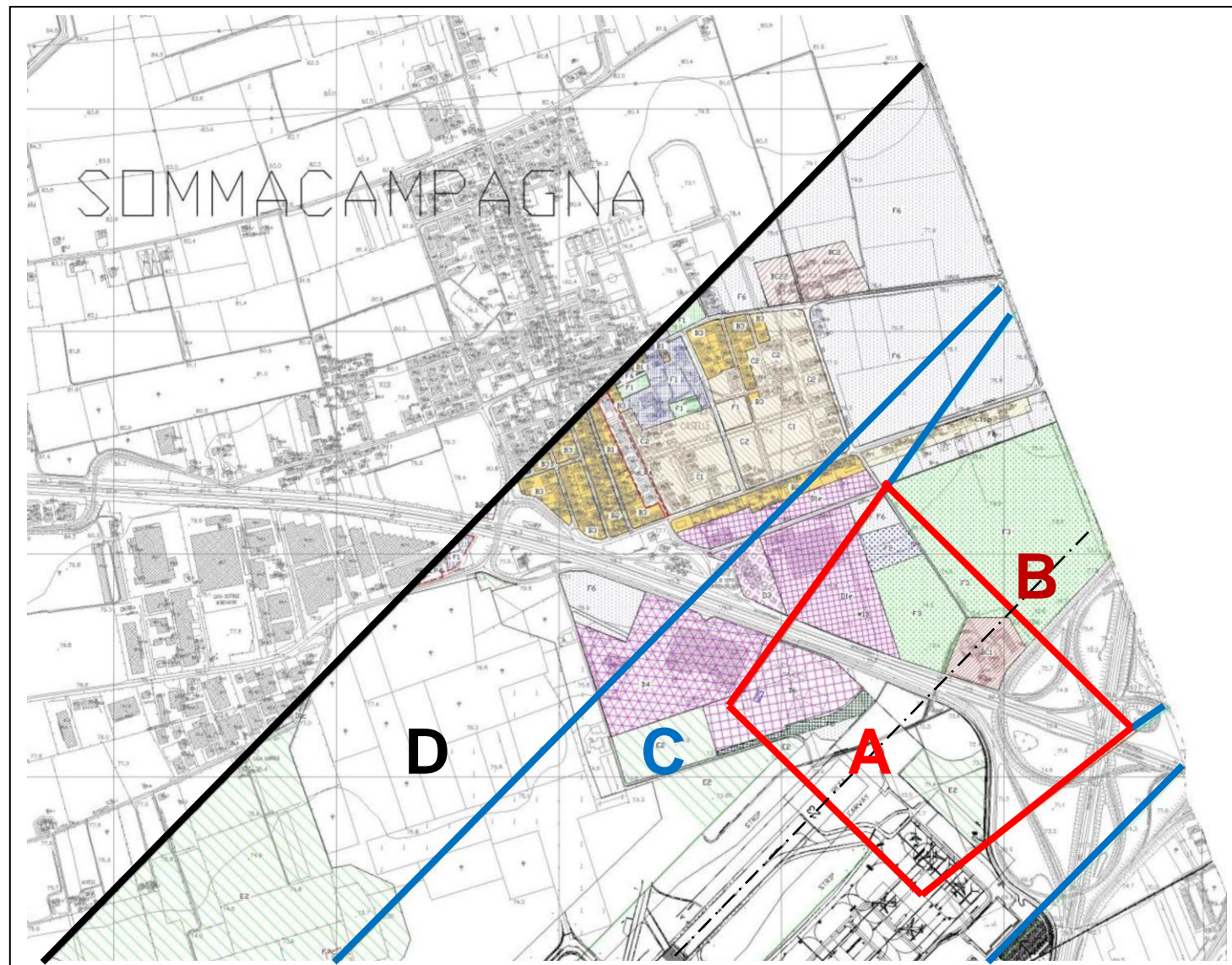
Se cerchiamo il “Piano di Rischio Aeroportuale” sul sito web del Comune di Sommacampagna non troviamo alcun documento, mentre, alcuni di questi documenti, sono reperibili sul sito web del Comune di Verona perché sono stati allegati alla Delibera di Giunta n° 369 del 13.03.2013.

A pagina 21 della **Relazione Tecnica** allegata alla DG 369-2013 viene riportata una immagine del PRG di Sommacampagna con “sovrapposte” le aree del “Piano di Rischio Aeroportuale” come queste erano già state evidenziate nella pagina precedente sulla base di una foto satellitare e ora rappresentate sulla tavola grafica del PRG.

Come evidenziato sulla foto satellitare anche dall’esame di questa tavola del PRG, appare evidente la quantità e la qualità dei territori di Caselle che sono interessati dalle norme del Piano di Rischio Aeroportuale.

Qualsiasi richiesta di trasformazione urbanistica che avesse da ricadere all’interno di queste aree, devono rispettare le norme del “Piano di Rischio Aeroportuale”.

Risulta pertanto essere evidente che qualsiasi “Accordo di Concertazione” che abbia da interessare le aree ricadenti all’interno del perimetro della zonizzazione del “Piano di Rischio Aeroportuale” deve essere predisposto al fine che le possibilità edificatorie rispettino queste norme.



- **Zona di tutela A:** è da limitare al massimo il carico antropico. In tale zona non vanno quindi previste nuove edificazioni residenziali. Possono essere previste attività non residenziali, con indici di edificabilità bassi, che comportano la permanenza discontinua di un numero limitato di persone.
- **Zona di tutela B:** possono essere previsti una modesta funzione residenziale, con indici di edificabilità bassi, e attività non residenziali, con indici di edificabilità medi, che comportano la permanenza di un numero limitato di persone.
- **Zona di tutela C:** possono essere previsti un ragionevole incremento della funzione residenziale, con indici di edificabilità medi, e nuove attività non residenziali.
- **Zona di tutela D:** in tale zona, caratterizzata da un livello minimo di tutela e finalizzata a garantire uno sviluppo del territorio in maniera opportuna e coordinata con l’operatività aeroportuale, va evitata la realizzazione di interventi puntuali ad elevato affollamento, quali centri commerciali, congressuali e sportivi a forte concentrazione, edilizia intensiva, ecc...

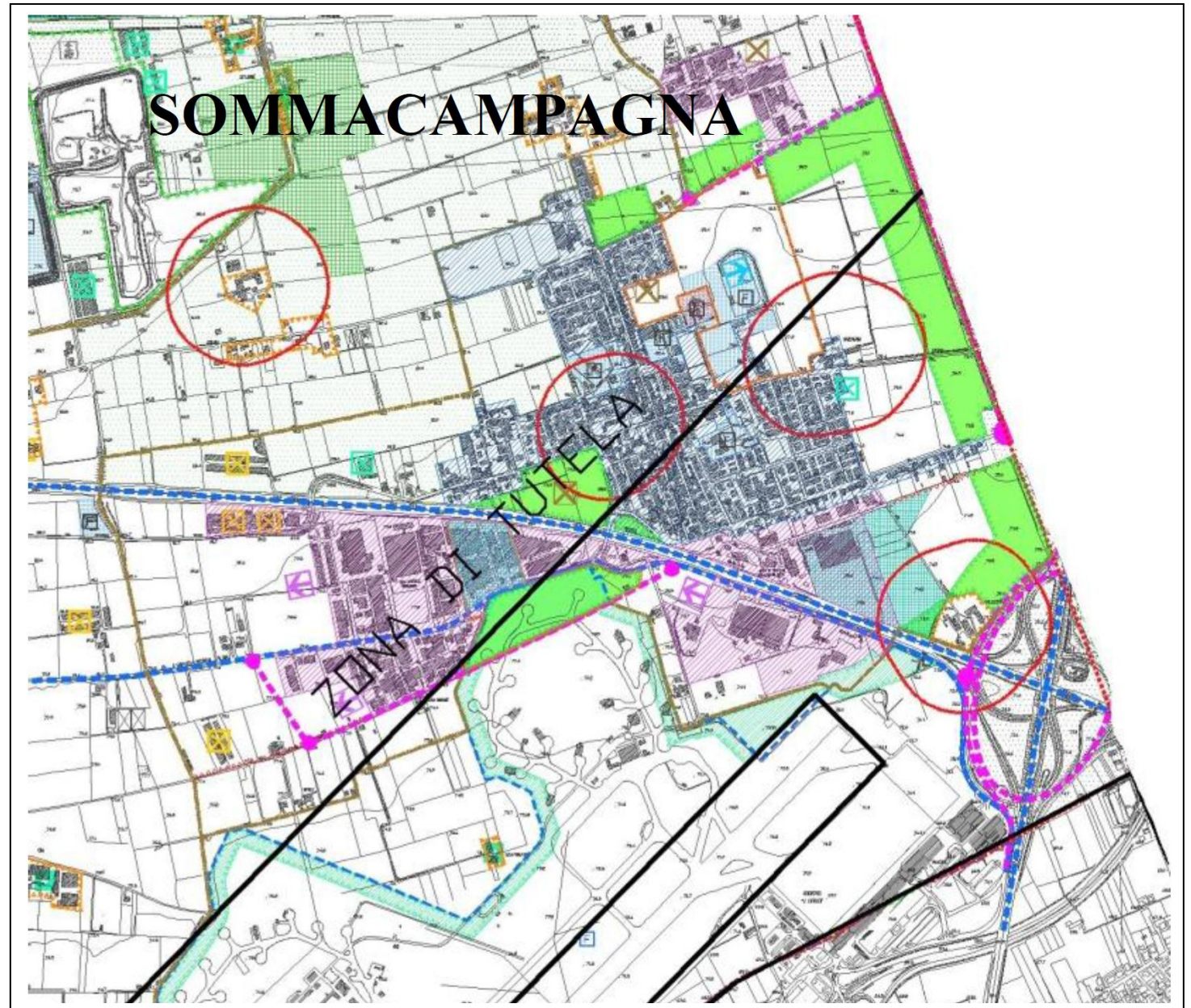
Da questa altra tavola grafica riportata nella **Relazione Tecnica** allegata alla Delibera di Giunta del Comune di Verona che è un estratto della tavola n. 4 del PAT di Sommacampagna appare evidente la quantità delle aree di Caselle che sono interessate dai vincoli del **Piano di Rischio Aeroportuale**.

Le ultime considerazioni relative al Piano di Rischio che vengono evidenziate sono la trascrizione dell'ultimo capitolo del Parere della Commissione VAS sul Piano di Rischio Aeroportuale approvato da Villafranca:

*“Atteso che il piano **riduce il potenziale aumento di consumo del suolo e favorisce il mantenimento delle specificità ecologiche e la conservazione del paesaggio rurale**, al fine di promuovere l'evoluzione dello paesaggio stesso verso obiettivi di migliore qualità, si suggerisce di potenziare l'inserimento di aree a verde limitrofe ai centri abitati e alle zone residenziali e di potenziare gli aspetti ecologici del paesaggio con la riqualificazione a verde delle sponde dei canali irrigui con specie vegetali autoctone, nonché di potenziare le qualità ecologiche con l'introduzione, dove è possibile, di zone a rimboscimento”.*

Ma se per il Comune di Villafranca, le aree ricomprese nel Piano di Rischio Aeroportuale, in particolare in “testata pista 04”, sono interamente agricole ed interessa marginalmente l'abitato di Dossobuono, ben diversa è la situazione dei territori di Caselle.

Pare pertanto che sia evidente che qualche **milione di metri quadrati** del territorio di Caselle verranno sottoposti ai vincoli delle norme del “**Piano di Rischio Aeroportuale**”.



Considerato che milioni di metri quadrati del territorio di Caselle verranno sottoposti ai vincoli e alle norme del “**Piano di Rischio Aeroportuale**”, il Comune di Sommacampagna, cosa dovrebbe chiedere all'Aeroporto come compensazione per questa imposizione di vincoli che limitano le possibilità edificatorie? Si può quantificare il danno economico che subisce il territorio di Caselle dall'imposizione di questi nuovi vincoli? Quali opere compensative deve realizzare l'Aeroporto Catullo al fine, appunto, di compensare il deprezzamento del valore dei territori sottoposti a vincolo? Può essere questo un elemento di valutazione da inserire in un **ACCORDO di CONCERTAZIONE** al quale l'Aeroporto Catullo deve aderire, pena la... **non approvazione di nuovi ampliamenti?**

## 2° PROBLEMA: Margherita Nord dell'Aeroporto Militare e Valutazione Impatto Ambientale (VIA) dell'Aeroporto Civile.

Se andiamo a leggere alla pagina 16 del Parere VAS relativo del Piano di Rischio Aeroportuale come approvato dal Comune di Villafranca quanto ivi scritto evidenzia ancora una volta che l'Aeroporto Catullo deve essere sottoposto alla Valutazione di Impatto Ambientale e pertanto si riporta quanto ivi scritto:

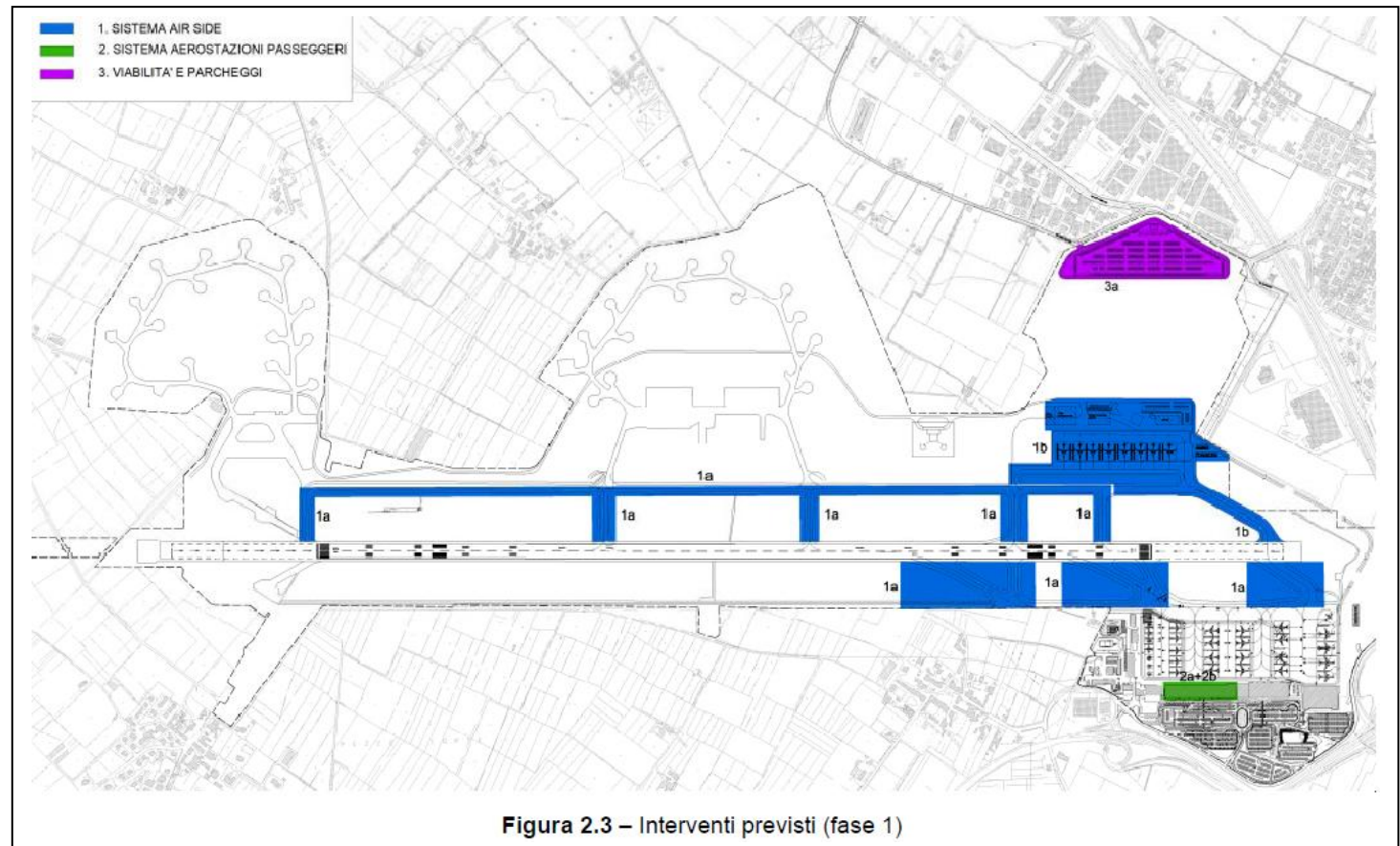
Nel ricordare che l'assunzione del **Piano di Rischio dell'Aeroporto Valerio Catullo** e della Variante Parziale al PRG vigente **non riguarda e non disciplina in alcun modo le infrastrutture e/o la gestione dell'Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca (regolate, invece, dal Piano di Sviluppo Aeroportuale in corso di elaborazione da parte della Società di Gestione Aeroporto Valerio Catullo SpA e che verrà sottoposto a specifica Procedura di VIA di competenza statale)**, si ritiene che la loro contestuale attuazione, in linea generale, non determini nuovi impatti negativi e diretti sul territorio e sull'ambiente, non essendo programmate o allocate nuove destinazioni urbanistiche, opere od attività non già previste dal vigente strumento di pianificazione comunale.

Se su Google, nel campo di ricerca si scrive: **"Procedura di Scoping"** il risultato è questo: **"Delimitazione del campo d'indagine (scoping)**. La procedura di **delimitazione del campo d'indagine o scoping** è una procedura tecnico - amministrativa volta a valutare la proposta dei contenuti del successivo **Studio di Impatto Ambientale** (in sigla **S.I.A.**) al fine di indirizzare il proponente di un'opera alla completa e sufficiente analisi delle componenti ambientali interessate dal progetto. Normalmente si parte da una **proposta di indice dello S.I.A. con una descrizione sommaria dell'opera da realizzare e del territorio in cui si inserisce**, descrivendo quindi le **tipologie di analisi e i modelli di studio** che verranno condotte per determinare i possibili impatti.

L'amministrazione esaminatrice **approva la proposta di S.I.A.** indicando eventuali **ulteriori elementi di approfondimento rispetto a quelli proposti**. In ogni caso, l'attivazione di una delimitazione del campo d'indagine **non preclude, in fase di procedura di valutazione dell'impatto ambientale, la richiesta di eventuali integrazioni o approfondimenti anche di tipo analitico"**.

Dopo che il Ministero dell'Ambiente, con la lettera dell'11 febbraio 2008 indirizzata all'Aeroporto Catullo ebbe a stabilire... **che la struttura aeroportuale in questione deve essere soggetta alla procedura di VIA Nazionale"**, invece di predisporre tutta la documentazione necessaria per la VIA, l'Aeroporto Catullo decise di attivare la procedura di **"scoping"** come sopra descritta.

Ma diversamente da quanto sottoscritto dall'Aeroporto Valerio Catullo, nell'**ACCORDO di CONCERTAZIONE** con il Comune di Sommacampagna, nelle aree che erano state indicate come **"Aree a filtro" a protezione di Caselle** (come evidente nella tavola allegata) l'Aeroporto prevede... **PARCHEGGI**.



Si evidenzia questo dettaglio per dimostrare l'**inaffidabilità** della Aeroporto Catullo SpA, quando **deve rispettare** quanto era già stato stabilito nell'**ACCORDO di CONCER-TAZIONE** con il nostro Comune.

In questa parte non entriamo nel merito di quanto presentato dalla Aeroporto Catullo SpA per la **procedura di scoping**, se non ricordando che le **prescrizioni che la Commissione VIA-VAS** ebbe da determinare, in ogni caso andrebbero lette, anche se sono riferite a questa tipologia di procedura, **che però attesta l'obbligatorietà della VIA.**

E che l'Aeroporto Catullo fosse obbligato alla predisposizione della documentazione necessaria alla procedura di VIA, questo venne stabilito in diverse lettere inviate da ENAC, di cui qui a lato se ne riporta un ultimo paragrafo che pare sia in equivocabile, perchè **non solo l'Aeroporto Catullo deve essere sottoposto a V.I.A. ma si evidenzia che: "fermo restando che nelle more di tale adempimento la Società Aeroporto Valerio Catullo non darà luogo ad interventi che abbiano a comportare incrementi capacitivi di traffico, ottemperando così alla vigente normativa comunitaria e nazionale".**

E che l'Aeroporto Catullo deve essere sottoposto a V.I.A., questo lo stabilisce anche la Direzione Generale Ambiente della Commissione Europea, che archivia la pratica EU PILOT 240/08/ENVI, dopo che ha avuto assicurazione, dal Ministero dell'Ambiente, che l'Aeroporto Catullo verrà sottoposto a VIA.

Anzi, la D.G.A. della C.E. aggiunge anche una "**raccomandazione**" che per la VIA che deve essere predisposta, siano valutati anche tutti gli impatti ambientali verificatisi nel **periodo successivo al 14 marzo 1999**, quando venne modificata la Direttiva VIA.

**Considerato** che le metodologie che il Proponente intende adottare per le elaborazioni che lo Studio di Impatto Ambientale deve riportare, ai sensi di legge, risultano essere nel complesso idonee;

**Considerato** che il livello di approfondimento degli studi che il Proponente ha preliminarmente preso in considerazione ed intende presentare mediante lo Studio di Impatto Ambientale appare nel complesso sufficiente, con talune carenze appresso evidenziate;

Per concludere, questo Ente rappresenta che il piano di sviluppo dell'aeroporto di Verona, unitamente allo Studio di Impatto Ambientale associato (il cui preliminare è stato trasmesso al Ministero dell'Ambiente con nota n°0038414/DIRGEN/API) verrà sottoposto a procedura di VIA, fermo restando che nelle more di tale adempimento la Società Aeroporto Valerio Catullo non darà luogo ad interventi che abbiano a comportare incrementi capacitivi del traffico, ottemperando così alla vigente normativa comunitaria e nazionale.

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

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



Dopo aver ricordato questo, va evidenziato che quanto riportato nella procedura di *scoping* non corrisponde poi a quanto pubblicato poche settimane fa sui media locali relativamente a quello che dovrebbe essere il nuovo Piano di Sviluppo dell'Aeroporto Catullo che (come è evidente, per come a lato riprodotto), andrebbe ad interessare le aree denominate "Margherita Nord" della zona ex militare, il cui sviluppo aeroportuale andrebbe ad "incunearsi" dentro l'abitato di Caselle.



Vista la quantità e la qualità degli **impatti ambientali** che interessano l'abitato di Caselle, è evidente che l'area: "Margherita Nord", non può e non dovrà mai essere sede di ampliamenti e/o di nuovi potenziamenti delle attività "avio" dell'Aeroporto Catullo ed è pertanto evidente che un limite, una linea invalicabile, deve essere ben definita in modo che la Catullo SpA, sappia da subito, che quel limite - verso il centro abitato di Caselle - "è un limite... non superabile".

L'area del sedime aeroportuale, individuata come "Margherita Nord" - dopo che per oltre 50 anni è stata "inutilmente" utilizzata per "inesistenti" attività aero militari - deve tornare in uso alla Comunità di Caselle al fine di aumentare la superficie a disposizione di tutti i nostri cittadini, come sembrava che avesse tentato di fare la appena passata amministrazione Comunale (vedi a lato).

Questo limite "invalicabile" per l'espansione delle attività "avio" dell'Aeroporto va evidenziato sul PAT, ma soprattutto sul territorio ed il modo migliore per poter evidenziare questo "limite" è la realizzazione della "Tangenziale Sud" di Caselle, "linea" invalicabile all'espansione dell'Aeroporto.

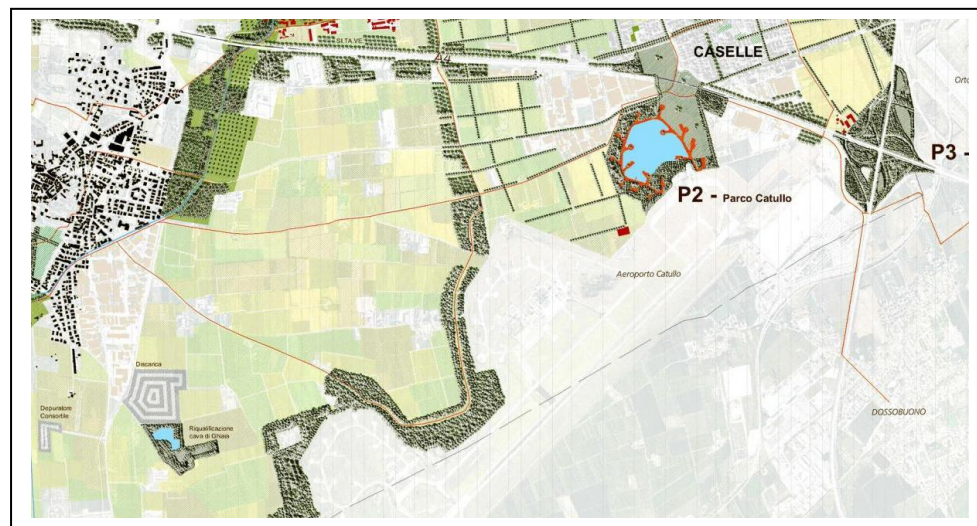
## CASELLE: MARGHERITA NORD AEROPORTO VALERIO CATULLO

C'È LA CONCRETA PROSPETTIVA CHE L'AREA  
POSSA ESSERE CEDUTA AL COMUNE

**S**tiamo lavorando su due fronti per poter finalmente acquisire, con buone prospettive di riuscita, l'area della Margherita, elemento di primaria importanza per la realizzazione della "Cintura Verde" di mitigazione a protezione dell'abitato di Caselle e per il miglioramento della viabilità.

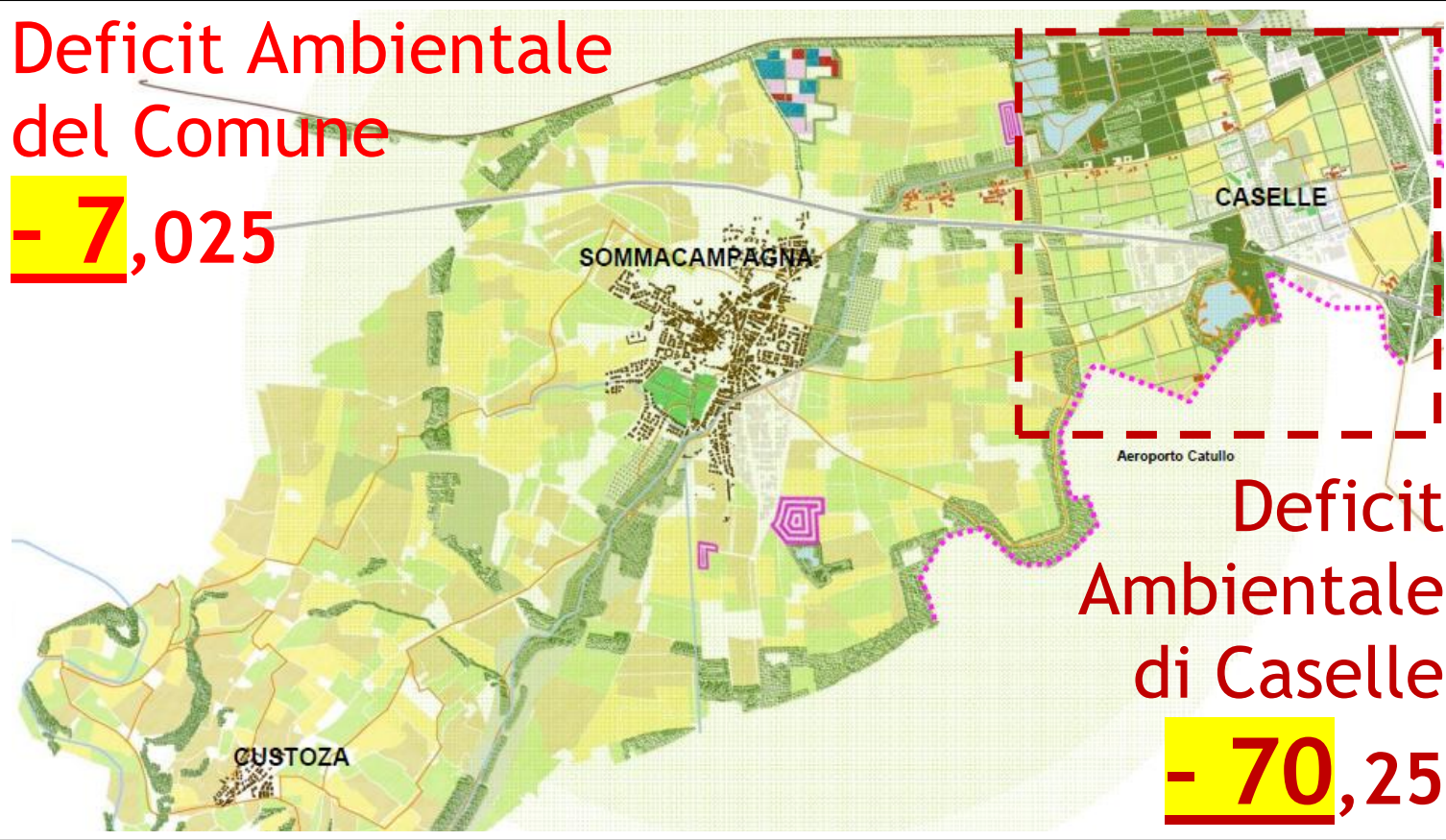
Collegata alla questione “Margherita Nord” - di cui se ne auspica l’acquisizione al patrimonio comunale, anche come **Compensazione Ambientale** per i **50 anni di disagi** che gli abitanti di Caselle hanno dovuto subire in conseguenza dello svolgimento delle attività militari dell’Aeroporto Militare di Villafranca - sono le aree ubicate all’interno del perimetro militare che dovrebbero essere trasformate in aree “a verde alberato”, al fine di costituire quella “Cintura Verde” che dovrebbe compensare l’inquinamento ambientale prodotto dall’Aeroporto.

Come è noto il sedime occupato dall’Aeroporto è di circa 3 milioni di mq. di cui quasi l’80% di questo è territorio del Comune di Sommacampagna e di questi quasi 2,5 milioni di metri quadrati, pochissimi, se non un’area limitatissima, qualche centinaio di mq. sono alberati e se lungo i circa 7 km di perimetro dell’aeroporto che interessano il comune di Sommacampagna fosse realizzata una fascia alberata larga circa 100 metri, si potrebbe ottenere un’area alberata della superficie di circa 700.000 metri quadrati, che potrebbe occupare circa un quarto dell’intero sedime aeroportuale, con positive ricadute sulla qualità dell’aria.



## Deficit Ambientale del Comune

**-7,025**



## Deficit Ambientale di Caselle

**-70,25**

Che vi sia la necessità dover trasformare delle aree a prato in zone boscate questo viene ricordato nel parere della Commissione VAS dove è stato determinato che: “Il Deficit Ecologico per il Comune di Sommacampagna è risultato pari a - 7,025 unità di sup/ind. Il valore ottenuto è stato considerato elevato rispetto al deficit ecologico medio italiano (3,02 unità di sup-ind). Il dato sta ad indicare che per soddisfare i consumi interni e smaltire l’inquinamento prodotto, sarebbe necessaria una superficie territoriale equivalente pari a 7 volte quella reale”.

E se poi aggiungiamo anche quanto determinato nel parere VAS del Piano di Rischio Aeroportuale dove: si suggerisce di potenziare l’inserimento di aree a verde limitrofe ai centri abitati ... di potenziare gli aspetti ecologici del paesaggio ... nonché di potenziare le qualità ecologiche con l’introduzione, dove è possibile, di zone a rimboscimento... le aree migliori, dove realizzare questi “rimboschimenti” sono proprio quelle dentro l’Aeroporto.

Oggi non è ben chiaro cosa l'Aeroporto voglia realizzare nella Margherita Nord ma a quanto pare, sempre dai "media" (vedi a lato), parrebbe che questa area debba essere destinata a **parcheggi di auto**, quando, invece, se quell'area fosse riempita di "magazzini", questi potrebbero schermare il rumore aeroportuale.

Considerato che le aree della "Margherita Nord" distano solo poche centinaia di metri dall'Interporto del Quadrante Europa, qui potrebbero trovare sede una serie di insediamenti da destinare a magazzini a servizio dell'Interporto e per questi edifici, progettati in adeguato modo, andrebbero assegnate anche delle funzioni protettive per l'abitato di Caselle, come schermi per la mitigazione del rumore aeroportuale, generato dall'aeroporto stesso e pertanto nelle aree della "Margherita Nord" potrebbero essere realizzati anche dei magazzini e depositi.

In merito alla **VIA, Valutazione Impatto Ambientale**, va ricordato che sul sito web dell'Aeroporto Catullo, nella sezione "AMBIENTE", ci sarebbe scritto questo: "La società ha predisposto il Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA) che progressivamente tiene conto delle esigenze di adeguamento ai flussi di traffico e **richieste di modifica da parte dei comuni limitrofi**. Solo dopo la definitiva approvazione da parte di ENAC del PSA, in piena coerenza con gli indirizzi della Commissione Europea e secondo approcci metodologici condivisi con il Ministero dell'Ambiente, ENAC attiverà la procedura presso il Ministero dell'Ambiente per la **Valutazione di Impatto Ambientale (VIA)**, come avviene per gli altri aeroporti. e parrebbe quindi essere evidente che per l'Aeroporto Catullo... serve la VIA.



I soggetti su cui bisogna intervenire e con cui dialogare al fine di poter arrivare a stipulare un "Accordo di Concertazione", sono tre: la Catullo SpA, il Demanio Militare e il Demanio Civile e pertanto senza un **Accordo di Concertazione** sottoscritto, nessun ampliamento potrà mai essere concesso all'Aeroporto "Valerio Catullo" per gli eventuali ampliamenti o potenziamenti che possano essere previsti nel Piano di Sviluppo.

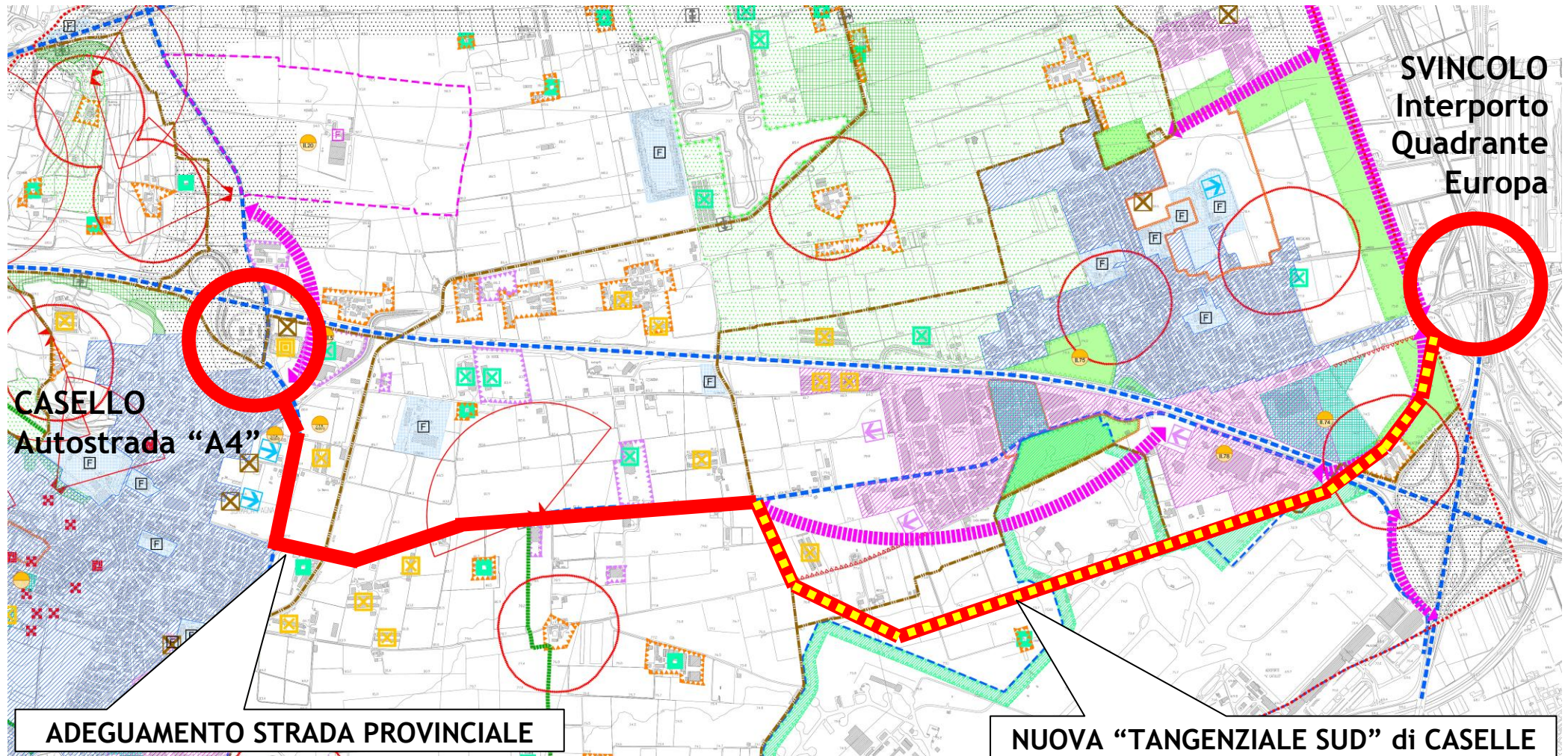
Senza la cessione *gratuita* al Comune di Sommacampagna delle aree della "Margherita Nord"... nessun ampliamento dell'Aeroporto può e deve essere approvato dal Ministero dell'Ambiente e/o dei Trasporti.

Poi che parte delle aree della "Margherita Nord" (escluse quelle destinate ad Aree a Filtro e a Verde Pubblico) possano essere destinate a delle attività a complemento e/o anche a supporto della attività aeroportuali, la decisione finale è.. e sarà solo di esclusiva competenza del Comune di Sommacampagna, che comunque sarà subordinata alla realizzazione della nuova viabilità denominata "Tangenziale Sud" di Caselle.

La "Tangenziale Sud" di Caselle oltre ad essere di servizio per l'Aeroporto andrà anche a favorire un **nuovo collegamento con l'Interporto Q.E.**

### 3° PROBLEMA: La Tangenziale Sud di Caselle per eliminare il traffico di attraversamento di Caselle e per diventare una nuova viabilità che sia a servizio dell'Interporto: "Quadrante Europa", ma anche dell'Aeroporto "Valerio Catullo"

Nella sottostante tavola del PAT - Trasformabilità, se da una parte abbiamo il Casello Autostradale sull'A4 e dall'altra abbiamo lo svincolo d'ingresso alle aree del Quadrante Europa, una viabilità che sia tangente all'abitato di Caselle, non può che essere individuata a Sud del centro abitato e pertanto il possibile tracciato della "Tangenziale Sud" di Caselle, come indicate nel PAT andrebbero modificate, come sotto evidenziate.



Potenziando il "sedime" delle Strade Provinciali dall'uscita del Casello Autostradale fino all'inizio dei territori di Caselle e realizzando poi la "Tangenziale Sud di Caselle interamente "in trincea", si potrebbe recuperare una quantità enorme di ghiaia che potrebbe impedire l'apertura della "cave di prestito" che serviranno alla TAV e alla 3ª Corsia dell'A22 e dell'altra ghiaia potrebbe essere utilizzata per realizzare i "rilevati in terra" e le "dune alberate" che dovrebbero servire a limitare la propagazione del rumore delle attività aeroportuali "a terra" e mitigare gli impatti ambientali generati dalle autostrade.

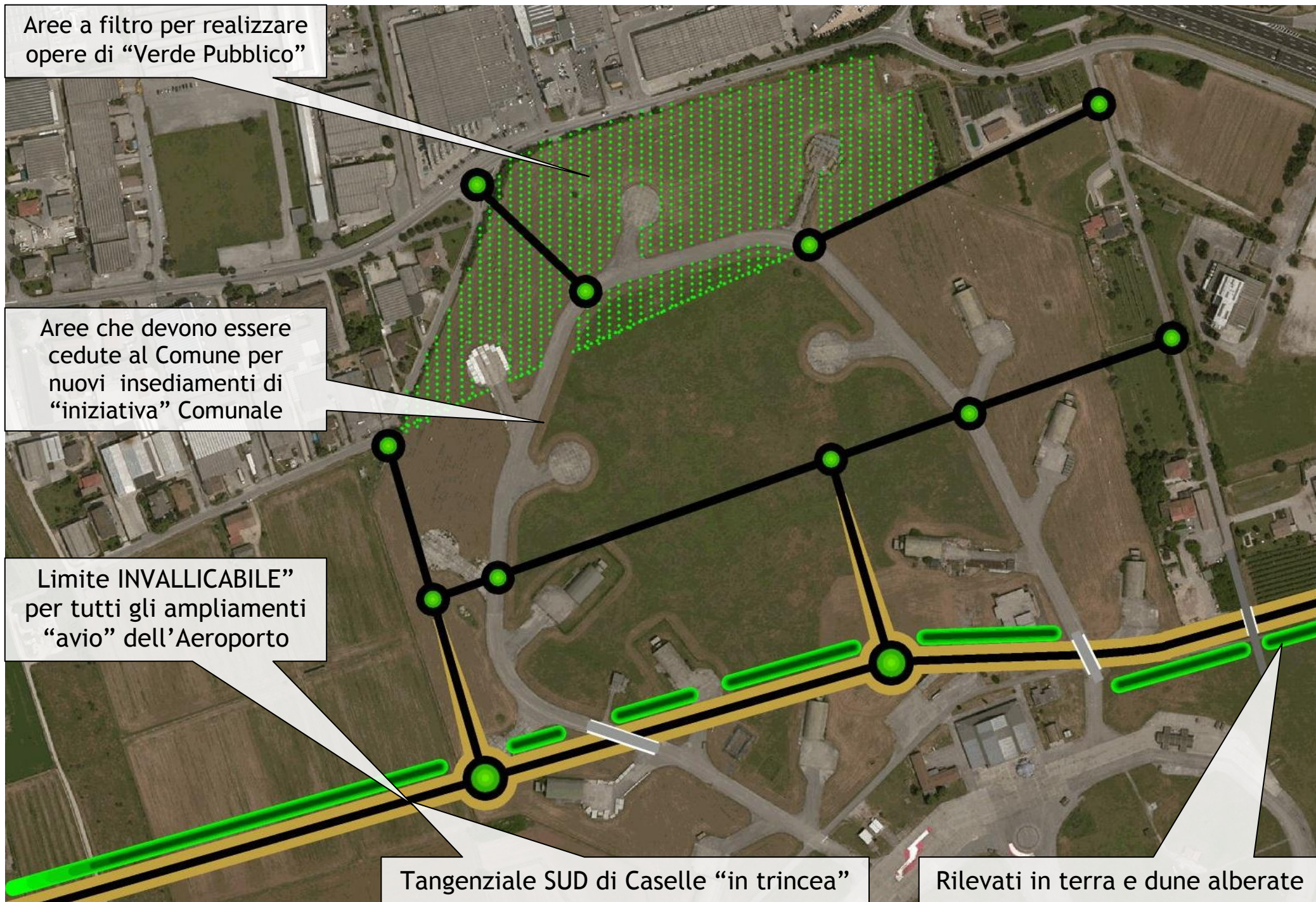
Aree a filtro per realizzare opere di "Verde Pubblico"

Aree che devono essere cedute al Comune per nuovi insediamenti di "iniziativa" Comunale

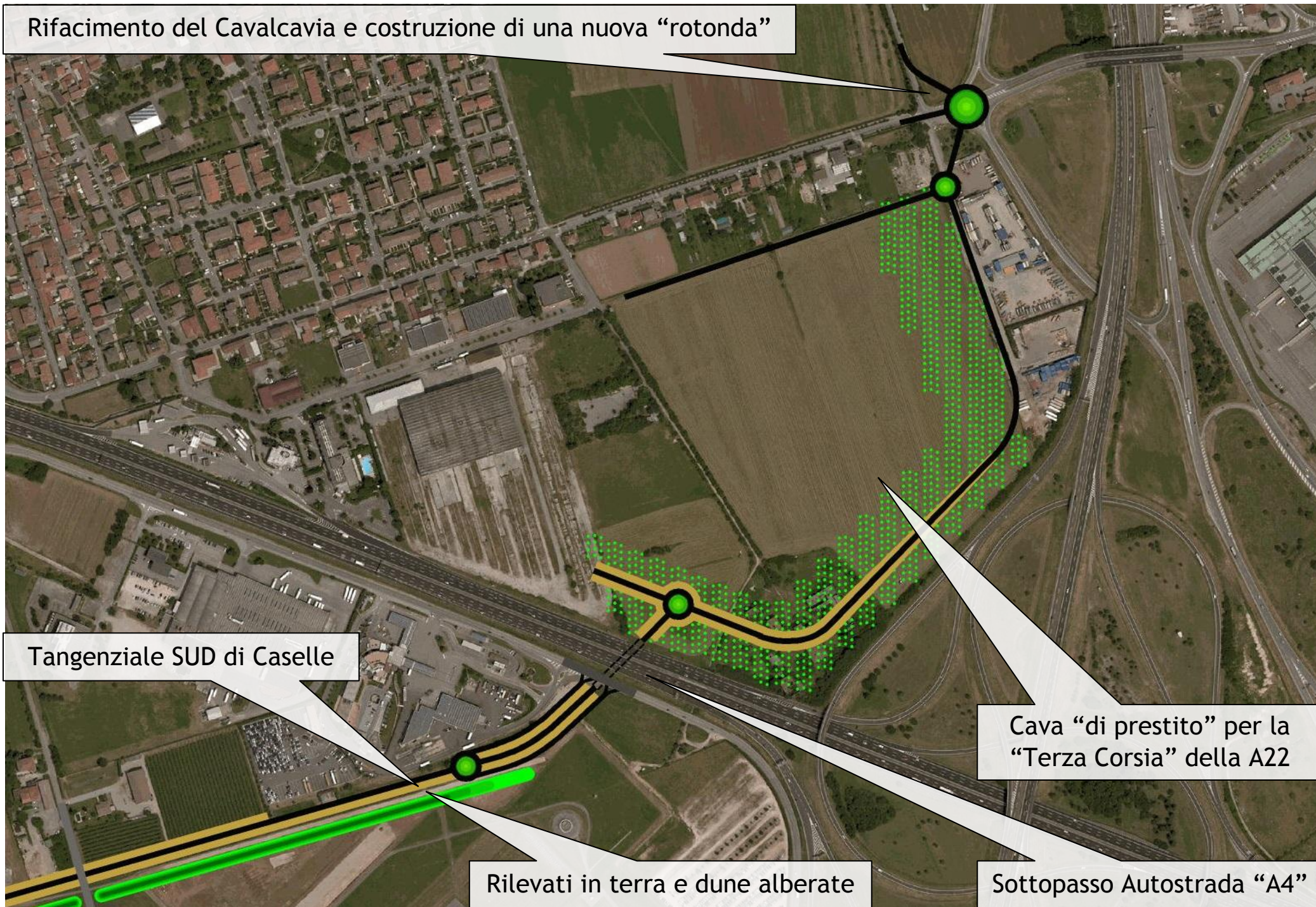
Limite INVALLICABILE" per tutti gli ampliamenti "avio" dell'Aeroporto

Tangenziale SUD di Caselle "in trincea"

Rilevati in terra e dune alberate



Rifacimento del Cavalcavia e costruzione di una nuova "rotonda"



Tangenziale SUD di Caselle

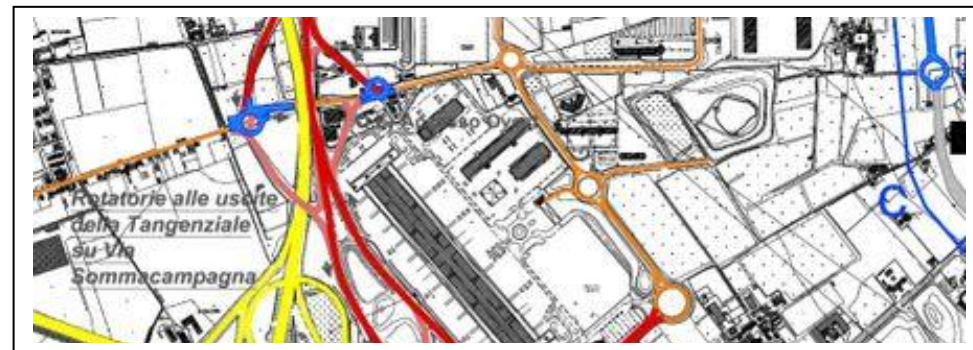
Cava "di prestito" per la  
"Terza Corsia" della A22

Rilevati in terra e dune alberate

Sottopasso Autostrada "A4"

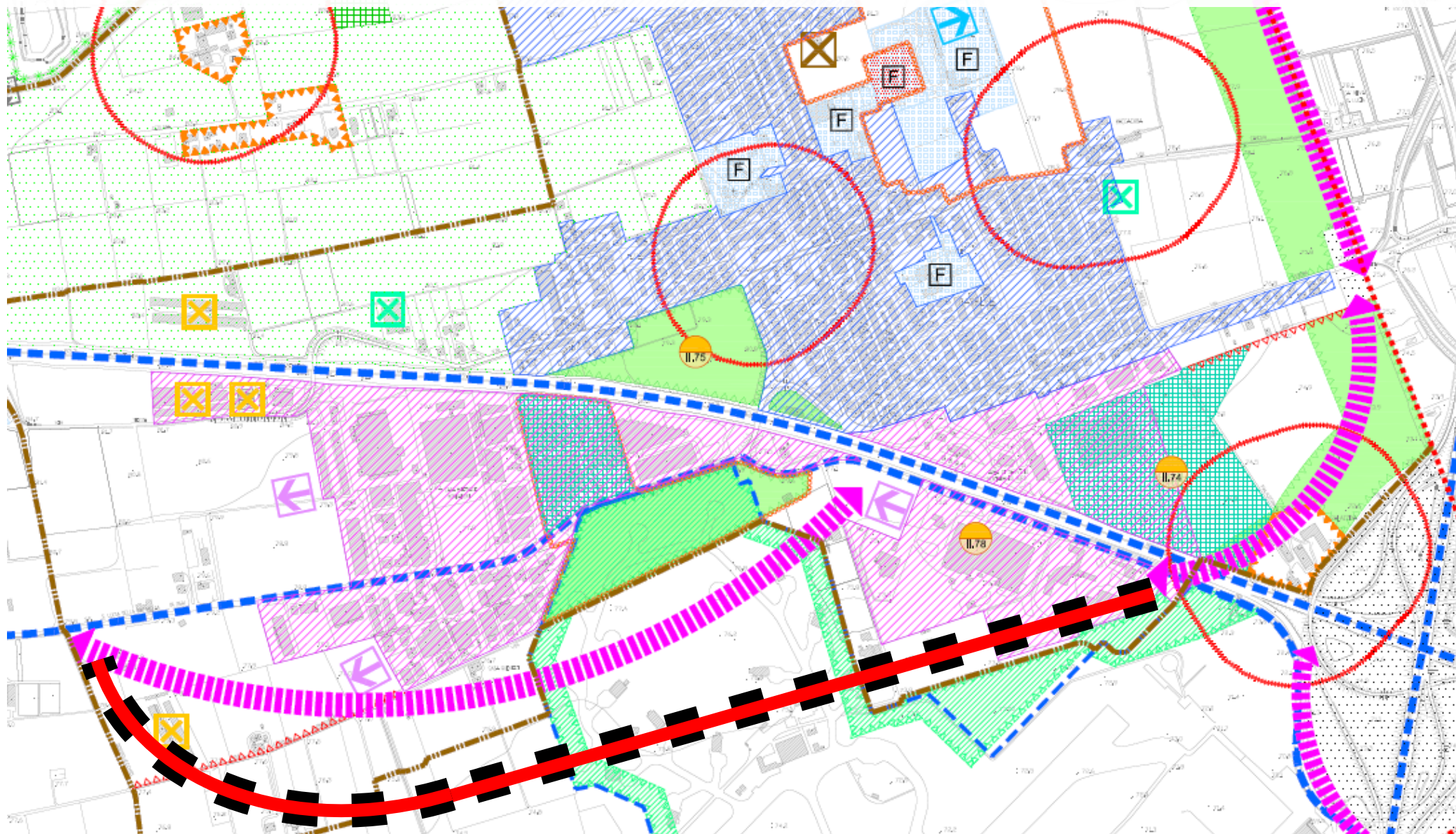
In merito alla “rotonda” che dovrebbe essere costruita all’inizio di Via Verona, va ricordato che il 16 maggio 2014, tra l’Autostrada del Brennero e la Provincia di Verona è stata sottoscritta una Convenzione che prevede la spesa da parte della “A22” di circa 35 milioni di euro di cui 15 destinati al miglioramento della viabilità di accesso al Quadrante Europa, che comprende anche la realizzazione di due rotonde alla base del cavalcavia sull’A 22 e sulla Tangenziale Ovest.

Ed è pertanto evidente che la “Tangenziale Sud” di Caselle, potrebbe essere inserita in questo Piano degli Interventi, con spese a carico dell’A22, proprio per poter migliorare l’accesso al Quadrante Europa per accedere e recedere dall’esistente Casello sull’A4 di Sommacampagna e quindi in direzione verso Ovest.



Va ricordato che a causa di lavori per la “3<sup>a</sup> Corsia” dell’A22, l’attuale Cavalcavia sull’Autostrada e sulla Tangenziale Ovest, verrà demolito e ricostruito in loco, con la contemporanea costruzione delle due rotonde e pertanto la costruzione della “Tangenziale Sud” di Caselle potrebbe essere realizzata assieme ai lavori per la “3 Corsia” dell’A22, al fine di migliorare l’accesso da e verso ovest con le aree del Quadrante Europa e anche con l’Aeroporto Valerio Catullo.

Per quanto riportato sulla Tavola 4 del PAT - “TRASFORMABILITA’” la TANGENZIALE SUD di CASELLE, come qui individuata per essere una TANGENZIALE dovrebbe essere TANGENTE a tutte le edificazioni poste a Sud di Caselle, altrimenti è una “SECANTE”

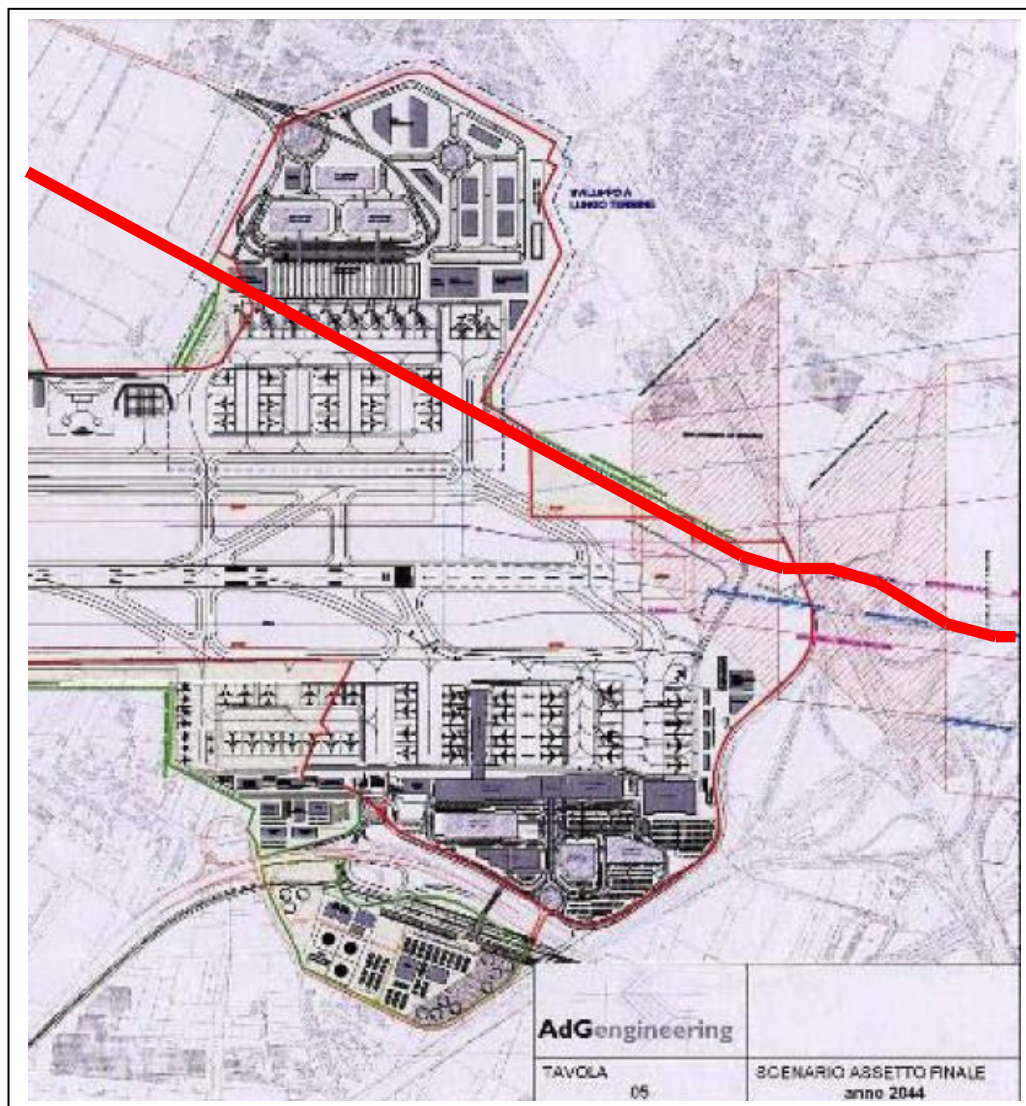
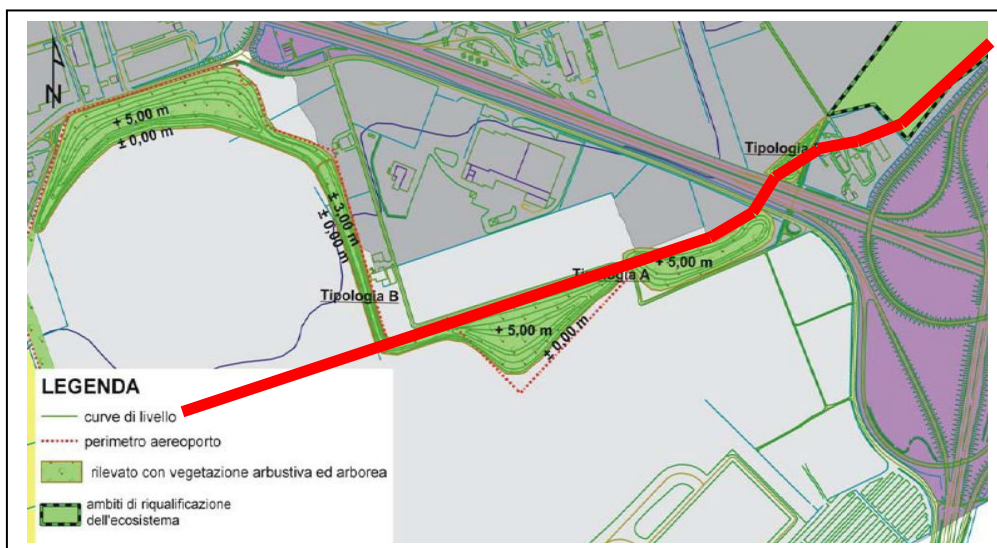




Premesso questo ricordiamo che per la V.A.S. del PAT era stato predisposto il: **“PRONTUARIO PER LE MITIGAZIONI AMBIENTALI DI INFRASTRUTTURE VIARIE E AEROPORTUALI NEL COMUNE DI SOMMACAMPAGNA” - FOCUS SULL’AEROPORTO “VALERIO CATULLO”** e di questo documento si riporta l’immagine a fianco riprodotta che doveva rappresentare una delle possibili soluzioni per il “folle” Piano di Sviluppo Aeroportuale” che era nelle intenzioni della Catullo SpA, voler arrivare ad ottenere l’autorizzazione.

Su questa immagine - con linea rossa - andiamo a riprodurre il tracciato di quella che dovrebbe diventare la “Tangenziale Sud” di Caselle, che come sin qui ampiamente descritto dovrebbe essere il limite “invalidabile” alle mire di espansione dell’Aeroporto Catullo verso l’abitato di Caselle.

Ma in prossimità della proposta di Tangenziale Sud” (evidenziata anche qui sotto con linea rossa) il Comune di Sommacampagna, nella VAS del PAT ha previsto che fossero realizzate delle “dune” in “rilevato con vegetazione arbustiva ed arborea” per mitigare gli inquinamenti aeroportuali.



Ricordando che milioni di metri quadrati del territorio di Caselle verranno sottoposti ai vincoli e alle norme del “Piano di Rischio Aeroportuale”, il Comune di Sommacampagna, prima di permettere qualsiasi altro ampliamento e potenziamento dell’Aeroporto Catullo, deve limitare l’espansione delle attività “avio” verso il territorio di Caselle e pertanto la nuova “Tangenziale Sud” di Caselle, ne diventa il limite *invalidabile* e confine all’espansione aeroportuale.



La “Tangenziale Sud” di Caselle deve pertanto essere inserita come una tra le opere di **Compensazione Ambientale** a carico dell’Aeroporto Catullo SpA, la quale poi andrà a coordinarsi con il Quadrante Europa e con l’Autostrada del Brennero per la sua effettiva realizzazione, che verrà costruita assieme alle opere di **Mitigazione Ambientali** costituite dalle “dune” in “rilevato con vegetazione arbustiva ed arborea” realizzate recuperando il materiale sul posto.

E pertanto anche la “Tangenziale Sud” di Caselle sarà un intervento da inserire in un **ACCORDO di CONCERTAZIONE** al quale l’Aeroporto Catullo deve aderire, pena la... **non approvazione di nuovi ampliamenti** in modo che sia migliorata la viabilità a Sud di Caselle che sarà “tangente” all’attuale edificato.

Tangenziale SUD di Caselle






Rilevati in terra e dune alberate

### LEGENDA

-  A/B - rilevato con vegetazione arbustiva ed arborea
-  C - fascia boscata
-  ambiti di riqualificazione dell'ecosistema
-  perimetro aeroporto

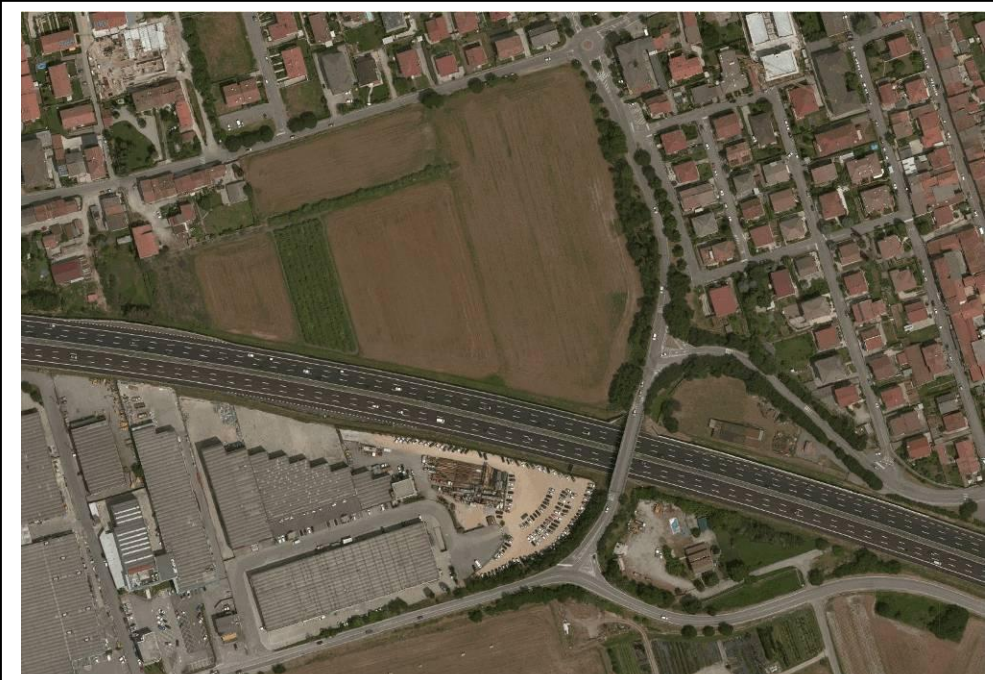
### Piano Classificazione Acustica

#### ZONA

-  01 zona con classificazione acustica
-  02 zona di rispetto stradale o ferroviario
-  03 zona agricola
-  04 zona aeroportuale
-  05 zona a per feste o sagre

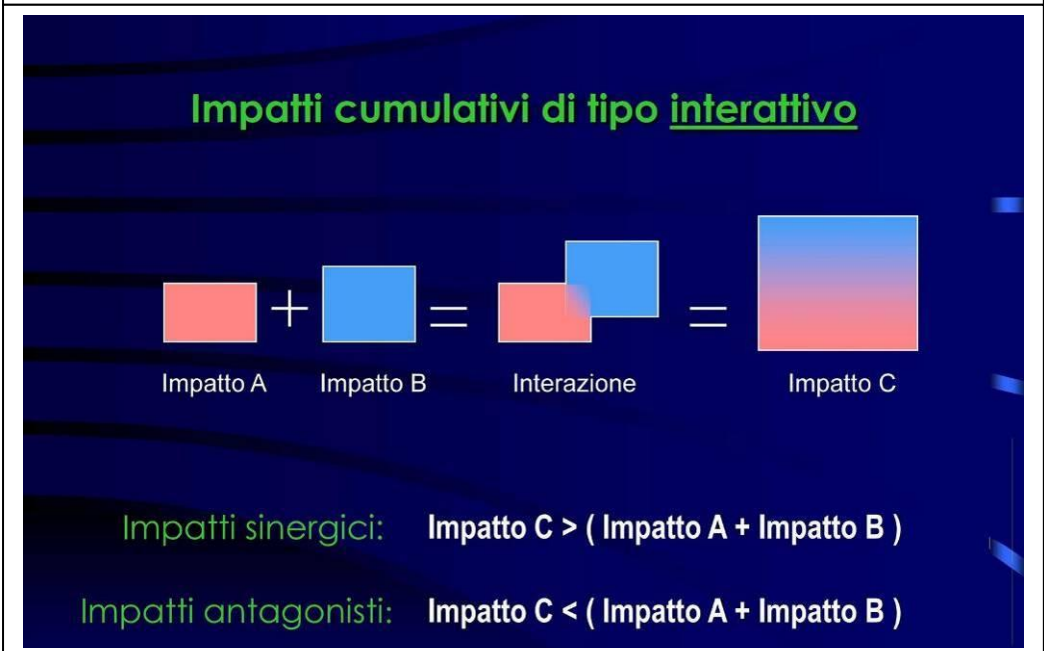
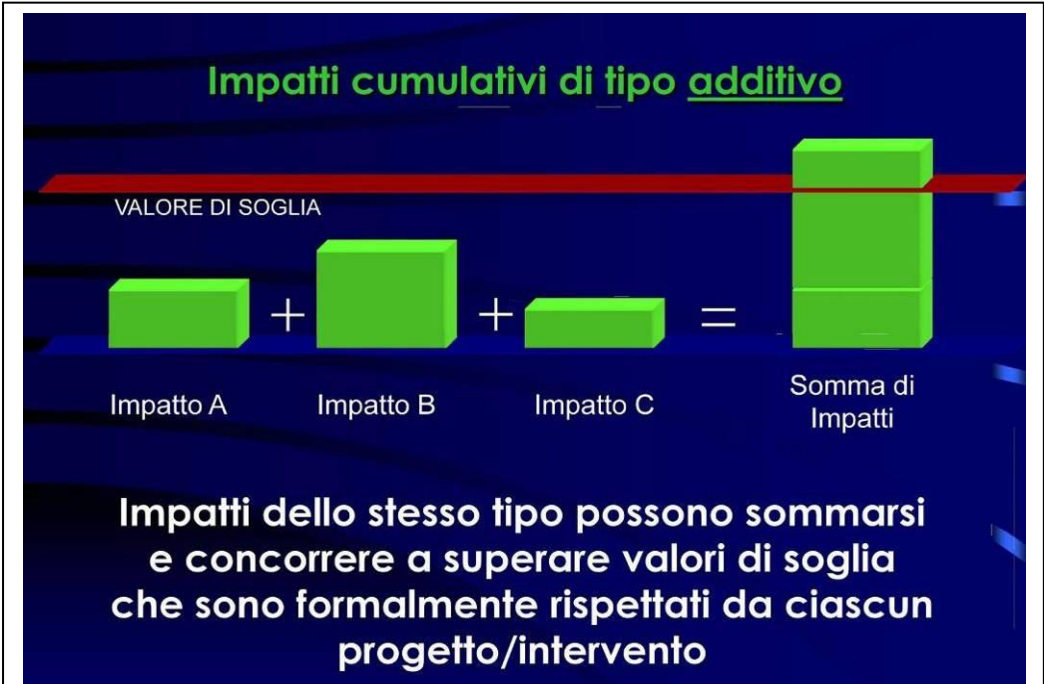
#### 4° PROBLEMA: L'inquinamento generato dall'A4 deve essere eliminato altrimenti niente ampliamento dell'Aeroporto?

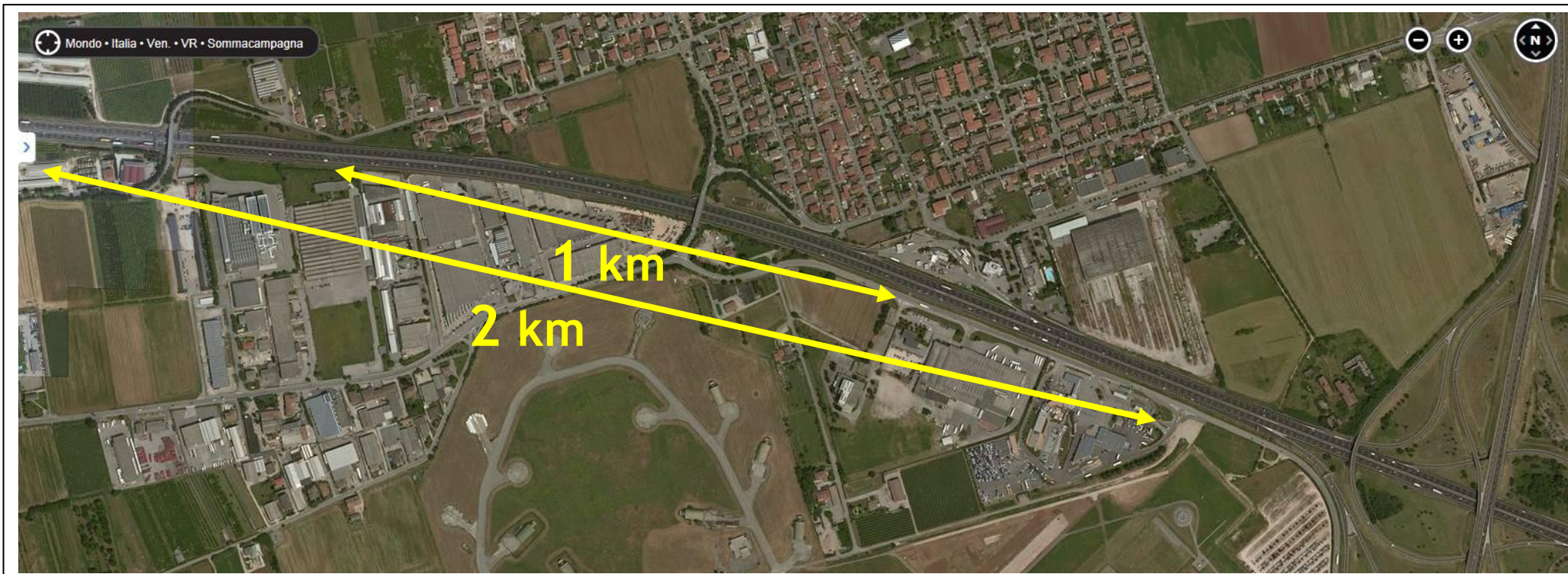
Se il traffico automobilistico “da e per” l'Aeroporto e il Quadrante Europa, potrebbe essere confinato sulla “Tangenziale Sud” di Caselle, prima di nuovi potenziamenti e/o ampliamenti di infrastrutture sovra comunali, tra cui anche la 3^ Corsia dell'A22 e dell'Aeroporto Catullo, **deve essere diminuito** (e non solo mitigato) **l'inquinamento generato dall'Autostrada “A4”**.



A parere del sottoscritto, nemmeno nel Rapporto Ambientale della VAS del PAT, vi è stata una analisi della reale situazione degli impatti ambientali cumulativi che interessano il centro abitato di Caselle, in quanto mancano le sommatorie degli inquinanti generati dall'Autostrada A22, dal Quadrante Europa e dal fatto che con il vento proveniente da Est, la qualità dell'aria della città di Verona va ad interessare il centro abitato di Caselle.

E se stabilissimo che il **Deficit Ambientale** di Caselle dovesse essere almeno uguale alla “**media**” del **Deficit Ambientale Comunale**, cioè “**-7,025**” e se questo dato dovesse essere quel “**valore di soglia da non superare**” e se andassimo quindi a verificare gli impatti cumulativi di tipo “additivo” e gli impatti ambientali di tipo “interattivo”, parrebbe essere evidente che gli impatti ambientali creati dall'Autostrada A4 dovrebbero essere **pari a ZERO** e questo risultato si ottiene solo... realizzando una... “Galleria Artificiale”.





Realizzare una **Galleria Artificiale** è la **soluzione migliore** per abbattere l'impatto ambientale creato dall'Autostrada "A4" (almeno nel tratto di 1 km che interessa di più il centro abitato), ma i costi per realizzare questa "protezione a salvaguardia" di Caselle, sono proibitivi a meno che questa protezione non sia realizzata con **pannelli fotovoltaici** (sulle pareti o sulle coperture) in modo che il costo di realizzazione sia ammortizzato con la produzione di energia elettrica, come evidenziato nel seguente articolo.

### **Un'autostrada di pannelli fotovoltaici nei boschi del Belgio**

**Un'autostrada di pannelli fotovoltaici è stata realizzata tra i boschi del Belgio.** L'autostrada fotovoltaica copre un tunnel ferroviario sulla tratta ad alta velocità Amsterdam-Parigi. L'impianto è il frutto di un accordo tra Enfinity, contractor belga specializzato in rinnovabili e Infrabel, il gestore dell'infrastruttura ferroviaria belga. «Creata per proteggere i treni dalla caduta degli alberi senza danneggiare l'ecosistema, **la galleria ha oggi un ulteriore valore aggiunto ambientale perché produce energia pulita** – spiega Francesco Zorgno, amministratore delegato Enfinity Italia – Siamo convinti che questo possa essere il futuro del fotovoltaico: **l'installazione di pannelli su superfici di strutture esistenti che non vanno a deturpare il paesaggio.** Anche in Italia stiamo lavorando molto su impianti su tetto».



<http://www.impresaoggi.com/it2/454-unautostrada-di-pannelli-fotovoltaici-nei-boschi-del-belgio/>

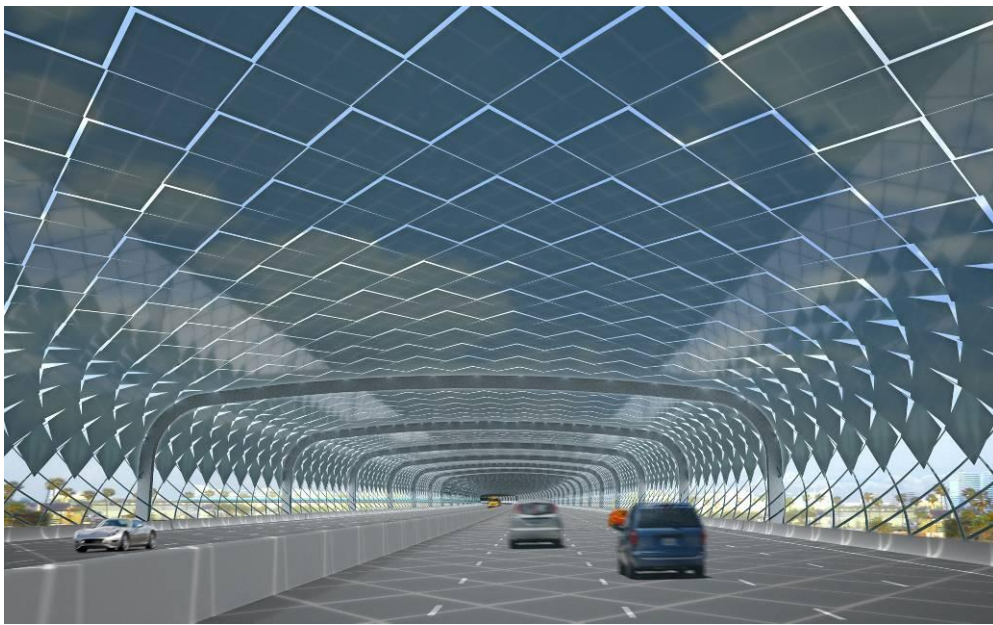
L'autostrada fotovoltaica ha una **lunghezza di 3,4 chilometri**, ed è costituita da **16.000 pannelli monocristallini** Jinko Solar della potenza di 245 watt di picco. Complessivamente la superficie fotovoltaica misura **27.830 mq per una potenza installata di 3,92 megawatt di picco**. Ogni anno l'impianto sarà in grado di produrre **3.300 MWh, l'equivalente del consumo elettrico medio annuo di circa 1000 famiglie**. L'energia prodotta verrà utilizzata in loco per alimentare i treni e la rete ferroviaria stessa. «L'energia servirà la stazione centrale di Anversa e il raccordo ferroviario, fornendo illuminazione e alimentando i macchinari legati al funzionamento del raccordo stesso. – continua Zorgno – Vorremmo sensibilizzare altri paesi europei a pensare al fotovoltaico in questo modo e prendere in considerazione questo tipo di applicazione». Enfinity ha potuto contare su un incentivo in conto energia pari a 0,35euro/kWh. **L'investimento complessivo è stato di 15,7 milioni di euro e la realizzazione dell'impianto ha richiesto circa due mesi**. Prima dell'inizio dei lavori, sono stati condotti studi sull'impatto della forza del vento e delle vibrazioni sui pannelli causate dai treni di passaggio. I lavori sono stati ultimati in dicembre ma, dopo l'allacciamento in rete, per la reale entrata in funzione è stato necessario aspettare i primi di giugno. Ora l'impianto è funzionante. **Nel giro di 20 anni l'autostrada fotovoltaica risparmierà all'ambiente 47.300 tonnellate di anidride carbonica**.

Se per 3,4 km di “autostrada fotovoltaica”, larga probabilmente quanto tre corsie autostradali hanno speso 15,7 milioni di euro è probabile che per ricoprire un tratto autostradale largo come 4 corsie per senso di marcia e lungo circa un terzo forse basterebbero 7/8 milioni, compreso anche la realizzazione di un tratto di “galleria artificiale” ricoperta di verde per unire le due parti del paese di Caselle che oggi sono divise dall'Autostrada “A4”.

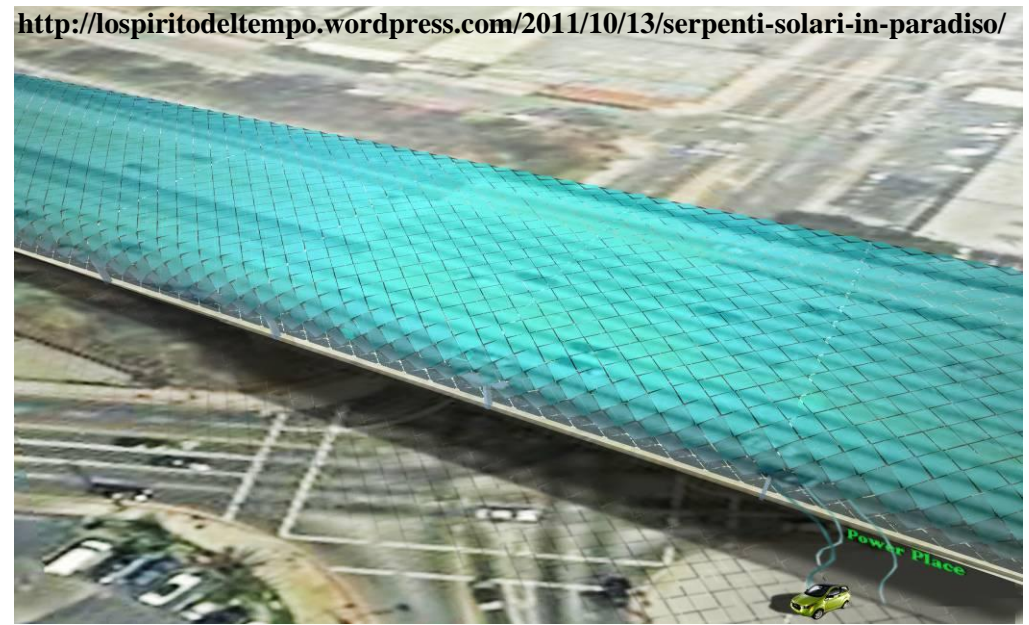


[www.italiascreen.info/viadotti-per-attraversamento-degli-animali-sono-gia-realta/](http://www.italiascreen.info/viadotti-per-attraversamento-degli-animali-sono-gia-realta/)





<http://lospiritedeltempo.wordpress.com/2011/10/13/serpenti-solari-in-paradiso/>



Lungo l'Autostrada "A4", nel territorio che interessa Caselle, si concretizzare tutte quelle azioni che possano portare a far sì che l'inquinamento conseguente alla presenza dell'Autostrada abbia (A) da essere eliminato totalmente per un tratto di circa un km mediante la realizzazione di una **galleria artificiale**, (B) che sia tendente a zero, con l'utilizzo di **barriere fotovoltaiche** e alti "muri a verde" verdi fino ad una lunghezza di 2 km e (C) che ne sia mitigata anche la componente rumore e inquinamento dell'aria mediante la realizzazione di **aree a verde e fasce boscate** in modo da arrivare ad una lunghezza di circa 5 km.

Solo dopo che le tutte le problematiche conseguenti all'impatto ambientale come generate dall'Autostrada "A4" sono state mitigate, compensate, ripristinate, restaurate e risanate... solo dopo sarà poi possibile prendere in considerazione un eventuale potenziamento e/o ampliamento dell'Aeroporto Catullo.

Ampliamento e/o potenziamento dell'Aeroporto che comunque non potrà essere realizzato oltre al limite già individuato con la "Tangenziale Sud" di Caselle, la cui costruzione è da ritenersi infrastruttura indispensabile a salvaguardia della popolazione di Caselle che deve essere aperta al traffico prima dell'eventuale inizio dei lavori relative alle opere ed interventi che dovessero essere approvati nel Piano di Sviluppo Aeroportuale.

PIEMONTE  
**Arpa**  
Agenzia Regionale  
per la Protezione Ambientale  
Area PIPS  
Settore Promozione Attività  
Conservazione della Natura



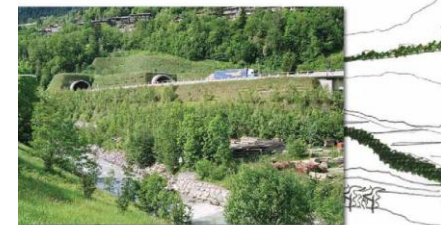
**Fasce verdi polifunzionali  
delle autostrade**  
una proposta multicriteriale  
per la realizzazione  
di interventi di mitigazione



ISPRA  
Istituto Superiore per la Protezione  
e la Ricerca Ambientale

CATAP  
Comitato dell'Associazione  
Tecnica Italiana  
per l'Ambiente e il Paesaggio

**Mitigazioni a verde  
con tecniche di rivegetazione  
e ingegneria naturalistica  
nel settore delle strade**



65.4/2010

**MANUALE E LINEE GUIDA**

Va comunque evidenziato che da quando l'Autostrada "A4" è entrata in esercizio (anno 1962) e da quando è stata ampliata a tre corsie (metà anni 80) a parte la costruzione (*se pur tardiva*) di barriere antirumore, **mai altre opere e/o interventi sono stati realizzati per mitigare e/o compensare gli impatti ambientali e gli inquinamenti** generate da questa infrastruttura negli ultimi 50 anni nei confronti del centro abitato di Caselle.

In questo contesto è interessante da leggere un articolo pubblicato su: "La Voce" il 28.06.2014, a titolo: "[Per le autostrade la fine della concessione non arriva mai](#)" con sottotitolo: "*Alla scadenza della concessione, le autostrade potrebbero tornare gratuitamente allo Stato. Una norma semplice e mai applicata. Perché i concessionari cercano in ogni modo di ottenere rinnovi senza gara o almeno lunghe proroghe. Come utilizzare i pedaggi per risolvere il problema degli indennizzi*"... e di questo articolo si evidenziano questi paragrafi:

... i nuovi **investimenti** (ad esempio, terze corsie) sono avviati negli anni a ridosso della scadenza, sempre per accrescere ulteriormente l'indennizzo di subentro. I concessionari poi, forti anche dei loro appoggi politici, **fanno di tutto per ottenere rinnovi senza gara** o per evitare che ne vengano fatte di "vere" e aperte.

... La Cisa e la **Brescia-Padova** hanno ottenuto **lunghe proroghe** con l'appiglio della costruzione di nuove tratte previste all'origine, in **concessioni** ormai **vecchie** di quaranta o **cinquanta anni**, ottenute al tempo **senza gara e gratuitamente**.

IL CASO AUTOBRENNERO. Ben diversa appare invece la situazione dell'Autobrennero. Una legge del 2010 prevedeva che l'Anas dovesse indire una gara entro l'anno. Bandita poi con un anno di ritardo, è stata contestata dalla concessionaria con vari ricorsi al Tar e dopo tre anni non pare vi sia ancora in vista alcuna soluzione, mentre continuano i tentativi di parlamentari della **Regione di ottenere proroghe o lunghi rinvii mediante "colpi di mano" con emendamenti** a leggi finanziarie inseriti all'ultimo momento.

... Se l'autostrada venisse devoluta allo Stato, senza bandire alcuna gara per rinnovo, **l'esborso per l'indennizzo potrebbe essere finanziato a debito** con grande facilità dall'Anas (o da un altro ente pubblico che subentri nella proprietà dell'autostrada) e rimborsato in poco più di un anno, considerando che l'autostrada produce un **flusso di cassa operativo di oltre 150 milioni l'anno**. Né sono previsti significativi nuovi investimenti.

I **pedaggi** furono introdotti per finanziare il costo delle nuove autostrade.

Logica vorrebbe dunque che, terminato l'ammortamento e la concessione, com'è nel caso dell'Autobrennero, **i pedaggi venissero eliminati** o quanto meno riportati a quanto necessario per coprire i soli costi di manutenzione.

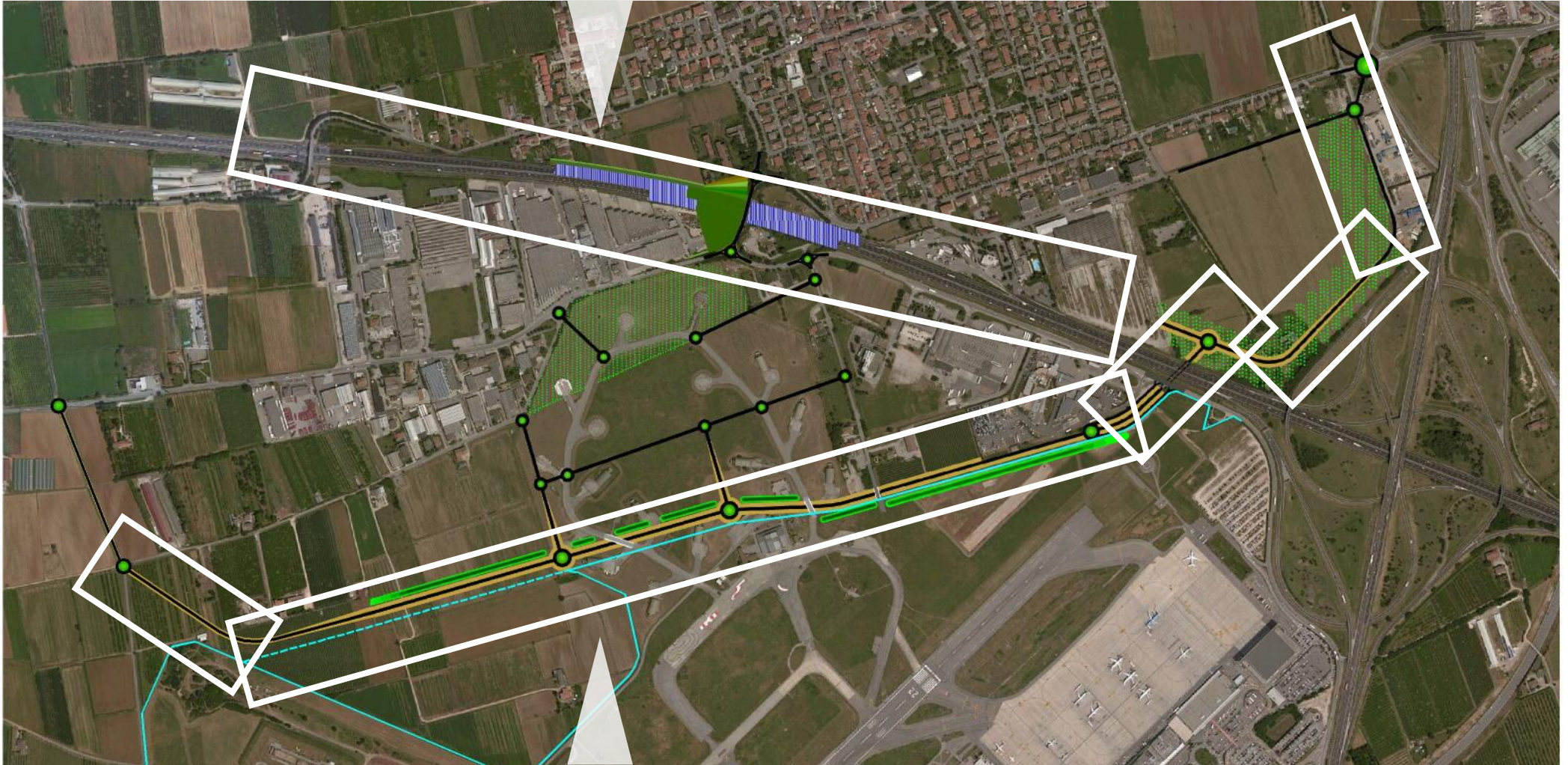
Mantenendo invece i pedaggi al livello attuale si genera un cospicuo flusso di **profitto che ha la natura di imposta**. È preferibile allora che sia lo Stato stesso a riscuotere questa componente d'imposta, piuttosto che venderla a un nuovo concessionario che, nella determinazione del prezzo offerto, applicherebbe certo un forte sconto al flusso di profitti atteso.



The screenshot shows the website lavoce.info with the date SABATO 28 GIUGNO 2014. The URL is <http://www.lavoce.info/rinnovi-concessioni-autostrade-pedaggi/>. The navigation menu includes HOME, ARGOMENTI, DOSSIER, and ARCHIVIO. The article title is "Per le autostrade la fine della concessione non arriva mai" and the author is Giorgio Ragazzi. Social media sharing options for Twitter (72), Facebook (155), and Google+ (4) are visible. The article text is partially visible, starting with "Alla scadenza della concessione, le autostrade potrebbero tornare gratuitamente allo Stato. Una norma semplice e mai applicata. Perché i concessionari cercano in ogni modo di ottenere rinnovi senza gara o almeno lunghe proroghe. Come utilizzare i pedaggi per risolvere il problema degli indennizzi."

**Perché i Cittadini di Caselle, dopo aver subito per decenni gli impatti ambientali generati dall'Autostrada "A4" e "A22" (e dall'incrocio tra queste due autostrade), non hanno diritto ad ottenere opere-interventi di mitigazione e di compensazione ambientale che possa riportare gli impatti a quali erano prima della realizzazione di queste infrastrutture sovra comunali valutando gli effetti cumulativi creati dalle due autostrade.**

Prima di qualsiasi ampliamento dell'Aeroporto, **prima deve diminuire l'inquinamento dell'A4**



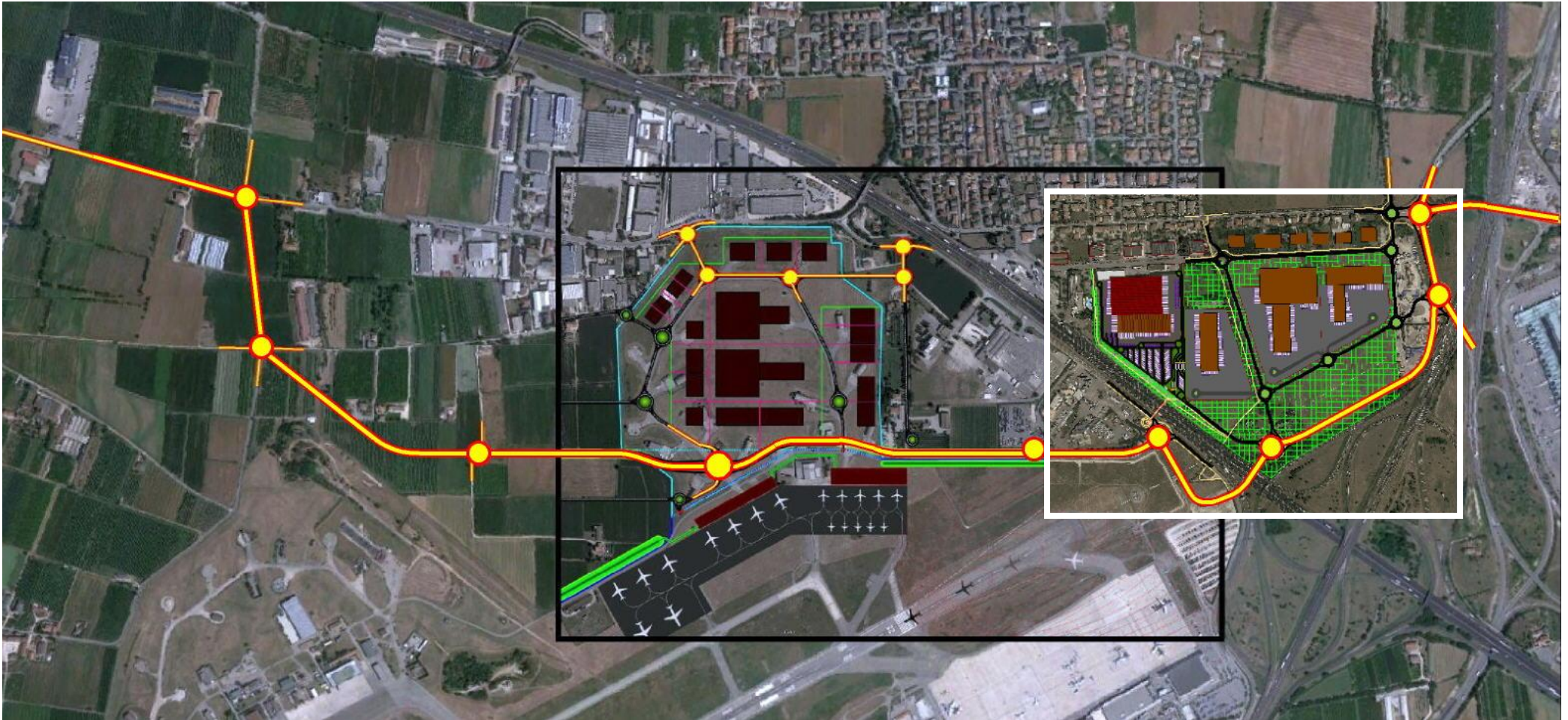
La "Tangenziale Sud" di Caselle, sarà il limite massimo dell'espansione aeroportuale

**Obiettivi** da raggiungere con: Accordi di Concertazione e con: Accordi di Programma



# Aree della “MARGHERITA NORD” dell’Aeroporto di Verona

**BOZZA-PROPOSTA** per un nuovo **ACCORDO DI CONCERTAZIONE**, per le **aree a SUD di Caselle** con l’obiettivo di **PROGETTARE PER PROTEGGERE** al fine di poter realizzare delle Opere e degli Interventi di **Mitigazione**, di **Compensazione**, di **Ripristino**, di **Restauro** e di **Risanamento Ambientale**, per **“Salvare Caselle”**.



Ovviamente quanto qui elaborato e che viene qui presentato come una **“OSSERVAZIONE-PROPOSTA”** per il **PIANO** degli **INTERVENTI** vorrebbe meglio descrivere le **possibilità realizzative della TANGENZIALE SUD** di Caselle e la **TRASFORMAZIONE d’USO della MARGHERITA NORD** e di seguito si illustra una possibile Proposta-Osservazione relativa proprio alle aree aeromilitari... da far ritornare agli usi civili.



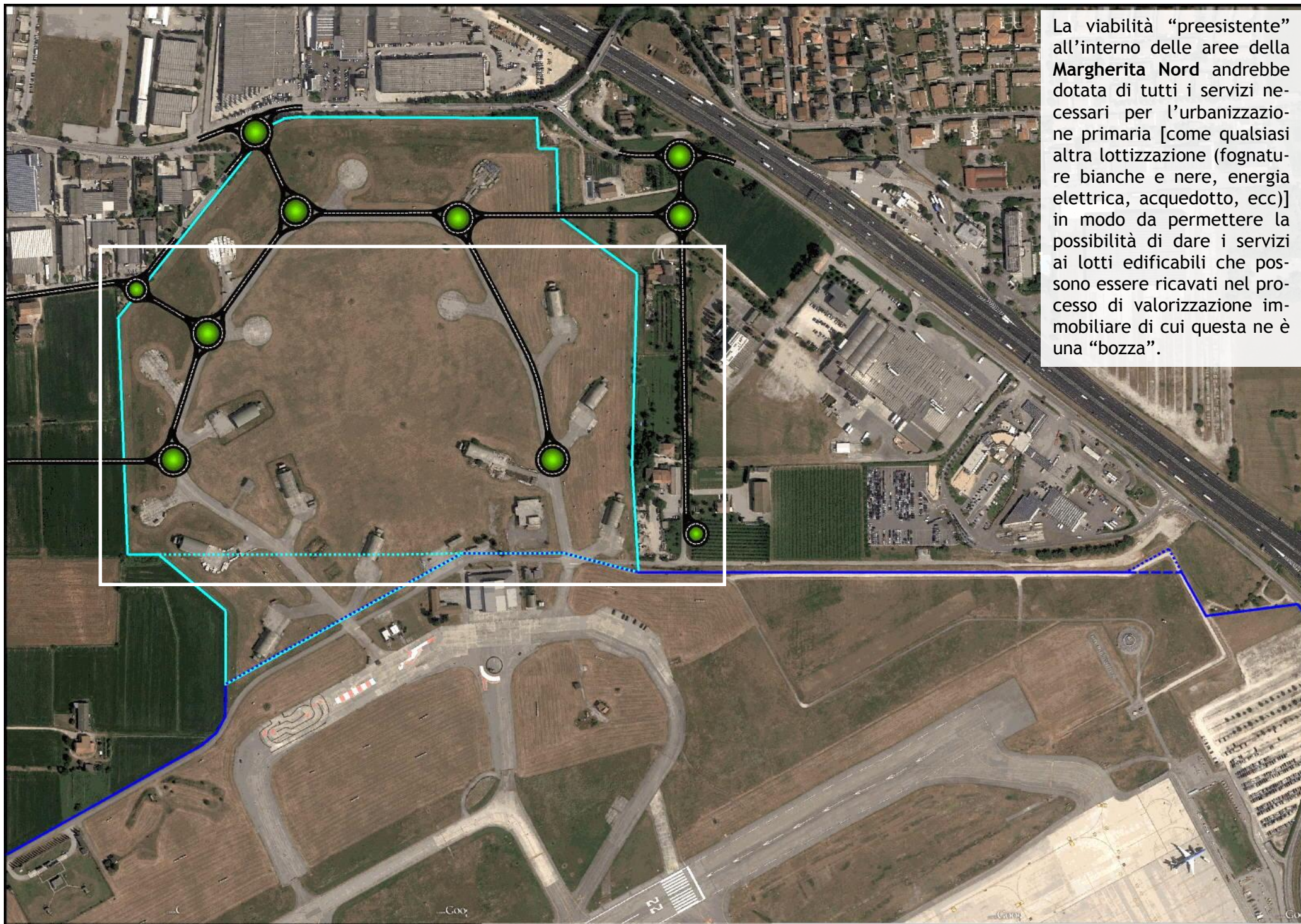
Il presente documento vuole essere la base di discussione per “aprire una trattativa” con l’AGENZIA del DEMANIO al fine di verificare se possano esserci i “presupposti” per una **valorizzazione immobiliare** di quella parte del nostro territorio - in uso e in proprietà del demanio militare - che è denominata: **Margherita Nord** al fine di migliorare la qualità della vita della popolazione del centro abitato di Caselle.



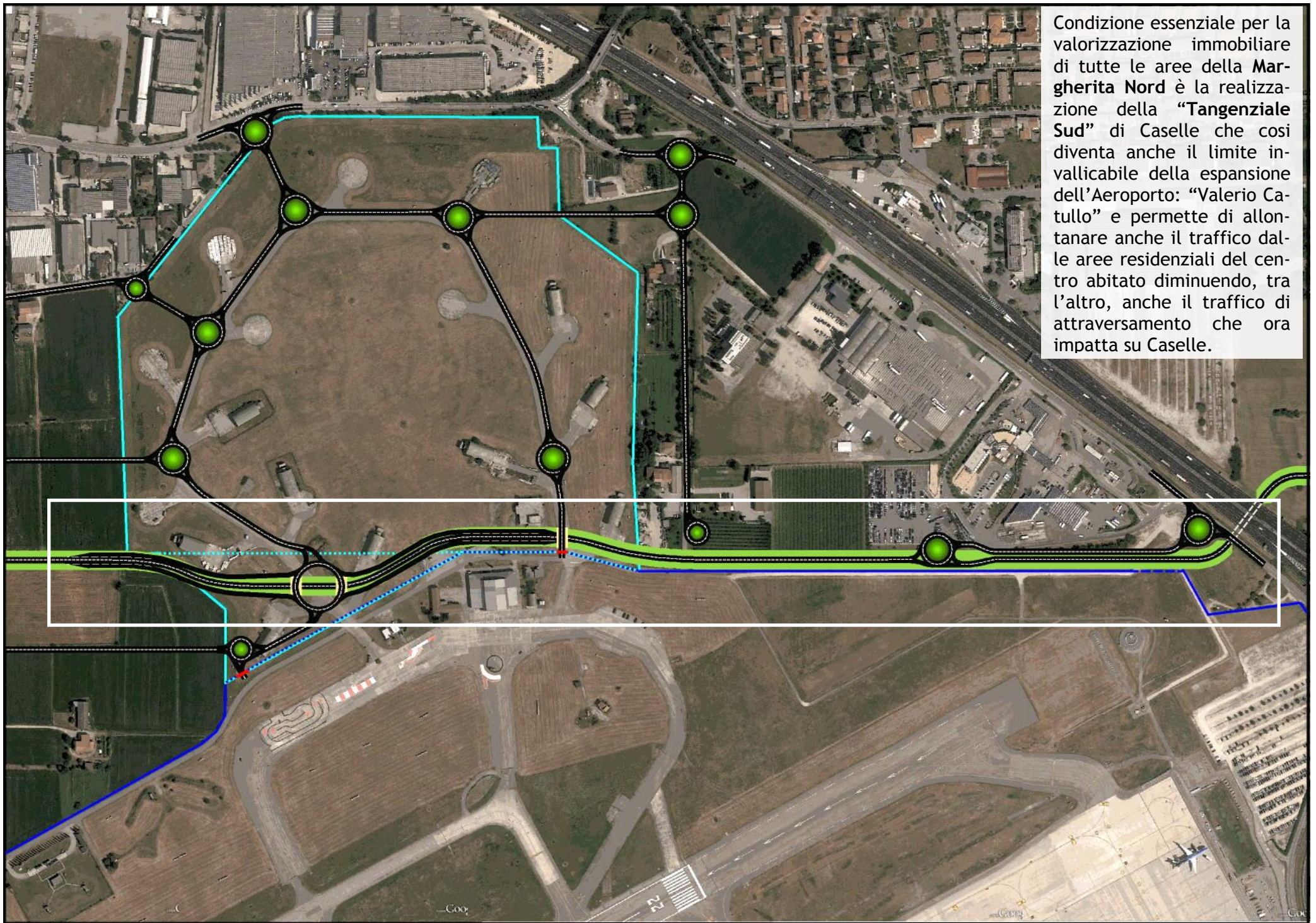
L'area oggi in uso al Demanio del Ministero della Difesa denominata **Margherita Nord** e che è oggetto della presente proposta viene individuata come quella ricompresa all'interno del perimetro individuato con la linea azzurro chiaro. Il nuovo perimetro dell'Aeroporto: "Valerio Catullo" viene ad essere individuato con la linea di colore blu scuro.



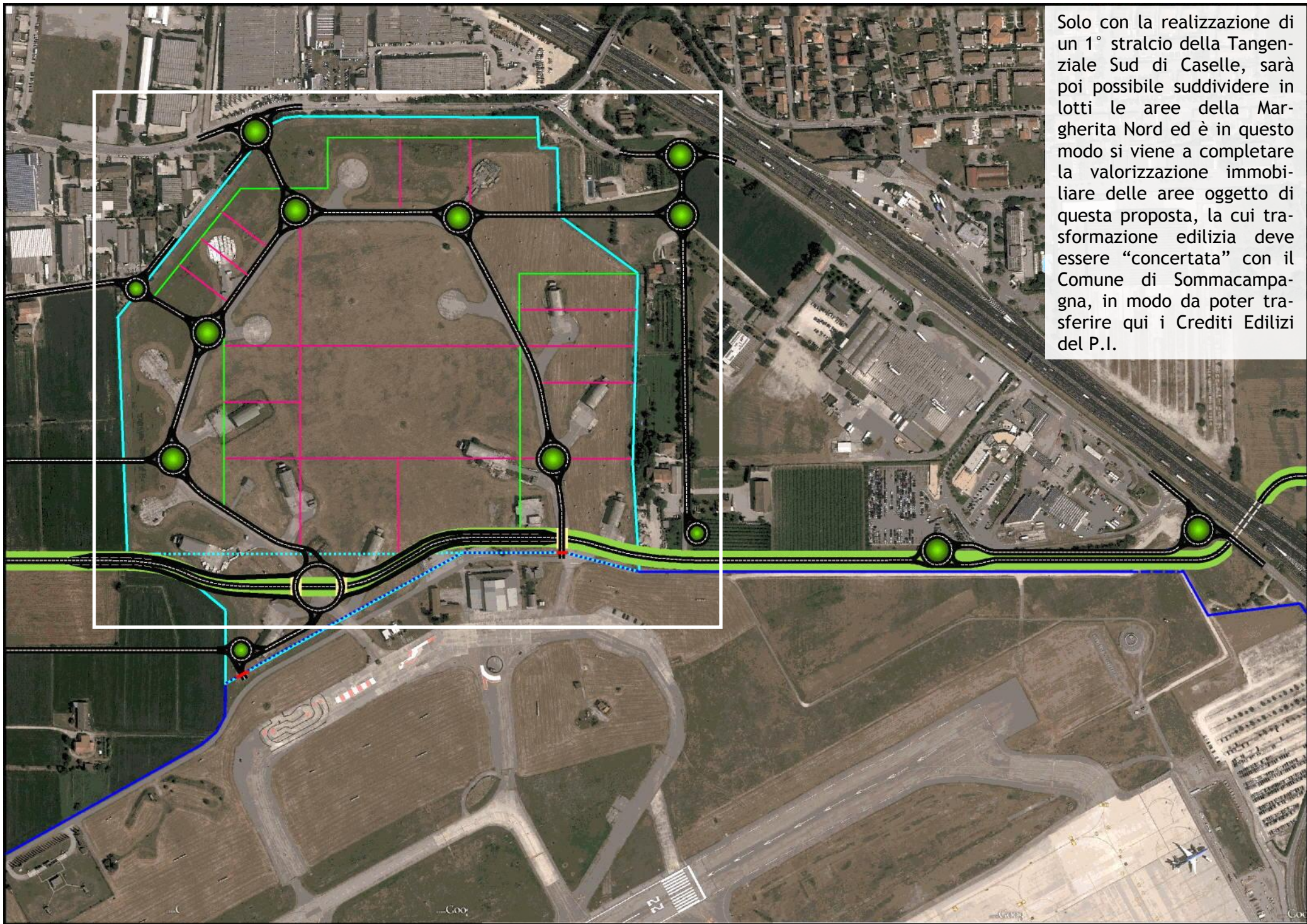
Il primo intervento ipotizzato per la “valorizzazione immobiliare” delle aree della “Margherita Nord” è la realizzazione di un primo nuovo tratto di strada che colleghi ed unica la viabilità “civile” con la viabilità “militare” ubicata all’interno del perimetro dell’area interessata da questa proposta e solo questo primo intervento potrebbe migliorare anche la viabilità di accesso all’abitato di Caselle.



La viabilità “preesistente” all’interno delle aree della **Margherita Nord** andrebbe dotata di tutti i servizi necessari per l’urbanizzazione primaria [come qualsiasi altra lottizzazione (fognature bianche e nere, energia elettrica, acquedotto, ecc)] in modo da permettere la possibilità di dare i servizi ai lotti edificabili che possono essere ricavati nel processo di valorizzazione immobiliare di cui questa ne è una “bozza”.

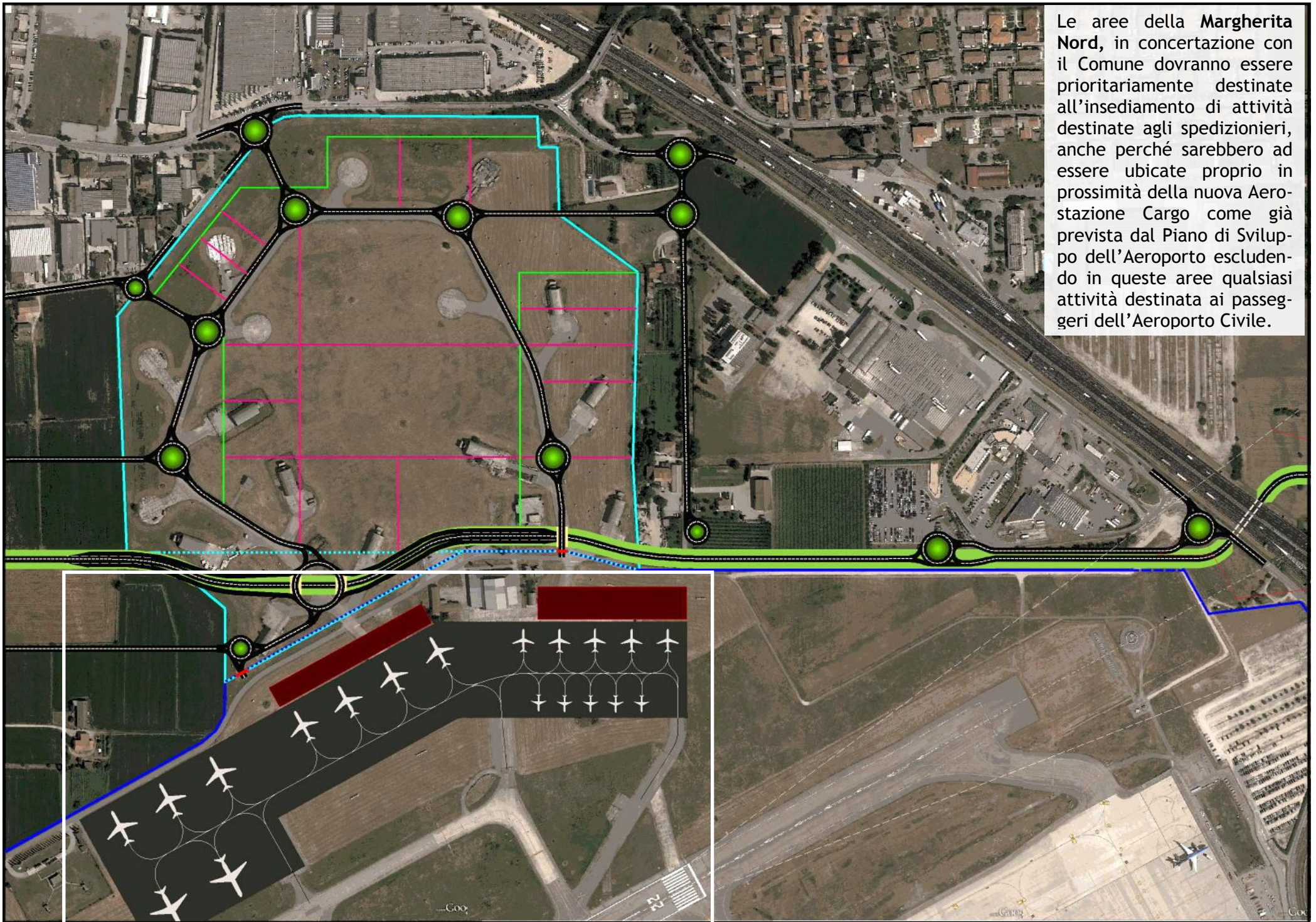


Condizione essenziale per la valorizzazione immobiliare di tutte le aree della **Margherita Nord** è la realizzazione della “**Tangenziale Sud**” di Caselle che così diventa anche il limite invalicabile della espansione dell’Aeroporto: “**Valerio Catullo**” e permette di allontanare anche il traffico dalle aree residenziali del centro abitato diminuendo, tra l’altro, anche il traffico di attraversamento che ora impatta su Caselle.

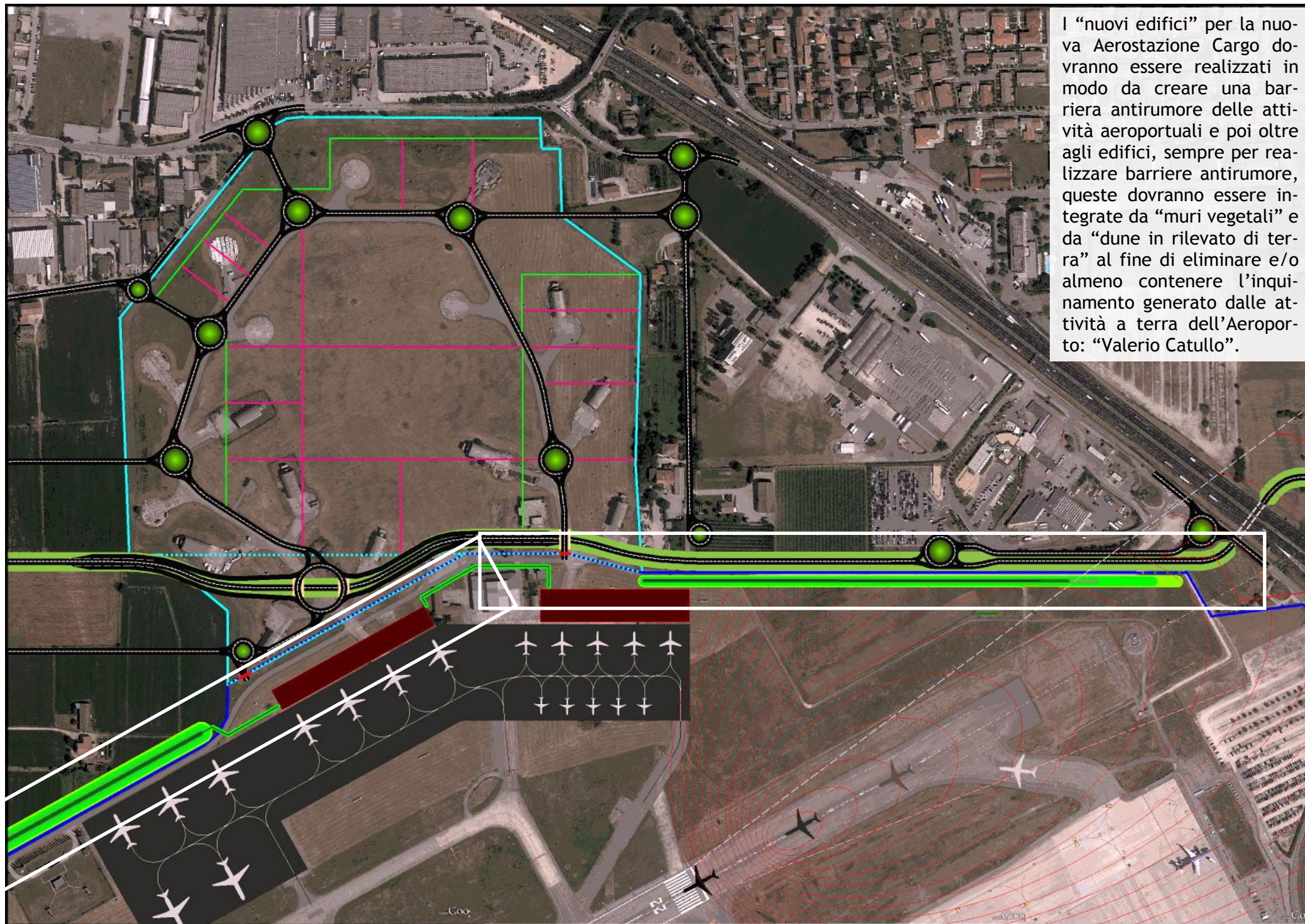


Solo con la realizzazione di un 1° stralcio della Tangenziale Sud di Caselle, sarà poi possibile suddividere in lotti le aree della Margherita Nord ed è in questo modo si viene a completare la valorizzazione immobiliare delle aree oggetto di questa proposta, la cui trasformazione edilizia deve essere "concertata" con il Comune di Sommacampagna, in modo da poter trasferire qui i Crediti Edilizi del P.I.

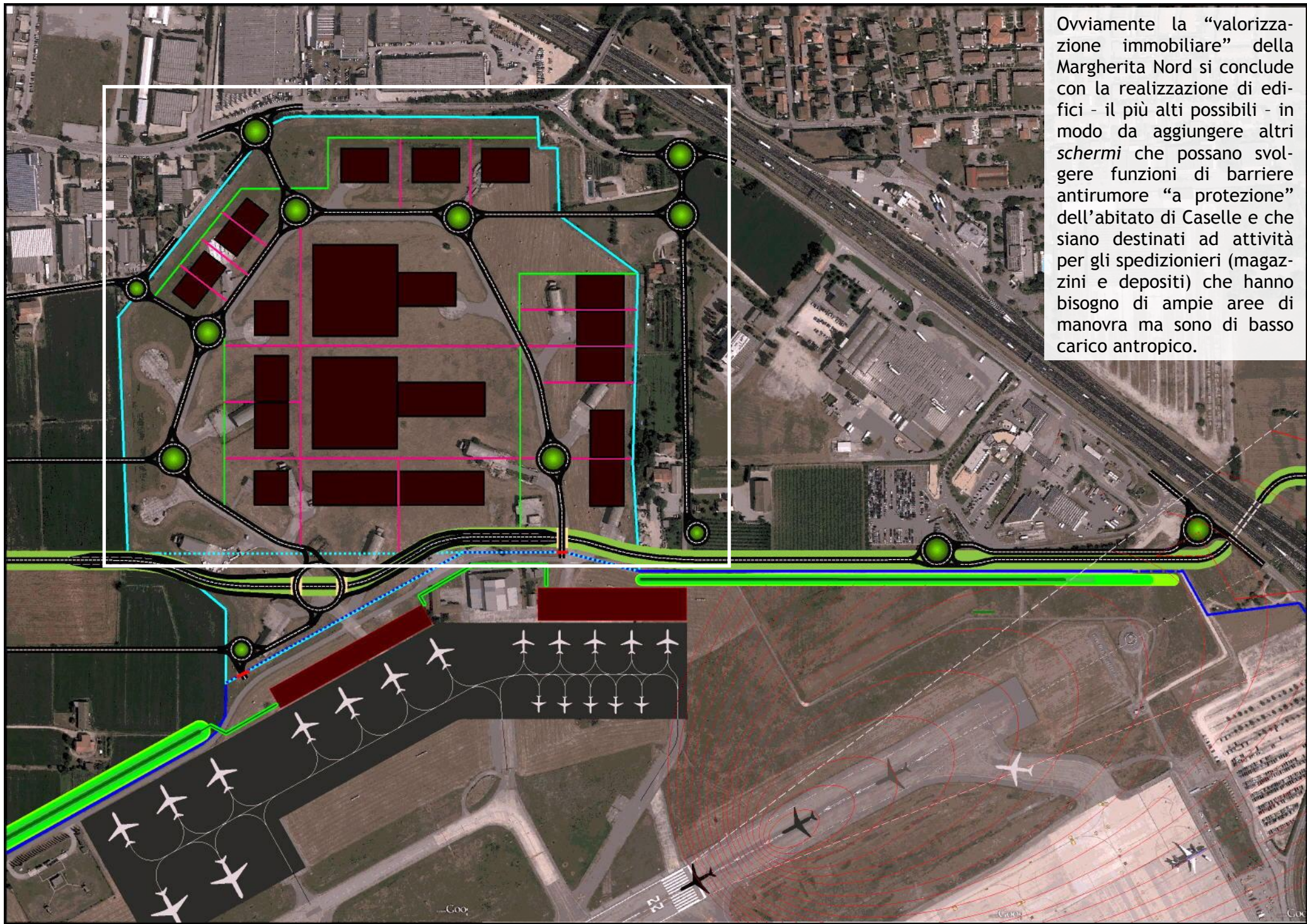
Le aree della **Margherita Nord**, in concertazione con il Comune dovranno essere prioritariamente destinate all'insediamento di attività destinate agli spedizionieri, anche perché sarebbero ad essere ubicate proprio in prossimità della nuova Aero-stazione Cargo come già prevista dal Piano di Sviluppo dell'Aeroporto escludendo in queste aree qualsiasi attività destinata ai passeggeri dell'Aeroporto Civile.



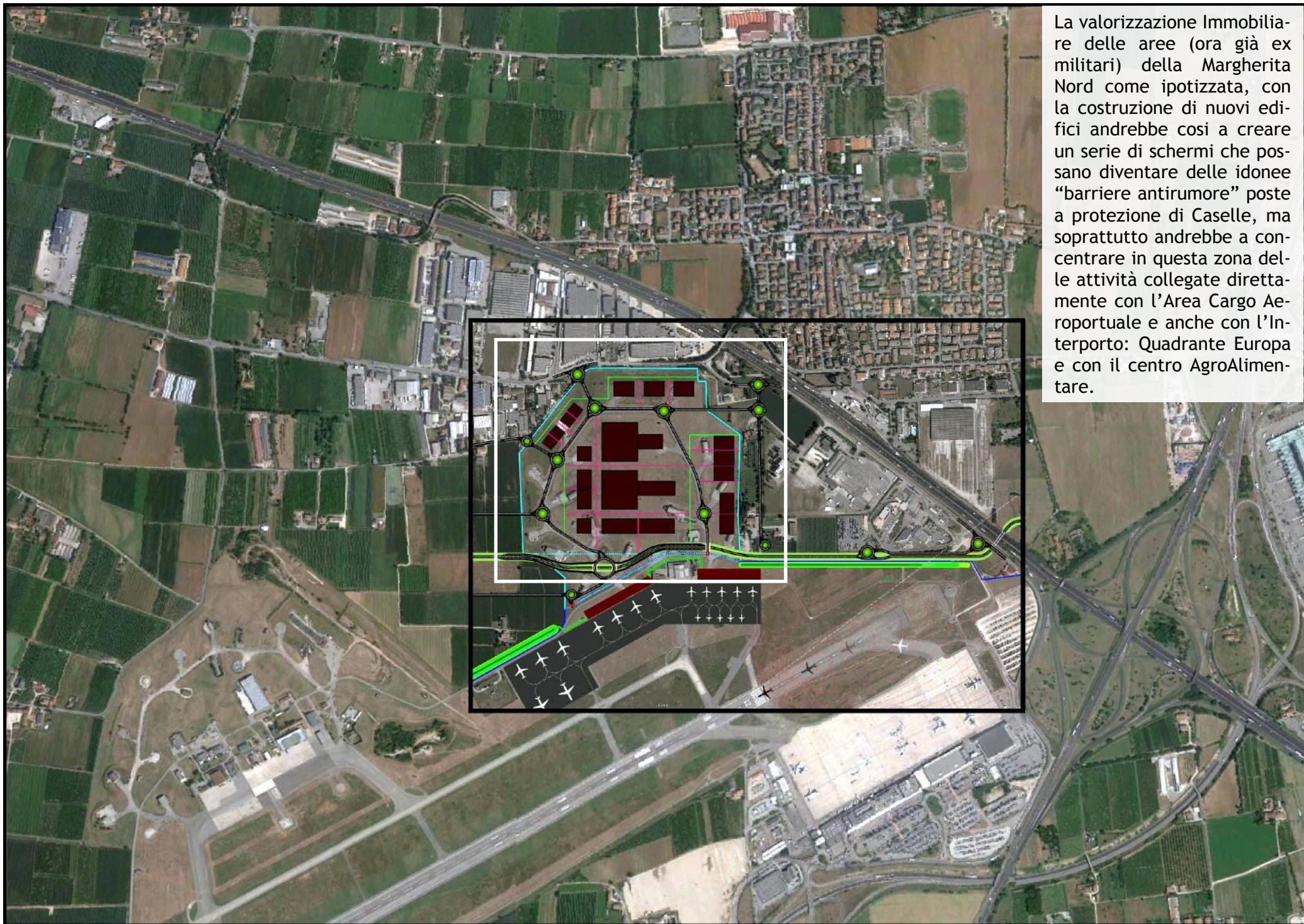




I “nuovi edifici” per la nuova Aerostazione Cargo dovranno essere realizzati in modo da creare una barriera antirumore delle attività aeroportuali e poi oltre agli edifici, sempre per realizzare barriere antirumore, queste dovranno essere integrate da “muri vegetali” e da “dune in rilevato di terra” al fine di eliminare e/o almeno contenere l’inquinamento generato dalle attività a terra dell’Aeroporto: “Valerio Catullo”.

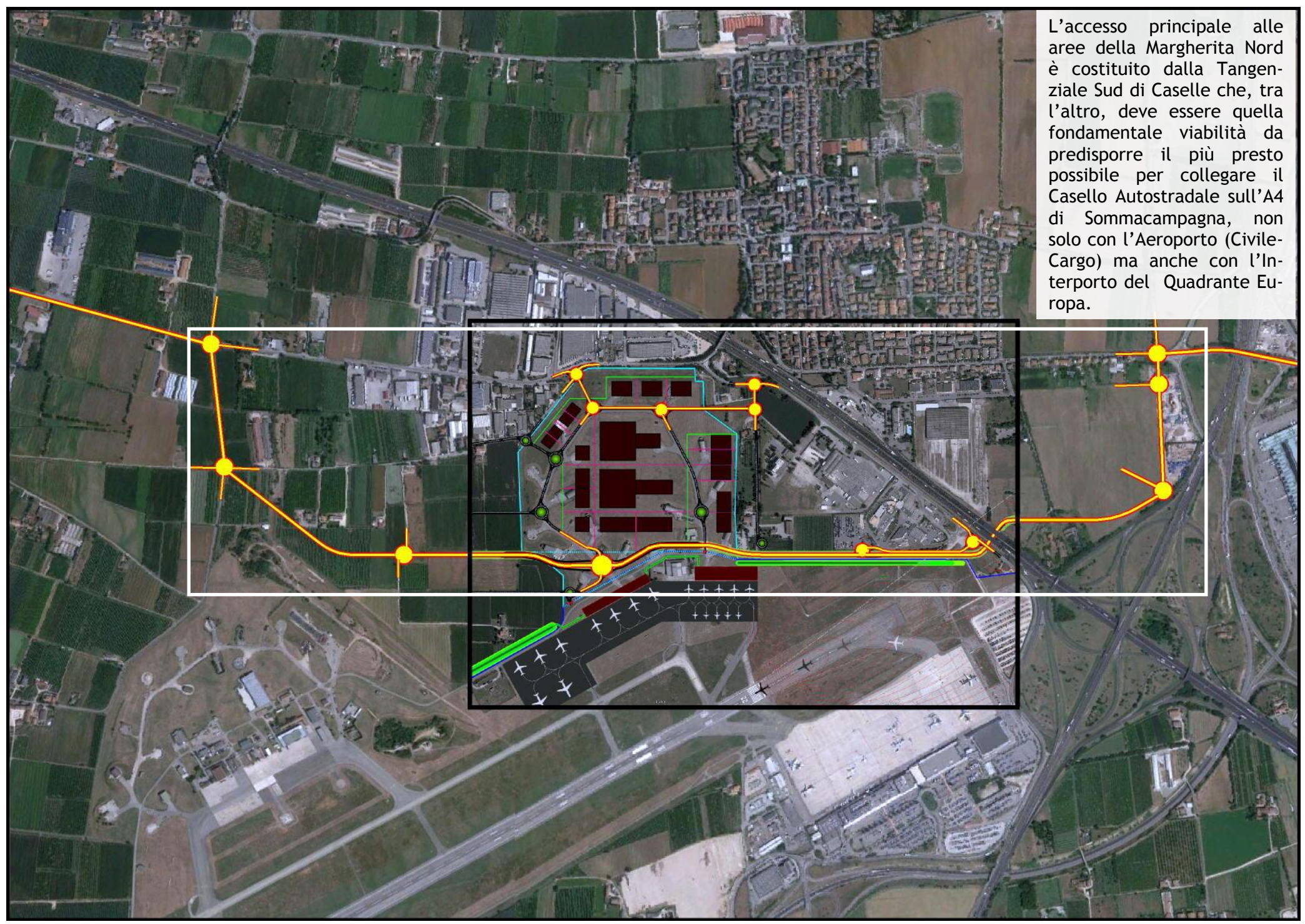


Ovviamente la “valorizzazione immobiliare” della Margherita Nord si conclude con la realizzazione di edifici - il più alti possibili - in modo da aggiungere altri *schermi* che possano svolgere funzioni di barriere antirumore “a protezione” dell’abitato di Caselle e che siano destinati ad attività per gli spedizionieri (magazzini e depositi) che hanno bisogno di ampie aree di manovra ma sono di basso carico antropico.

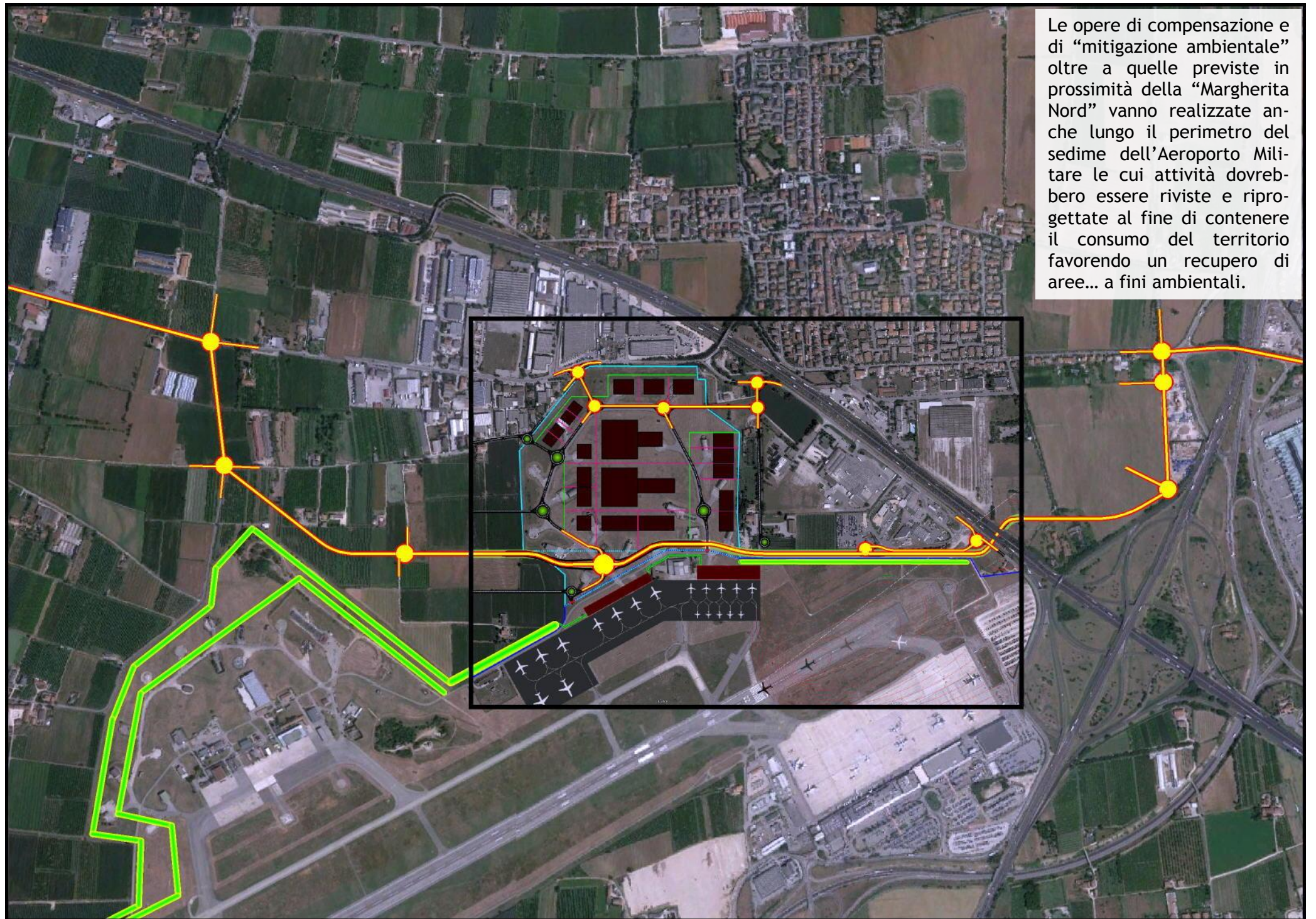


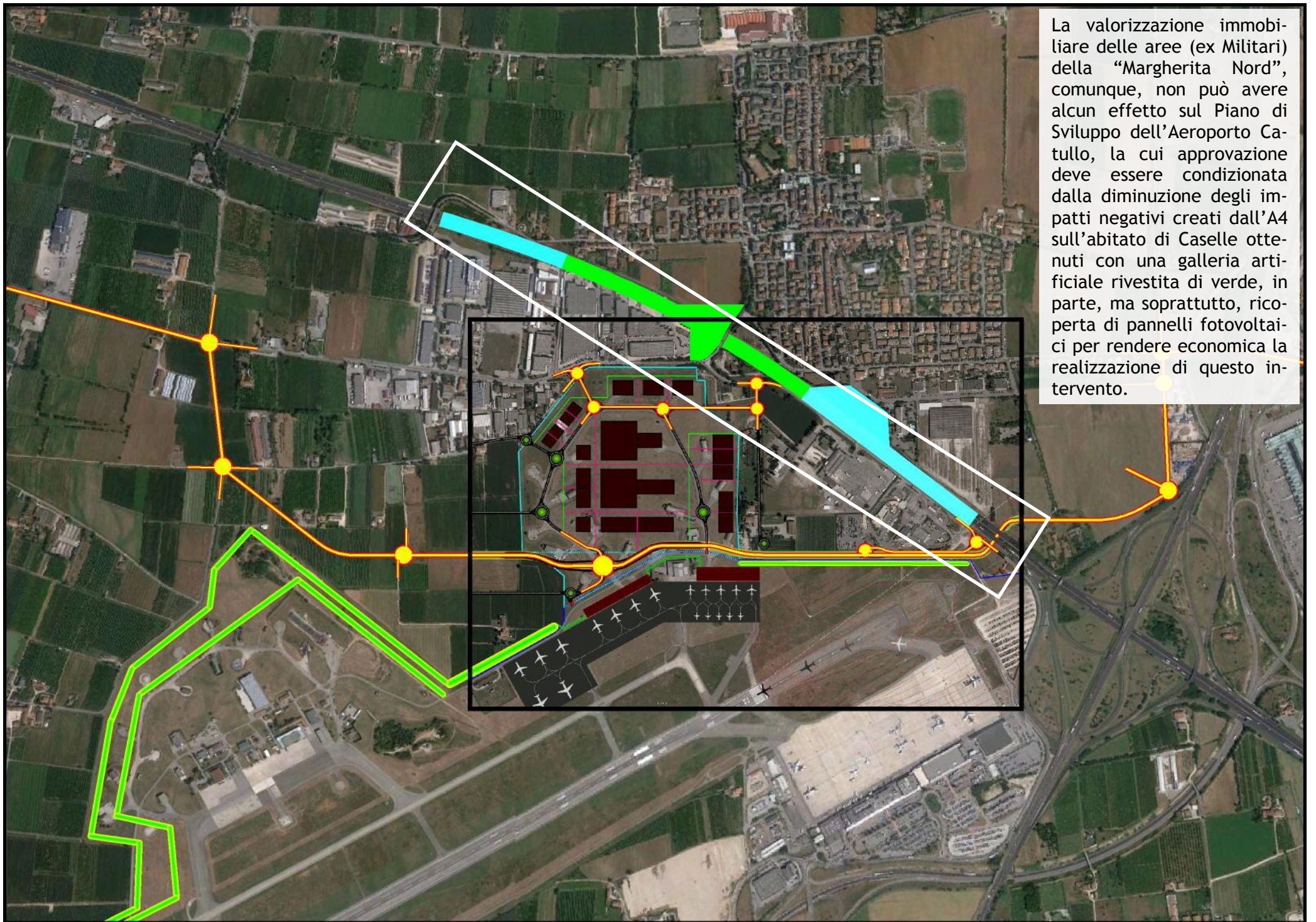
La valorizzazione Immobiliare delle aree (ora già ex militari) della Margherita Nord come ipotizzata, con la costruzione di nuovi edifici andrebbe così a creare un serie di schermi che possano diventare delle idonee “barriere antirumore” poste a protezione di Caselle, ma soprattutto andrebbe a concentrare in questa zona delle attività collegate direttamente con l’Area Cargo Aeroportuale e anche con l’Interporto: Quadrante Europa e con il centro AgroAlimentare.

L'accesso principale alle aree della Margherita Nord è costituito dalla Tangenziale Sud di Caselle che, tra l'altro, deve essere quella fondamentale viabilità da predisporre il più presto possibile per collegare il Casello Autostradale sull'A4 di Sommacampagna, non solo con l'Aeroporto (Civile-Cargo) ma anche con l'Interporto del Quadrante Europa.

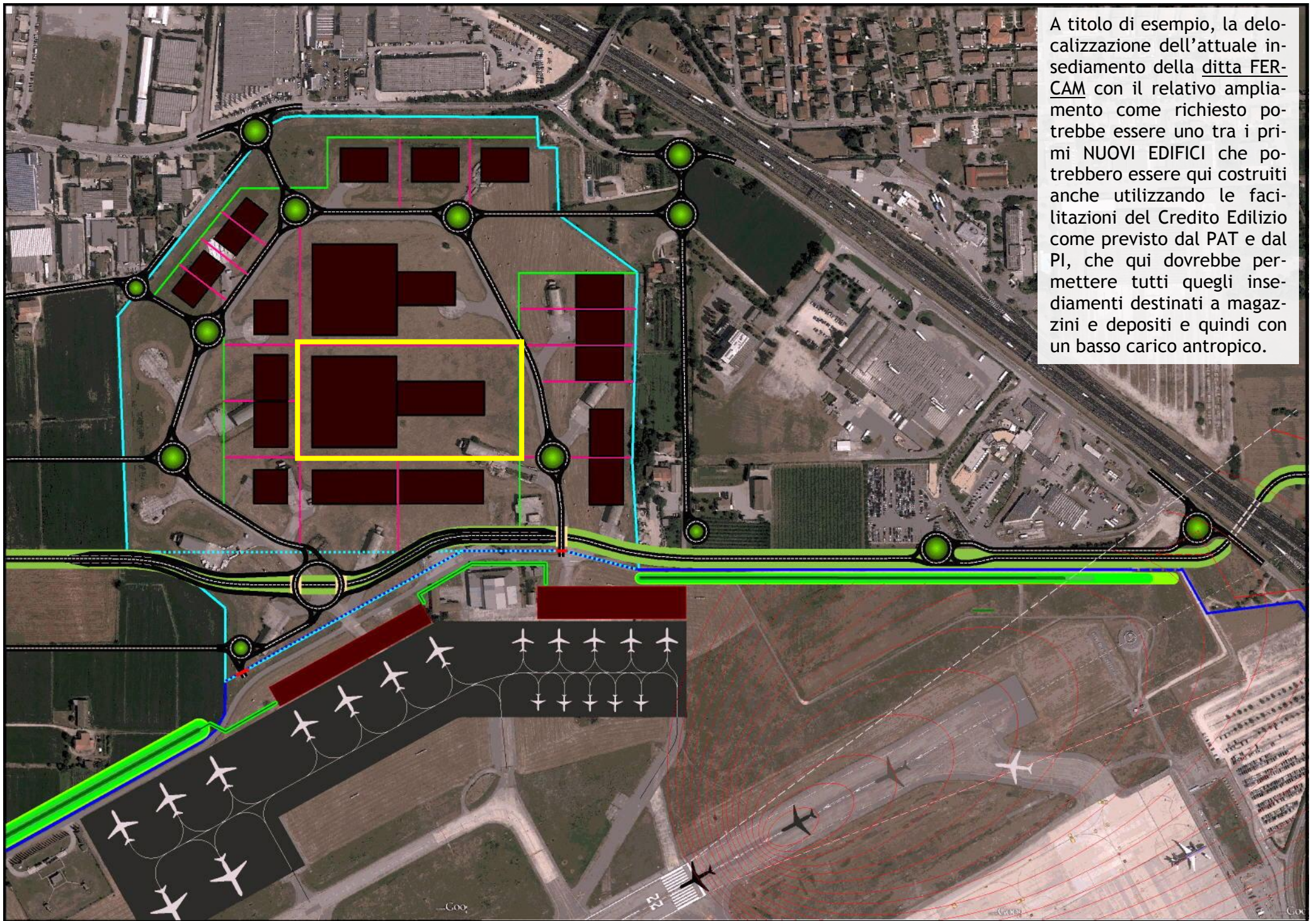


Le opere di compensazione e di “mitigazione ambientale” oltre a quelle previste in prossimità della “Margherita Nord” vanno realizzate anche lungo il perimetro del sedime dell’Aeroporto Militare le cui attività dovrebbero essere riviste e riprogettate al fine di contenere il consumo del territorio favorendo un recupero di aree... a fini ambientali.





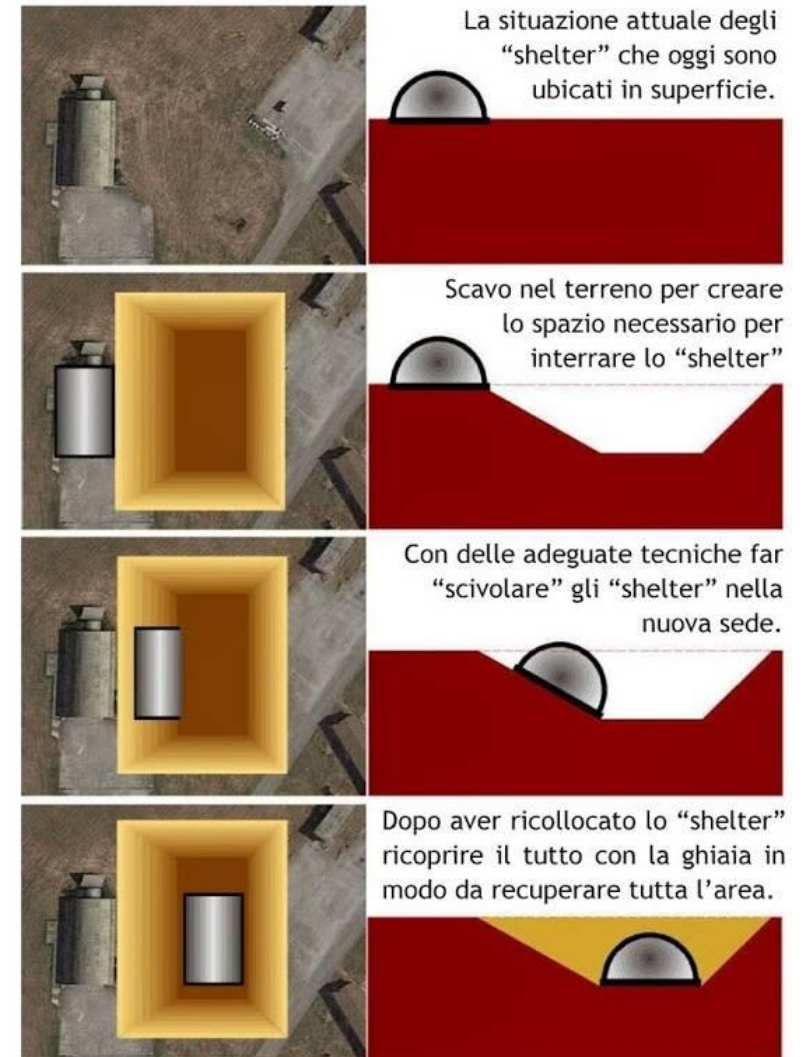
La valorizzazione immobiliare delle aree (ex Militari) della “Margherita Nord”, comunque, non può avere alcun effetto sul Piano di Sviluppo dell’Aeroporto Caltullo, la cui approvazione deve essere condizionata dalla diminuzione degli impatti negativi creati dall’A4 sull’abitato di Caselle ottenuti con una galleria artificiale rivestita di verde, in parte, ma soprattutto, ricoperta di pannelli fotovoltaici per rendere economica la realizzazione di questo intervento.



A titolo di esempio, la delocalizzazione dell'attuale insediamento della ditta FER-CAM con il relativo ampliamento come richiesto potrebbe essere uno tra i primi NUOVI EDIFICI che potrebbero essere qui costruiti anche utilizzando le facilitazioni del Credito Edilizio come previsto dal PAT e dal PI, che qui dovrebbe permettere tutti quegli insediamenti destinati a magazzini e depositi e quindi con un basso carico antropico.

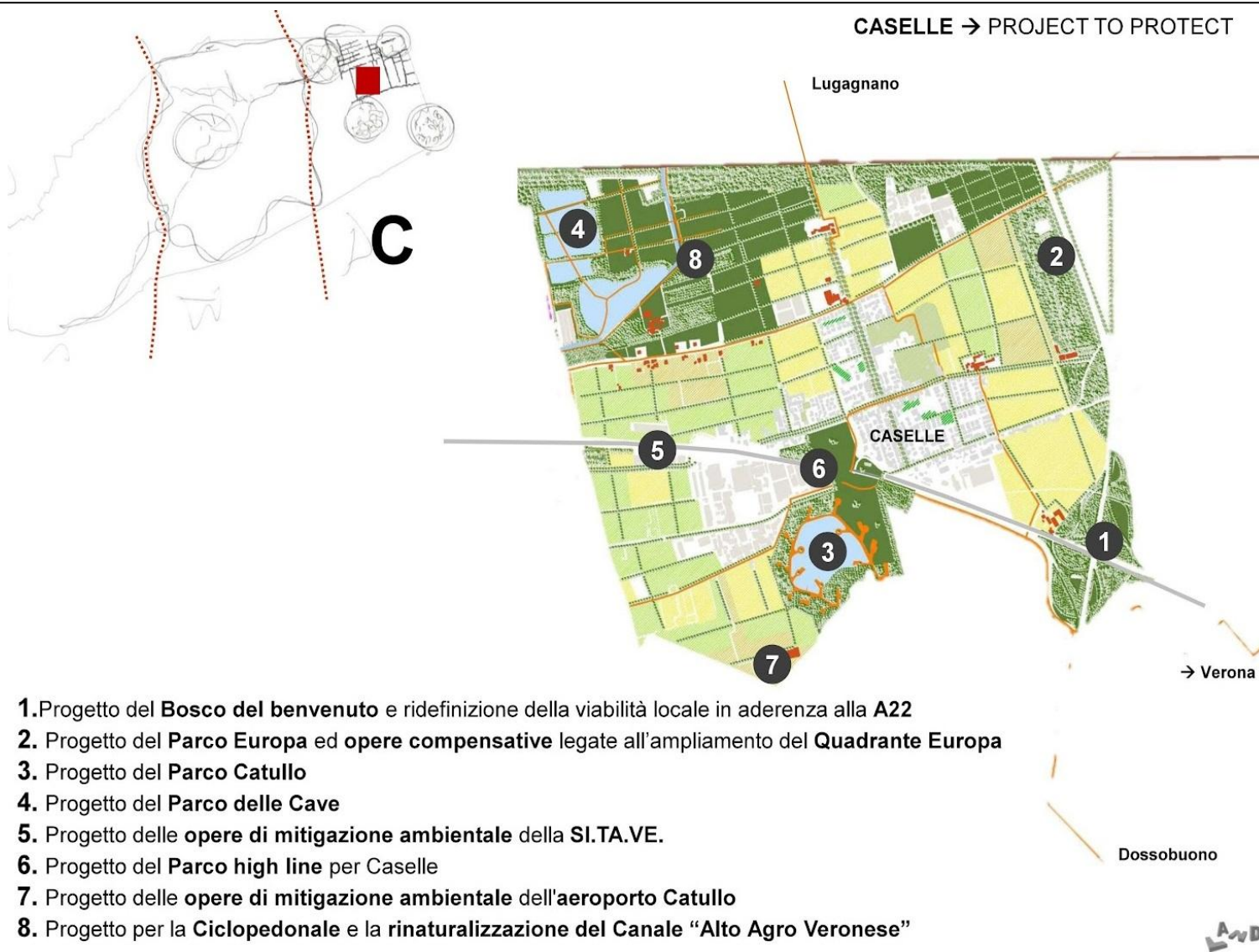


Ovviamente per ottenere “i migliori risultati” di questa proposta di “valorizzazione immobiliare” delle aree della “Margherita Nord”, devono essere “eliminati” i nove “shelter” (che oggi penalizzano le aree militari), i quali potrebbero essere semplicemente “interrati” creando così dei “caveau” per depositare delle merci ad alto valore in “spazi protetti” che potrebbero essere utili per gli spedizionieri che andrebbero ad insediarsi nelle ex aree militari che così sono riconvertite agli usi civili.





CASELLE → PROJECT TO PROTECT



Non posso non concludere ricordando gli **"8 PROGETTI per SALVARE CASELLE"** in quanto il sottoscritto ritiene che il prossimo **PIANO degli INTERVENTI non possa essere approvato** se prima non saranno rese cantierabili una serie di **interventi** e di **opere di mitigazione, compensazione, risanamento, restauro e ripristino ambientale**.

E si ricorda questo perché se il **deficit ambientale** del Comune è pari a **-7,025** parrebbe essere ovvio che (vista la situazione di Caselle) il Deficit Ambientale di questa parte del territorio **possa peggiorare proprio in conseguenza del P.I..**

Ovviamente quanto qui elaborato e che viene qui presentato come una **"OSSERVAZIONE-PROPOSTA"** per il **PIANO degli INTERVENTI** vorrebbe essere una... **IDEA** da realizzare per migliorare la... **"nostra" QUALITA' della VITA** e con il fine che possa essere di utilizzo alla V.A.S. - **Valutazione Ambientale Strategica del RAPPORTO AMBIENTALE del PAT** che senza opere di mitigazione e di compensazione ambientale, probabilmente, non risulterà sostenibile.

Con questo **6° documento** il sottoscritto vuole contribuire alla redazione del **PIANO degli INTERVENTI**, fiducioso che la **"QUALITA' della VITA"** della popolazione di Caselle **abbia da migliorare** e al fine che sia **diminuito -concretamente- l'attuale IMPATTO AMBIENTALE**.

Un cittadino **"nativo"** di Caselle:

*Beniamino Sandrini*