

Beniamino Sandrini

Via del Fante, n° 21

37066 CASELLE di Sommacampagna

T. 0458581200 Cell. 3485214565

Mail: beniaminosandrini@virgilio.it

PROJECT TO PROTECT

COME SALVARE
CASELLE
PROGETTARE
PER
PROTEGGERE

www.vivicaselle.eu

Caselle d'Erbe, **03.11.2017**

All' **A.R.P.A.V.**

**Dipartimento Provinciale di Verona
Servizio Controllo Ambientale**

dapvr@pec.arpav.it


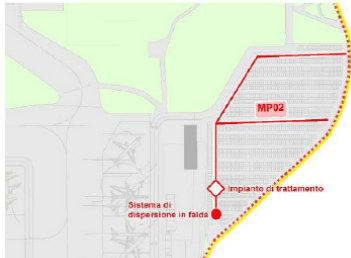
D.Lgs. 4-2008 - Art. 3 ter - Principio dell'azione ambientale.

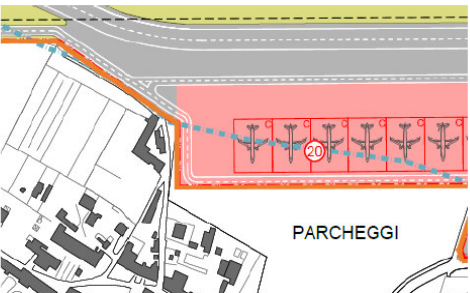
La **tutela dell'ambiente** e degli **ecosistemi naturali** e del patrimonio culturale **deve essere garantita da tutti gli enti pubblici e privati** e dalle persone fisiche e giuridiche pubbliche o private, mediante una **adeguata azione** che sia informata ai **principi della precauzione, dell'azione preventiva, della correzione, in via prioritaria alla fonte, dei danni causati all'ambiente, nonche' 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:

Aeroporto "V. Catullo". Richiesta di accertamento se vi sia un dilavamento di superfici potenzialmente inquinate sulle aree del Parcheggio "Low Cost".

Dal sito web del Ministero dell'Ambiente – relativamente alla Istanza di V.I.A. relativa al Master Plan dell'Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca – è possibile "scaricare" il documento (inserito in data 5 Luglio 2016) avente questo oggetto: **"Integrazioni del 12/07/2016 - Studio di impatto ambientale – Approfondimenti conoscitivi relativi agli interventi di mitigazione"**. www.va.minambiente.it/File/Documento/186921

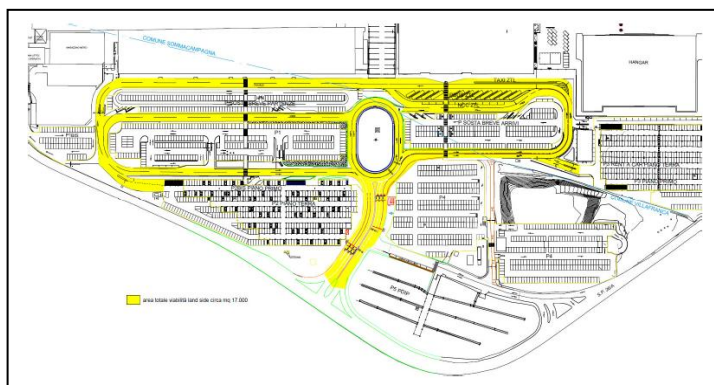
COMPONENTE AMBIENTALE	INTERVENTO PREVISTO	DESCRIZIONE	
ATMOSFERA - EMISSIONI IN ATMOSFERA/ IMMISSIONI Variazioni delle concentrazioni di inquinanti presenti nell'aria, determinati dall'esercizio delle infrastrutture aeroportuali, con particolare riferimento a NO ₂ , PM10 e PM2,5.	Trattamento della viabilità landside con miscela fotocatalitica Costi: circa 7 euro/m ² per un importo di 133.000 (previsto nella voce del MP al punto 3.4) Tempi: 1a fase (entro il 2020)	L'intervento consiste nella applicazione sulla viabilità LAND SIDE all'interno del sedime di un trattamento fotocatalitico antismog a base di biossido di titanio. La sua applicazione sulla superficie della pavimentazione stradale permette di ridurre immediatamente in modo consistente e duraturo nel tempo l'inquinamento atmosferico. La superficie da trattare è di circa 19.000 m ² ed interessa la viabilità stradale più interessata dal traffico veicolare di passeggeri e trasporto pubblico. Gli abbattimenti garantiti da questo trattamento degli NO _x (NO e NO ₂) sono dell'ordine del 10-15%. Il prodotto si applica con apposito macchinario dotato di sistema si spruzzatura, su qualunque tipologia di conglomerato bituminoso, normale, modificato, vergine o riciclato, drenante fonoassorbente, può essere posato su strade e autostrade, parcheggi, piste ciclabili e marciapiedi, aree industriali, zone di stoccaggio, porti e aeroporti. La sostanza è un'emulsione a base d'acqua e biossido di titanio (TiO ₂) con struttura nanometrica che, in funzione dei componenti chimici, penetra nel conglomerato bituminoso, permettendo comunque di mantenere inalterate le caratteristiche superficiali della pavimentazione, come attrito radente, colore ed eventuale drenabilità.	
AMBIENTE IDRICO - ACQUE METEORICHE Dilavamento di superfici potenzialmente inquinate	Pavimentazione parcheggio low cost Costi: 660.000 (previsto nella voce del MP al punto 2.7) Tempi: 1a fase (entro il 2020)	Il parcheggio low cost, di circa 10.000 m ² , presenta una pavimentazione sterrata non impermeabilizzata. Avendo la superficie di nuova urbanizzazione un'estensione di 2,6 ha, la rete di collettamento avrà uno sviluppo complessivo di 780 m, mentre la dispersione in falda avverrà mediante un sistema di 20 pozzi perdenti di diametro 1,5 m e profondità 5 m, aventi una capacità complessiva di infiltrazione pari a 400 l/s	

COMPONENTE AMBIENTALE	INTERVENTO PREVISTO	DESCRIZIONE	
AMBIENTE ACUSTICO RUMORE Interventi presso edifici esposti ad un livello di rumore superiore rispetto a quello previsto dalle classificazioni acustiche	Miglioramento dei requisiti acustici passivi degli edifici Costi: previsti alla voce del MP al punto 6.1 Tempi: fase 1 – 2 – 3 come da specifiche dello studio d'impatto ambientale	Dal confronto dei risultati delle simulazioni acustiche al 2014 -2023 – 2030 sono stati evidenziati alcuni superamenti rispetto ai limiti definiti dai documenti di zonizzazione acustica comunale attualmente vigenti. In particolare, per lo scenario 2014, l'analisi è stata effettuata in termini di livello equivalente (L _{Aeq}), anche senza considerare l'intorno aeroportuale, in quanto non ancora approvato dalla Commissione Aeroportuale. Tali aree (l'elenco è dettagliato nello studio d'impatto ambientale e nell'approfondimento dello stato al 2014) verranno sottoposte a campagne di monitoraggio e se dovessero essere confermati i superamenti si procederà con gli interventi di miglioramento dei requisiti acustici passivi degli edifici, al fine di migliorare il confort acustico interno.	
AMBIENTE ACUSTICO RUMORE Rumorosità legata alle attività a terra degli aeromobili	Realizzazione barriere antirumore Costi: circa 1500 €/ m lineare (barriere altezza 3 m, compresa struttura in carpenteria metallica, fondazione e posa in opera) Tempi: 3a fase, contestuale all'ampliamento del piazzale aeromobili (entro il 2030)	<ul style="list-style-type: none"> Interventi di tipo strutturale a tutela dei ricettori interessati da rumorosità legata alle attività a terra degli aeromobili: barriere antirumore, interposte tra le sorgenti aeroportuali nel sedime aeroportuale e i ricettori stessi. <p>Aree interessate:</p> <ul style="list-style-type: none"> Area residenziale in frazione Calzoni del Comune di Villafranca di Verona. <p>NOTA: Tali schermature dovranno essere realizzate del tipo di quelle autostradali (barriera composta da pannelli trasparenti in PPMA, struttura di sostegno in carpenteria metallica e relativa fondazione).</p> <p>Dimensioni indicative da definire in dettaglio in fase progettuale:</p> <ul style="list-style-type: none"> Lunghezza indicativa: 500-600 metri; Altezza 3 metri. <p>(Le altezze dovranno essere limitate in considerazione della sicurezza delle operazioni aeroportuali ed in applicazione degli opportuni vincoli)</p> <p>L'abbattimento previsto del contributo delle sorgenti aeroportuali a terra, a seconda della posizione del ricettore rispetto alla sorgente, può essere anche significativa, e raggiungere i 5 – 8 dB(A) rispetto al rumore prodotto dalle sorgenti citate.</p>	 <p>PARCHEGGI</p>

Di questo documento si evidenziano quali sarebbe le **Ulteriori misure di mitigazione** (tra l'altro le uniche) che dovrebbero **mitigare gli impatti ambientali generate della Attività Aeroportuali** e che sarebbero queste:

1^ Misura: Trattamento della viabilità landside con miscela fotocatalitica. Con questo obiettivo: **Variazioni delle concentrazioni di inquinanti presenti nell'aria, determinati dall'esercizio delle infrastrutture aeroportuali, con particolare riferimento a NO₂, PM₁₀ e PM_{2,5}.**

Far credere che il **trattare con una miscela fotocatalitica**, solo una "minima parte" di tutte le centinaia di migliaia di metri quadrati di superfici impermeabili che costituiscono l'infrastruttura Aeroportuale **possa far diminuire significamente gli inquinamenti da NO₂, PM₁₀ e PM_{2,5}...** a parere del sottoscritto è **solo una presa in giro**, soprattutto per gli abitanti residenti in Caselle e pertanto **definire questa azione come fosse una opera di mitigazione ambientale... è assurdo.**



2^ Misura: Pavimentazione parcheggio low cost. Azione presa per risolvere il problema del: **Dilavamento di superfici potenzialmente inquinate.**

Se il trattare con una miscela foto catalitica solo una minimale parte di tutte le superfici impermeabili è **un'azione assurda**, il "come definire" la "Mitigazione Ambientale" che sarebbe la **Pavimentazione del Parcheggio Low Cost** lo lasciamo dire a Fantozzi: <https://youtu.be/yIWHvrCtczk> .

Che la Catullo SpA abbia proposto come opera di Mitigazione Ambientale **asfaltare un Parcheggio Low Cost** dove, da oltre 7 anni ormai centinaia di migliaia di automobili **hanno parcheggiato sulla ghiaia, senza alcun impianto di trattamento delle acque di prima pioggia**, credo che **necessiti il verificare il grado inquinamento** di questi terreni.



3^ Misura: Miglioramento dei requisiti acustici passivi degli edifici. Con questo obiettivo: **Interventi presso edifici esposti ad un livello di rumore superiore rispetto a quello previsto dalle classificazioni acustiche**

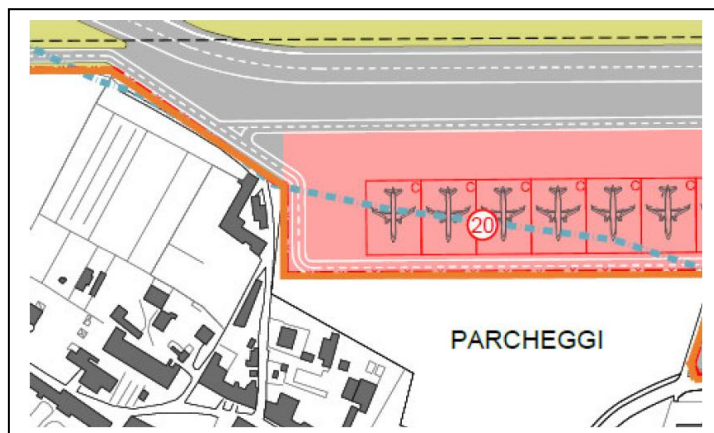
Come è noto il sottoscritto abita a circa 1.250 ml. dalla Testata Pista 22 e a causa dei rumori diretti, rumori riflessi e rumori rifratti derivanti in particolare dalle attività a terra degli aerei, la **Qualità della Vita**, in particolare notturna, è costantemente **gravemente lesa** dai rumori aeroportuali.

Il **rumore di un aereo** che **decolla dalla Pista 22** arriva a Caselle come **rumore diretto**, come **rumore riflesso** (l'Aerostazione fa da "specchio") e come **rumore rifratto** (quando vi è l'effetto della inversione termica e/o altre condizioni meteo), con la **conseguenza di disturbi del sonno** sia di notte che nelle prime ore dell'alba.



4^ Misura: Realizzazione barriere antirumore. Per risolvere questo problema: **Rumorosità legata alle attività a terra degli aeromobili.**

Secondo la Catullo SpA l'unica area coinvolta dalla **Rumorosità legata alle attività a terra degli aeromobili** sarebbe quella della località Calzoni, ma basta verificare sulla loro immagine (a lato) gli aerei sono posizionati con i motori rivolti verso Caselle sul quale Centro Abitato arrivano anche tutti i rumori generati dalle APU degli aerei, oltre ai rumori dei decolli e sopra tutto di notte il disturbo del sonno creato dall'utilizzo del reverse da parte degli aerei in atterraggio.



Come è noto, tra le **Prescrizioni del Decreto di Compatibilità Ambientale del Master Plan dell'Aeroporto "V. Catullo"** (con richiesta di intervento dell'ARPAV), sarebbe stato previsto quanto qui di seguito riportato:

1. Al fine di rendere coerenti i piani di zonizzazione acustica dei Comuni di Sommacampagna, Villafranca e Verona con il clima acustico aeroportuale attuale e in previsione, la realizzazione delle opere previste nella fase a breve termine (2020) di attuazione del MasterPlan, è subordinata alla definizione secondo le procedure previsti dagli artt. 5 e 6 del DM 31/10/1997, dell'intorno aeroportuale con le Zone A, B, C. Definita la zonizzazione acustica e le procedure antirumore da parte della Commissione Aeroportuale, il Proponente dovrà provvedere ad aggiornare lo scenario acustico e di conseguenza verificare, ed eventualmente modificare e/o implementare, gli interventi di mitigazione/compensazione concordati e/o da concordare nell'Accordo Territoriale di cui alla Prescrizione 2.

Come è noto, già dalla data del **19 Gennaio 2016** data di presentazione dell'Istanza di VIA la Catullo SpA - durante l'iter di esame da parte della Commissione Nazionale VIA-VAS - **aveva già iniziato i lavori e le attività** previste nella documentazione del **Piano di Sviluppo Aeroportuale** tra le quali il refacimento della segnaletica del piazzale di sosta degli aerei, facendo sì che se prima gli aerei erano posizionati con i motori rivolti in direzione nord est e quindi rivolti verso l'Autostrada A22, dopo questi banali lavori, tutti gli aerei ora (quando sono in sosta sul piazzale) hanno i motori rivolti in direzione nord ovest e quindi il rumore generato da questa modifica è incrementato in modo esponenziale verso l'abitato di Caselle senza che prima non sia stato ancora effettuato alcun piano di zonizzazione acustica ne sull'attuale ne sul futuro, che avesse da tener conto dei **rumori diretti**, dei **rumori riflessi**, **rumori rifratti** e della **sommatoria di tutti questi rumori**.

Come sia stato possibile che sia stato permesso alla Catullo SpA di eseguire dei lavori, durante l'iter della Istanza di VIA e che questi lavori stiano ancora proseguendo con altri previsti nel Master Plan dell'Aeroporto Valerio Catullo, visto che **MANCA ancora il Decreto di Conformità Urbanistica e MANCA anche il Decreto di Autorizzazione** visto che è stato emanato solo il Provvedimento di Compatibilità Ambientale.

2. Si definisca un Accordo Territoriale coordinato da ARPAV tra l'ENAC, il Gestore aeroportuale, la Provincia di Verona e i Comuni di Verona, Sommacampagna e Villafranca nel quale precisare la coerenza degli interventi previsti dal MasterPlan rispetto ai Piani di Assetto del Territorio (PAT) dei singoli Enti locali. Nell'Accordo dovranno essere condivise le tipologie, le qualità, le modalità e i tempi di attuazione degli interventi di mitigazione e o compensazione ambientali.

Se le **cosidette** opere di **Mitigazione Ambientale** sono quelle descritte nella pagina precedente e cioè: **1^ Misura: Trattamento della viabilità landside con miscela fotocatalitica**, **2^ Misura: Pavimentazione parcheggio low cost**, **3^ Misura: Miglioramento dei requisiti acustici passivi degli edifici**, **4^ Misura: Realizzazione barriere antirumore**, va detto che le **Opere di Compensazione** sarebbero così state individuate: **A- Realizzazione di una fascia alberata per Caselle** (con un costo totale di 50.000 € cinquantamilaeuro), **B- Realizzazione di una Rotatoria sulla Strada Provinciale** al posto di un incrocio con una Via Calzoni (che è una strada chiusa e senza traffico), **C- Realizzazione di una fascia alberata per Dossobuono** (con un costo totale di 50.000 € cinquantamilaeuro) e credo che queste opere siano pari a quelle che vengono richieste quando si approva un allevamento di galline ovaiole e non quelle che dovrebbe realizzare un Aeroporto.

E noto da anni che qualsiasi ampliamento dell'Aeroporto Valerio Catullo NON è conforme al PAT del Comune di Sommacampagna e lo è per due motivi: il 1° perché **nel PAT di Sommacampagna come nuovi ampliamenti di edifici è stato previsto ZERO mc** e il 2° perché la **VAS del PAT è stata approvata solo a fronte di della trasformazione di migliaia di metri quadrati destinati ad ambiti per il riequilibrio ambientale di Caselle e a altre migliaia di metri quadrati di opere per le mitigazioni dalle attività aeroportuali.**

3. Si dovrà predisporre, prima della prevista Fase 1 a breve termine (2020), un piano di monitoraggio ambientale (PMA) in accordo con ARPAV e secondo le linee guida nazionali e/o regionali. Il PMA dovrebbe riguardare tutte le fasi di sviluppo. Per quanto riguarda la componente atmosfera è necessario che il piano tenga costantemente sotto controllo la qualità dell'aria attraverso un adeguato numero di postazioni fisse di rilevamento specie per quelle localizzate nel rilevare il ciclo LTO in modo da distinguere il contributo emissivo nelle fasi di decollo e di atterraggio da quello delle operazioni aeroportuali. Particolare attenzione dovrà essere rivolta ai potenziali ricettori indicati nello SIA nei gruppi B – E – I – J – O – R presenti nelle vicinanze dell'aeroporto. Per quanto riguarda il rumore il monitoraggio dovrà essere effettuato sia all'interno dell'intono aeroportuale che all'esterno in prossimità dello stesso, all'interno sarà rilevato e valutato rispettando quanto prevede il D.M. 31/10/1997, mentre all'esterno sarà valutato nel rispetto dei limiti previsti dai Piani di Classificazione Acustica (PCCA) dei Comuni che li hanno adottati. Per la rumorosità legata alle attività di sorvolo segnalate nello SIA e relative alle aree residenziali dei Comuni di Villafranca e Sommacampagna, dovrà essere eseguito un rilievo puntuale del livello acustico sui singoli edifici più esposti con le modalità ed i tempi previsti dal D.M. 31/10/1997.

Se prima della "Fase 1" dovevano essere realizzati tutti questi piani di monitoraggio, considerato che **i lavori in corso presso l'Aeroporto Catullo - quelli previsti dal Master Plan presentato per l'Istanza di VIA - sono già in corso dal gennaio 2016 e stanno proseguendo a tutt'oggi**, sarebbe interessante comprendere a chi bisogna addossare le **responsabilità di questa mancanza di monitoraggi**, all'ARPAV e/o all'ENAC e/o al **Sindaco** del Comune di Sommacampagna, **Responsabile della Salute Pubblica dei Cittadini Residenti.**

4. Gli interventi previsti nel Masterplan Idraulico atti a garantire la totale sicurezza idraulica del bacino aeroportuale financo il rispetto della normativa sulla compatibilità idraulica, dovranno essere oggetto di una Progettazione Esecutiva che dovrà avvenire entro la prevista Fase 1 a breve termine (2020).

Visto che dall'11 Settembre 2017 sono già iniziati i lavori relativi alla **"Realizzazione della Nuova Dorsale di Collettamento delle Acque Meteoriche del Piazzale di Sosta Aeromobili"** e visto che si sta scavando un cunicolo sotto il Piazzale di Sosta degli Aerei - dove potrebbe anche esserci del materiale inquinato dalle attività aeroportuali - ci si chiede chi starebbe eseguendo la "caratterizzazione" del materiale scavato.



Verona  Aeroporto Garda Aeroporti AEROPORTO VALERIO CATULLO DI VERONA VILLAGRANCA S.p.A.	
COMUNE DI	VERONA - AEROPORTO VALERIO CATULLO VILLAGRANCA
LAVORI DI	REALIZZAZIONE DELLA NUOVA DORSALE DI COLLETTAMENTO DELLE ACQUE METEORICHE DEL PIAZZALE DI SOSTA AEROMOBILI
COMMITTENTE	SOCIETA' AEROPORTO VALERIO CATULLO DI VERONA VILLAGRANCA S.p.a. 37066 Caselle di Sommacampagna (VR)
RESPONSABILE LAVORI	Ing. MICHELE ADAMI c/o Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villagrafica S.p.a. 37066 Caselle di Sommacampagna (VR) C.F. DMAMHL72R10L781V
PROGETTISTA	NORDEST INGEGNERIA S.R.L. Ing. DANIELE TOSATO Ing. VINCENZO BIXIO
COORD. SICUREZZA IN FASE PROGETTAZIONE	Ing. DANIELE TOSATO Via Fagarè 16/C 31036 Istrana (TV) C.F. TSTDNL85D23C111T
DIRETTORE DEI LAVORI	Ing. DANIELE TOSATO Via Fagarè 16/C 31036 Istrana (TV) C.F. TSTDNL85D23C111T
COORD. SICUREZZA IN FASE ESECUZIONE	Ing. DANIELE TOSATO Via Fagarè 16/C 31036 Istrana (TV) C.F. TSTDNL85D23C111T
IMPRESA APPALTATRICE A.T.I.	 LAVORI EDILI E STRADALI www.italimpresa.it  www.mazzza.it ACQUEDOTTI RISANODOTTI FIDUCIARIE LAVORI STRADALI TELESCALDAMENTO
IMPRESA SUB - APPALTATRICI	
IMPORTO DEI LAVORI	€ 445.728,18
AUTORIZZAZIONE / CONCESSIONE	
ORDINANZA	
INIZIO LAVORI	11/09/2017
FINE LAVORI	15/12/2017
RECAPITO DIRETTORE DI CANTIERE	Geom. ALESSANDRO BAIGUERA Cellulare 334 6002682

5. In via precauzionale, prima della prevista Fase 1 a breve termine (2020), dovrà essere definita una Proposta di Progetto che sappia rispondere ed avviare al rischio Bird-strike secondo la metodologia e strumentazione più avanzata nel settore.

Anche in questo caso – visto che i lavori del Piano di Sviluppo dell'Aeroporto Catullo sono in corso di realizzazione – ci si chiede **se è stata definita questa proposta di Progetto per il Bird-Strike** e ci si chiede se è stata valutata che a meno di tre km dalla Pista esistono due Discariche una Privata e una Comunale.

6. La realizzazione di qualsiasi opera prevista dalle tre fasi di attuazione del MasterPlan è subordinata alla presentazione del Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo (PUT) redatto ai sensi del D.M. n. 161/2012;

Visto che nel sedime dell'Aeroporto Valerio Catullo **stanno scavando** e in questi mesi **hanno anche realizzato altre opere previste nel Master Plan del Piano di Sviluppo dell'Aeroporto Catullo** e considerato che fino ad ora l'unico documento pubblicato è stato il **Provvedimento di Compatibilità Ambientale** e che **manca ancora il Decreto di Conformità Urbanistica** lo scrivente si chiede chi è che deve controllare cosa stanno facendo all'Aeroporto e chiede **chi deve essere quell'Ente Pubblico che controlla se le prescrizioni previste dal Provvedimento di Compatibilità Ambientale sono rispettate, dove viene citato spesso l'ARPAV.**

La Responsabilità sulla Salute Pubblica dovrebbe essere in capo al Sindaco del Comune, ma visto che siamo in presenza di un'Aeroporto quali sono le **responsabilità** in capo a ENAC e anche quelle **in capo all'ARPAV?**

E che **vi siano dei lavori "in corso" all'Aeroporto Valerio Catullo** è lo stesso **Presidente di SAVE spa che lo dichiara** in una intervista pubblicata sull'Arena di Mercoledì 1 Novembre 2017 (vedi nel riquadro evidenziato).

La scossa alla città

Reazioni dopo i temi sollevati dalla Fondazione



Gli investimenti?

«Ci sono 130 milioni sul piatto. Abbiamo avuto il via libera da Enac per tutti i nostri progetti, compresa la Valutazione di impatto ambientale. Andremo a gara per i lavori che inizieranno nel settembre 2018 per ampliamento e ristrutturazione dell'aerostazione. Nel frattempo abbiamo riqualificato le sale di imbarco e le postazioni passaporti, abbiamo creato nuove aree commerciali, nuovi bagni, implementato le strumentazioni tecniche, riconfigurato il piazzale aeromobili, riqualificato la pavimentazione della testata 22 adeguato la raccolta delle acque meteoriche, avviato il progetto Romeo con una gara per rifare il terminal. Abbiamo avuto l'ok da Enac per il piano degli interventi e il piano qualità e per il piano della tutela ambientale 2016-2019. Tutto questo rientra in una operazione di sistema aeroportuale del Nordest: senza questo sistema Verona da sola che cosa combina?».



Gli storici edifici Unicredit di via Rosa

Tra aerei e centro storico

«Che cosa aveva detto il presidente di Cariverona Alessandro Mazzucco? Presentando le prossime erogazioni per il 2018 che saranno di 40 milioni circa, era intervenuto sulle società partecipate e in particolare l'aeroporto Catullo. «È in calo da anni ma da Save ci aspettiamo molto di più». Un invito alla politica a farsi promotore di questo rilancio. «Il richiamo l'ho già fatto. Non possiamo essere collegati solo con San Pietroburgo». E poi l'annuncio del mio tempo per riqualificare i palazzi storici di Unicredit».

L'INTERVISTA. Il presidente di Save replica alle critiche arrivate da Cariverona sulla gestione dell'aeroporto

«Voglio far crescere il Catullo e dico no ai nuovi campanili»

Marchi: «Siamo in una logica di sistema del Nordest, mi preoccupano i richiami a una certa politica del passato che ha creato disastri». «Investimenti? Lavori per 130 milioni»

Maurizio Battista

Enrico Marchi è fatto così. Quando gli tocchi le sue creature finanziarie-imprenditoriali, si carica come una turbina e scaglia fulmini e saette anche a centinaia di chilometri di distanza. Le letture delle dichiarazioni rilasciate da Fondazione Cariverona, critiche nei confronti della scarsa attenzione che Save riserverebbe a Verona hanno fatto trasalire Marchi che quando si toglie i sassolini dalle carpe li trasforma in sassate.

Save, ricordiamo, quattro anni fa aveva rilevato un'ampia quota di minoranza della Catullo spa, immettendo denaro fresco in una società indebitata fino al collo che stava cercando di ricoprire debiti e rinegoziare mutui. Non solo: con l'arrivo di Save il Catullo, insieme con lo scalo di Brescia, è entrato a far parte del sistema aeroportuale del Nordest, con Venezia e Treviso, una delle più importanti realtà italiane. Gli enti locali hanno tenuto la maggioranza con la società Aeroport e la logica in cui ora si ragiona è quella del network. Che il Catullo sia trascurato da Venezia, che i voli migliori vengano spostati in laguna, che a Verona si investa poco, Marchi non lo vuole nemmeno sentire. Non ci sta.

«Sono scandalizzato», è il suo esordio, «da quelle discepoli che vengono dette a Verona. Sono molto sorpreso da quanto affermato dal presidente di Cariverona Mazzucco: è chiaro che parla senza conoscere completamente gli argomenti, questo superficialità mi impressiona perché viene da persone che coprono ruoli importanti, sia Mazzucco che il suo giovane direttore che lo consiglia».

Ma con il presidente Mazzucco, visto che Cariverona è uno dei so-

ci del Catullo (anche se il precedente presidente Biasi aveva diluito la quota non partecipando agli aumenti di capitale) non vi siete parlati?

«Mazzucco non mi è sembrato molto interessato a conoscere le cose. L'ho chiamato venti giorni fa per spiegarli la situazione e per dare la disponibilità a un incontro. Era in riunione, poi mi hanno richiamato per dire che Giacomo Marino era disponibile. Ma io avevo chiesto del presidente, non del direttore e quindi sto ancora aspettando. Mi risulta che la Fondazione Cariverona abbia tra i suoi consulenti l'ex direttore generale della Catullo, Carmine Bassetti; mi risulta anche che i vertici di Cariverona siano andati in giro dagli stakeholders per denigrare Save nei mesi scorsi, il ho seguito, sono al corrente: un comportamento inaccettabile».

Presidente, nel merito delle dichiarazioni...

«Ho letto, ma sembrano quelle di un pretendente respinto più che un ragionamento di politica aeroportuale. Cariverona nei mesi scorsi voleva aumentare la partecipazione nella Catullo, ma ormai si ragiona a livello di sistema aeroportuale del Nordest, caso mai Cariverona può intervenire in Save. Altrimenti sono ragionamenti di campanile: ho letto nelle dichiarazioni di Cariverona un concentrato di tutti quegli elementi che hanno portato a Verona una distruzione impropria di valore nelle infrastrutture. Vogliamo ricordare Serenissima? Duecento milioni bruciati e la testa è finita in Spagna. Il Catullo? Sessanta milioni bruciati ma almeno la regia è rimasta nel Veneto, è il territorio che controlla. Pensate che si possa tornare a quella realtà? Trovo inquietante che Mazzucco faccia un richiamo a quella politica loca-



Enrico Marchi, presidente di Save, all'aeroporto Catullo

le che ha prodotto quei danni. Secondo me Mazzucco e il suo giovane direttore generale, figlio del notaio Marino che era sia in aeroporto che in Serenissima, non hanno chiari tutti i passaggi che ci sono stati al Catullo. Che legittimazione hanno per parlare di aeroporti? Io mi occupo di scali da vent'anni, non do lezioni di cardiocirurgia a Mazzucco».

Presidente, Verona un po' si lamenta però che il Catullo nonostante l'arrivo di Save non decol-

la definitivamente, gli investimenti sono fermi...

«Ma trovo disammantante che ci sia una classe dirigente che afferma queste cose. È già convocato per il primo dicembre una riunione a porte chiuse con tutti i soci per fare il punto sulla situazione di sviluppo dell'aeroporto. E vi dò qualche dato. Dal primo gennaio al 30 settembre 2017 il Catullo è cresciuto del 10 per cento in termini di passeggeri: 2 milioni e mezzo. Siamo oltre la media nazionale che è del 6,8 per cento; Venezia cresce del 6,5; Treviso del 18,9. Ora, io ho sistemato Venezia, che è una porta intercontinentale del traffico aereo, ho sistemato Verona, la mia sfida adesso è Treviso, nel mio interesse ricavarne il massimo. Ora partono tre voli al giorno per Francoforte al fine di avere poi possibilità di volare ovunque, lavoriamo

Gli investimenti?

«Ci sono 130 milioni sul piatto. Abbiamo avuto il via libera da Enac per tutti i nostri progetti, compresa la Valutazione di impatto ambientale. Andremo a gara per i lavori che inizieranno nel settembre 2018 per ampliamento e ristrutturazione dell'aerostazione. Nel frattempo abbiamo riqualificato le sale di imbarco e le postazioni passaporti, abbiamo creato nuove aree commerciali, nuovi bagni, implementato le strumentazioni tecniche, riconfigurato il piazzale aeromobili, riqualificato la pavimentazione della testata 22 adeguato la raccolta delle acque meteoriche, avviato il progetto Romeo con una gara per rifare il terminal. Abbiamo avuto l'ok da Enac per il piano degli interventi e il piano qualità e per il piano della tutela ambientale 2016-2019. Tutto questo rientra in una operazione di sistema aeroportuale del Nordest: senza questo sistema Verona da sola che cosa combina?».

Presidente ma perché non viene a Verona a incontrare i legislatori?

«Guardi che il 26 luglio alle 9 ero dal sindaco Sboarina e dall'assessore Bertacco che mi ha ricevuto dicendomi che il sindaco non aveva tempo. Dopo il colloquio con l'assessore siamo andati a Palazzo Barbieri dove il sindaco mi ha ricevuto sulle scale. Ero andato a spostare a Verona per lui. Se vuole venire a Venezia sarà disponibile. Io lo riceverò in ufficio. Ma sul Catullo non faccio proclami né giochi di piccolo cabotaggio, faccio solo programmi per farlo crescere».

IL COMMENTO. Il presidente del consiglio di amministrazione del Catullo, Paolo Arena, fa il punto sulla situazione

«Sbaglia chi pensa di tornare indietro»

«Lavoriamo in un network perché questo è il mercato oggi. Il bilancio è in utile, abbiamo 80 destinazioni»

Paolo Arena, presidente del consiglio di amministrazione del Catullo, riflette e poi replica alle critiche di Cariverona: «Questa uscita dei vertici della Fondazione così incisive pesante nei confronti di Save mi pare francamente una sorpresa».

Arena entra nel merito. «Noi saremmo collegati solo con San Pietroburgo? «Faccio presente che abbiamo 80 destinazioni, delle quali il

32% sono nazionali, il resto è internazionale. Di queste 80 sono regolari e 20 a spot. Dal 2017 Volo ha tre aerei basati a Verona e copre 17 destinazioni; Ryanair ha aggiunto Madrid, Berlino, Amburgo, Norimberga e Siviglia; anche Neos si è basata al Catullo e in totale sono 29 le compagnie che operano nel nostro scalo. Abbiamo collegamenti anche con Praga e Tirana oltre che voli intercontinentali proprio con Neos e Transavia ci collega con Parigi. Ci tengo poi a precisare», prosegue Arena, «che mai alcun volo è stato portato via da Verona

per essere trasferito a Venezia. Anzi è vero il contrario: le compagnie che entrano a operare nell'aeroporto di Venezia vengono invitate a sviluppare la loro attività anche su Verona in una logica di sistema aeroportuale del Nordest».

I dati finora sono buoni: Arena anticipa alcuni numeri che verranno diffusi il primo dicembre ai soci.

«Il nostro bilancio è in utile; da 7 anni la società aeroportuale non chiede più ai soci nuovi aumenti di capitale finalizzati a ripianare le perdite. La nostra crescita di passeggeri è superiore di 4 punti

percentuali alla media nazionale: abbiamo ottenuto tutti i benefici burocratici per partire con i lavori di ampliamento dell'infrastruttura aeroportuale; chiederemo il 2017 superando l'obiettivo dei 3 milioni di passeggeri e proprio in questi giorni partiamo con tre voli giornalieri per Francoforte per dar modo ai viaggiatori di collegarsi poi con tutto il mondo».

Cariverona si dice disponibile a investire nell'aeroporto, ma questo cosa può voler dire?

«Da quanto so, Save era disponibile a portare avanti dei ragionamenti di sistema, per-

ché noi ragioniamo in una ottica di progetto aeroportuale del Nordest. Non si può pensare di tornare a una dimensione local, il mercato non te lo consentirebbe, non esiste più quella realtà. Nel mercato dei voli aerei funzionano le aggregazioni, i sistemi, i network: non lo dico io ma la fat (Organismo internazionale) che prevede il raddoppio dei passeggeri nel mondo nei prossimi 15 anni».

Ma non si potrebbe fare di più per lo scalo di Verona?

«Va bene ma ci diamo come quando. Ripeto, da sette anni non dobbiamo ripianare perdite. Da fuori sem-



Il presidente del cda della Catullo Paolo Arena

bra sempre che si possa fare meglio e noi siamo motivati e sponati a fare sempre di più e a motivare Save a investire su Verona. Ma sia chiaro che non si possono fare fughe in avanti per poi in realtà tornare indietro. Se qualcuno vo-

le investire, lo dica ai soci: il primo dicembre, sollecitato dal presidente di Aeroport Giuseppe Riello, ci sarà l'incontro riservato a loro per fare il punto sul piano di sviluppo industriale. Le sedi opportune ci sono». ■

Gli investimenti? «Ci sono 130 milioni sul piatto. **Abbiamo avuto il via libera da Enac per tutti i nostri progetti, compresa la Valutazione di impatto ambientale.** Andremo a gara per i lavori che inizieranno nel settembre 2018 per ampliamento e ristrutturazione dell'aerostazione. **Nel frattempo** abbiamo riqualificato le

sale di imbarco e le postazioni passaporti, abbiamo creato nuove aree commerciali, nuovi bagni, implementato le strumentazioni tecniche, **riconfigurato il piazzale aeromobili, riqualificato la pavimentazione della testata 22 adeguato la raccolta delle acque meteoriche**, avviato il progetto Romeo con una gara per rifare il terminal. **Abbiamo avuto l'ok da Enac per il piano degli interventi** e il piano qualità e per il **piano della tutela ambientale 2016-2019**. Tutto questo rientra in una operazione di sistema aeroportuale del Nordest: senza questo sistema Verona da sola che cosa combina?».

A questi lavori – come indicati dal Presidente di SAVE SpA nell'articolo dell'Arena – andrebbe aggiunto anche la **riqualificazione della pista di rullaggio e tutti gli altri lavori già eseguiti nel 2016** e se dall'articolo del Corriere di Verona (vedi sotto) evidenziamo questa frase: **«Abbiamo in programma investimenti per 65 milioni di euro nel periodo 2016-2019 e siamo in linea con la tabella di marcia»**... com'è possibile che... **«i lavori siano in linea con la tabella di marcia»** (del Master Plan dell'Aeroporto) quando è stato pubblicato solo il Provvedimento di Compatibilità Ambientale e mancano ancora tutte le altre autorizzazioni?

L'INTERVISTA IL PRESIDENTE DI SAVE

Marchi e la guerra dell'aeroporto «Da Cariverona solo fake news E il sindaco mi lascia sulle scale Catullo usato per lotta politica»

La replica al presidente di Fondazione Mazzucco dopo le critiche alla gestione



La vicenda
● Lunedì il presidente di Fondazione Cariverona Alessandro Mazzucco aveva già detto tempo fa di aspettarsi di più da Save nella gestione del Catullo. Lo ha ribadito lunedì, con tutta una serie di articolate (e tutt'altro che diplomatiche) critiche



Mazzucco è tornato ad attaccare la gestione dell'aeroporto Catullo da parte dei veneziani di Save, auspicando un polo alternativo con i soci pubblici dello scalo, tra cui Comune e Provincia di Verona

ad indirizzo della società veneziana presieduta da Enrico Marchi che, con il 40 per cento delle quote dell'aeroporto veronese, ne governa direttamente strategie e sviluppo. Allo stesso tempo, ha schierato la Fondazione come possibile polo alternativo a Save, chiamando i soci pubblici (Comune, Provincia) a fare la propria parte.
Presidente Marchi, diciamo la verità: le parole di Mazzucco non sono state un fulmine a ciel sereno...
«No. Sono perfettamente al corrente che il suo giovane direttore Giacomo Marino ha fatto il giro delle sette chiese incontrando gli stakeholder per denigrare Save».
Quali stakeholder?
«Ha chiesto di incontrare i miei soci, le banche, gli azionisti, gente di vario tipo. Ho seguito tutti i suoi percorsi. Ha preso come consulente il direttore che avevamo licenziato, Bassetti. Ma *de minimis non curat pretor*. E non è nemmeno questo il problema».
E quale, allora?
«Trovo disarmante la superficialità con cui persone che occupano posti di responsabilità



parlino così, senza conoscerne le cose di cui parlano. Tutte fake news».
Come mai i rapporti con Cariverona sono così compromessi?
«Penso abbia un po' a che fare con la sindrome del pretenente respinto. Avevano chiesto di comprare quote del Catullo, io ho detto no. E non è venuta esercitata noia che nel caso poi in Save. E adesso ci».
Le critiche, proprio allo scalo low-cost, sono i più appetibili predatori su V...
«Sono caluniosa che non sa pensare che lo pensa le compagnie aeree, è perché il mondo del trasporto guardiamo il porto di Verona di passeggeri, nazionale del 6, collegamenti di Volotea, Ryanair low-cost? Vorre

Alleati
Il presidente del Catullo Paolo Arena (a sinistra) con il presidente di Save Enrico Marchi, che detiene il 40 per cento

ronesi se sono contenti o meno di andare a Londra con 40 euro. Magari Mazzucco sarà abituato a viaggiare solo in prima classe, ma il mondo è cambiato. Tutti i suoi ragionamenti mi sembrano figli di un mondo ormai passato».
Anche l'invito alla politica a farsi carico dell'aeroporto è...

“
Rapporti compromessi Cariverona voleva salire nel Catullo, abbiamo risposto di no. E adesso fanno i capricci

Il ritorno della politica È stata la responsabile del disastro al Catullo. I veronesi stanno tranquilli ci penseremo noi

Lo scalo
L'aeroporto Catullo di Verona è parte del sistema aeroportuale del Nordest, che comprende anche Venezia, Treviso e Brescia-Montichiari

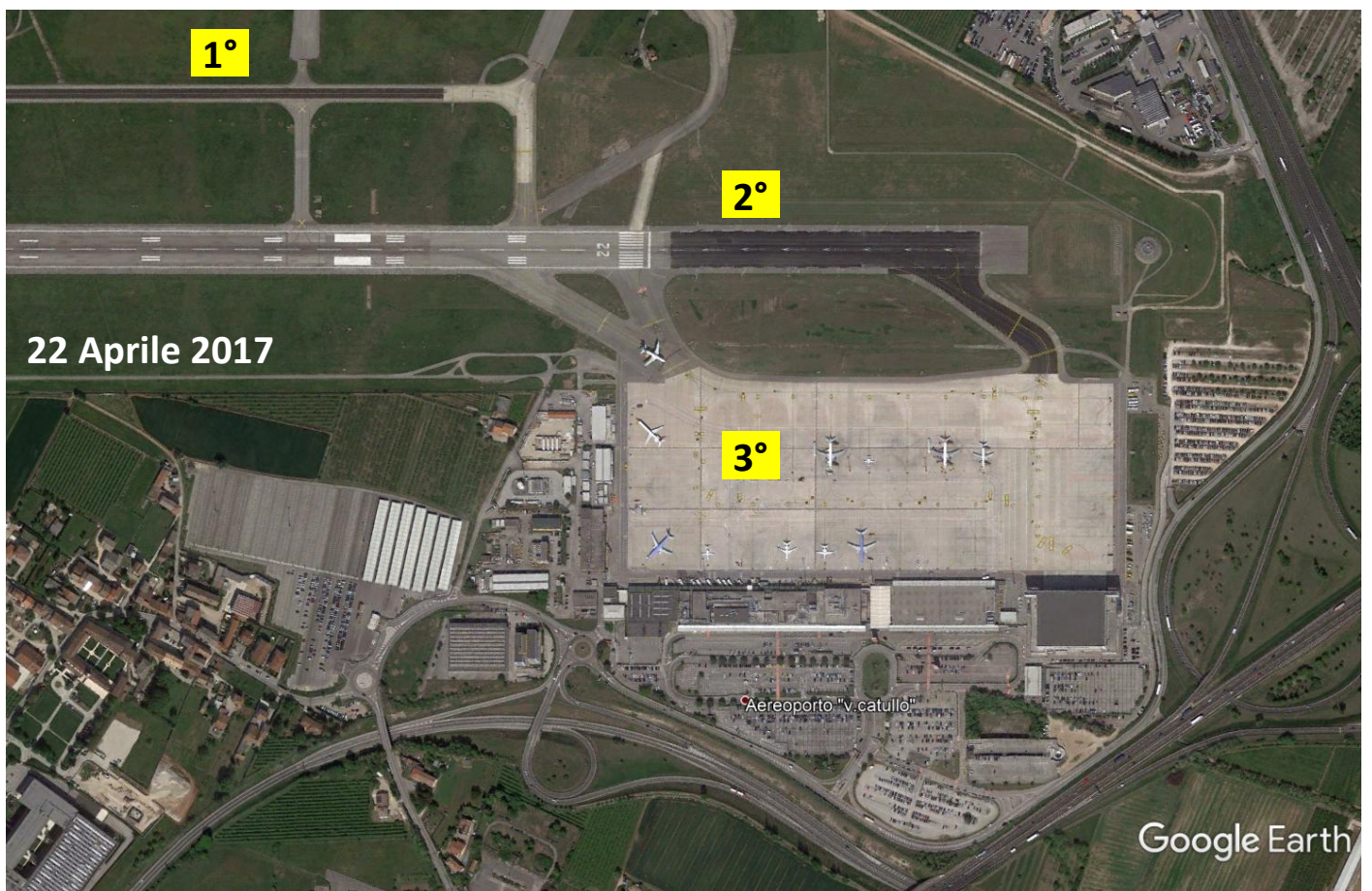
rona e Provincia di Trento, ndr) Giuseppe Riello, con cui ho un ottimo rapporto, e il presidente dell'aeroporto Paolo Arena».
E con la nuova amministrazione comunale?
«Sono venuto a Verona il 26 luglio alle ore 9. Ho parlato delle nostre strategie con l'assessore Bertacco perché il sindaco era indisponibile. Dopo di che ci hanno informato che si era liberato e siamo andati da lui. Non si è neanche degnato di farmi entrare nell'ufficio, mi ha ricevuto sulle scale, stretta di mano e arrivederci. Penso che a Verona l'aeroporto sia utilizzato come strumento di lotta politica».
Cosa intende dire? Che Save è osteggiata perché entrò nel Catullo ai tempi del sindaco Tosi e del presidente di Cariverona Biasi, con cui rispettivi successori si pongono oggi in discontinuità?
«Proprio questo voglio dire. Del resto come si spiega tutto questo altrimenti? Comunque ho dato la mia piena disponibilità al sindaco. Se vuole informazioni, io a Venezia sono sempre disponibile a riceverlo, e non sulle scale, ma nel mio ufficio o in salarionioni».
Con i patti parasociali vigenti oggi fassetto del Catullo è blindato. Alla loro scadenza i giochi potrebbero riaprirsi, come dice Mazzucco?
«Mi viene da sorridere. A veronesi dico solo di stare tranquilli, continueremo a sviluppare l'aeroporto di Verona e lo porteremo ai livelli di Treviso e Venezia. Abbiamo in programma investimenti per 65 milioni di euro nel periodo 2016-2019 e siamo in linea con la tabella di marcia. Io non sono un politico, ma un imprenditore. E mi occupo di fare crescere le aziende delle quali mi occupo».

del sistema aeroportuale del Nordest e con qualche risultato, credo che né Mazzucco né il suo suggeritore abbiano legittimazione a parlare in questo modo».
Non ha provato a chiarirsi personalmente con Mazzucco?
«Lo avevo cercato venti giorni fa, mi volevano passare il direttore, io ho insistito per il presidente. Da quel momento, non ha più avuto nemmeno la cortesia di richiamarmi. Quello che pensa di fare Save non gli interessa».
Ha l'impressione che le critiche di Mazzucco siano condivise da altri soggetti istituzionali a Verona?
«I miei interlocutori sono il presidente di Aerogest (che raggruppa Comune, Provincia e Camera di Commercio di Ve-

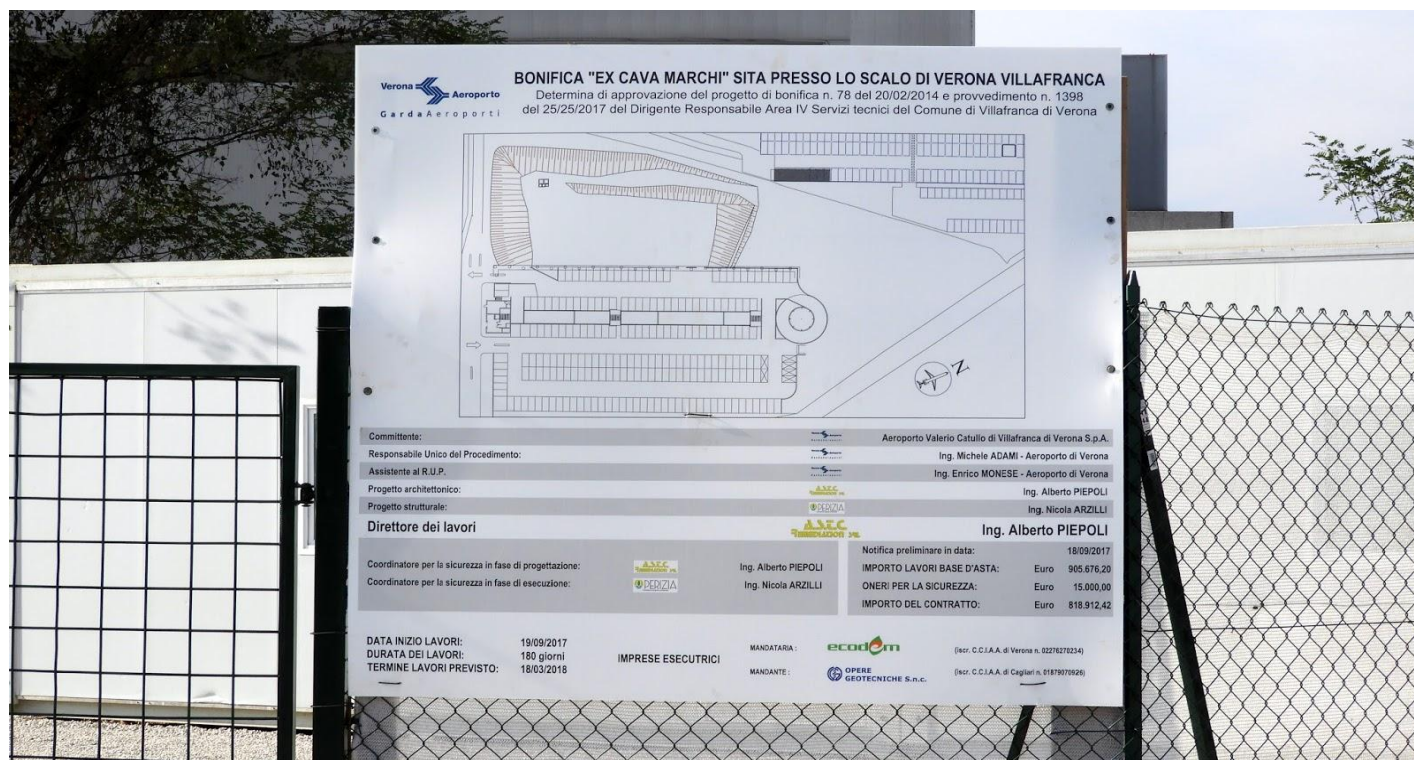
10%
La crescita dei passeggeri al Catullo dall'inizio dell'anno, superiore alla media nazionale degli aeroporti italiani



Il raffronto tra queste due immagini di Google Earth, quella **sopra del 21 Aprile 2015** e quella **sotto del 22 Aprile 2017**, permette di evidenziare “tre dettagli”, il **1°** la **riqualificazione della Pista di Rullaggio**, il **2°** la **riqualificazione della testata pista 22** e **3°** la **modifica della posizione del parcheggio degli aerei sul piazzale dell’Aerostazione** (quest’ultima, anche sembra una banale modifica, **ha incrementato l’inquinamento del rumore che gli abitanti di Caselle sono costretti a subire**, visto che ora i motori... sono rivolti verso Caselle).



A voler essere... *precisi... precisi*, andrebbe anche evidenziato che una parte dei lavori in corso all'Aeroporto Catullo **non sono mai stati sottoposti alla Valutazione di Impatto Ambientale** vedi ad esempio la **Bonifica "ex Cava Marchi"** i cui lavori sono iniziati il 19.09.2017 e sono tutt'ora in corso (vedi il Cartello di Cantiere).



Per concludere, se adesso prendiamo visione del Documento dell'ENAC a titolo: **"Stato di attuazione degli Investimenti Aeroportuali in Italia – Report 2017 – Aggiornamento al 31.12.2016"** apprendiamo che entro il 31.12.2016 ENAC avrebbero stimato che all'Aeroporto di Verona... **avranno speso 5,8 milioni di euro.**

INVESTIMENTI DELL'ULTIMA ANNUALITA' MONITORATA (importi in mln €)

AEROPORTO	PIANO QUADRIENNALE DEGLI INTERVENTI	IMPORTO TOTALE INVESTIMENTI PER IL PERIODO REGOLATORIO	PREVISIONE INVESTIMENTI 2016 DA PIANO QUADRIENNALE	CONSUNTIVO SPESO A GIUGNO 2016	STIMATO DELLO SPESO A DICEMBRE 2016
Verona Villafranca	2016 - 2019	€65,0	€9,0	€2,3	€5,80

www.enac.gov.it/repository/ContentManagement/information/N1231780450/report_1_2017_stampa.pdf

Conclusioni e richieste a ARPAV

Come premessa, va evidenziato che il sottoscritto ha già presentato delle **Osservazioni alla Istanza di V.I.A.**

In data 18.03.2016 <http://www.va.minambiente.it/File/Documento/177243>

In data 30.03.2016 <http://www.va.minambiente.it/File/Documento/177526>

Osservazioni alla VIA che sono state praticamente tutte respinte da parte del "proponente" l'Istanza di VIA

In data 13.09.2016 <http://www.va.minambiente.it/File/Documento/188954>

A seguito della presentazione di **Integrazioni volontarie alla Istanza di VIA** predisposte dal "**proponente**" il sottoscritto ha presentato delle "**altre**" **Osservazioni alla V.I.A.** che poi **non sono mai state controdedotte.**

In data 22.09.2016 <http://www.va.minambiente.it/File/Documento/189691>

In data 13.10.2016 <http://www.va.minambiente.it/File/Documento/190434>

In data 07.11.2016 <http://www.va.minambiente.it/File/Documento/191824>

In data 09.11.2016 <http://www.va.minambiente.it/File/Documento/191831>

In data 14.11.2016 <http://www.va.minambiente.it/File/Documento/192066>

Nonostante che il sottoscritto avesse **presentato delle altre Osservazioni all'Istanza di VIA** – mai controdedotte – in data 27 Luglio 2017 è stato pubblicato il **Provvedimento di Compatibilità Ambientale del Master Plan del Piano di Sviluppo dell'Aeroporto Valerio Catullo** compreso i relativi allegati.

Decreto Compatibilità Amb. del 27.07.2017 <http://www.va.minambiente.it/File/Documento/208581>

Parere CTVA del 10.02.2017 <http://www.va.minambiente.it/File/Documento/208580>

Parere Min. Beni e Att. Cult. del 01.06.2017 <http://www.va.minambiente.it/File/Documento/208579>

Parere Regione Veneto del 05.06.2017 <http://www.va.minambiente.it/File/Documento/208578>

NB: Il Parere della Regione Veneto è arrivato pochi giorni prima che fosse pubblicato il Decreto V.I.A. finale

E se il 27 Luglio 2017 veniva pubblicato il Provvedimento di Compatibilità Ambientale in data 31 Luglio 2017 il sottoscritto provvedeva ad inviare alla Direzione Generale Ambiente della Commissione Europea una nota avente ad oggetto: "**Denuncia per violazione della Direttiva V.I.A.**", il cui testo era il seguente:

In data 27.07.2017 sul sito web del Ministero dell'Ambiente - <http://www.va.minambiente.it/IT/Oggetti/Documentazione/1599/2668?Testo=&RaggruppamentoID=23> è stato pubblicato il Decreto del Ministero dell'Ambiente di concerto con il Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo n° 2303 del 10.2.2017 relativo all'Istanza di V.I.A. del Master Plan dell'Aeroporto di Verona

Come è noto l'Aeroporto Civile di Verona non era mai stato sottoposto a procedura di VIA e mai nemmeno era stato sottoposto alla verifica di assoggettabilità alla VIA e va quindi ricordato che dal 1999 sono state realizzate opere ed interventi per svariati milioni di euro.

La DGA della CE archiviando la pratica EU-PILOT 240/08/ENVI (perché lo stato italiano aveva promesso che sarebbe stata presentata la VIA) aveva "raccomandato" che nella Istanza di VIA da presentare l'ANNO ZERO coincidesse con l'entrata in vigore della direttiva 97/11/CE... ma questa "raccomandazione", non è stata accolta. Dopo anni dall'archiviazione della pratica EU-PILOT 240/08/ENVI, solo nel gennaio 2016, finalmente, è stata presentata una Istanza di VIA, ma dall'esame di questi documenti appare evidente che l'Anno Zero da cui iniziare a valutare gli effetti sull'ambiente conseguente alle attività dell'Aeroporto Valerio Catullo di Verona, non è stato calcolato dall'entrata in vigore della Direttiva 97/11/CE, ma calcolato solo dal 2014.

Sempre dall'esame dei documenti appare che le Osservazioni alla VIA presentate da cittadini e dagli enti pubblici sono state contro dedotte solo dal proponente e supinamente accettate dalla Commissione VIA Nazionale. Va aggiunto altresì che durante l'iter dell'Istanza di VIA la Catullo Spa ha eseguito lavori per circa 6 milioni di euro, tra i quali anche interventi sulle infrastrutture di volo piste e piazzali, che hanno comportato incrementi dei voli e aumento dei valori dell'inquinamento.

Ciò premesso si chiede che sia riaperta la pratica EU-PILOT 240/08/ENVI

Essendo stata inviata questa segnalazione compilando un modulo presente sul sito web della Commissione Europea i caratteri a disposizione erano solo 2.000, ma dopo la **Comunicazione da parte della DGA della CE del n° di protocollo assegnato** alla pratica: **CHAP (2017) 02439 – Italia** il sottoscritto ha inviato altre note:

In data 30.08.2017 <http://www.vivicaselle.eu/RiscontroDGA-CE-1.pdf>

In data 07.09.2017 <http://www.vivicaselle.eu/RiscontroDGA-CE-2.pdf>

In data 10.10.2017 <http://www.vivicaselle.eu/RiscontroDGA-CE-3.pdf>

Note che sono state inviate alla **Direzione Generale Ambiente della Commissione Europea** e alla **Direzione Generale VIA-VAS del Ministero dell'Ambiente** e, per conoscenza, al **Sindaco di Sommacampagna**, al **Sindaco di Villafranca**, al **Sindaco di Verona**, al **Settore Ambiente VIA-VAS della Regione Veneto** e al **Settore VIA.VAS della Provincia di Verona**, alle quali mie comunicazioni aventi ad oggetto: "**Richiesta di Riapertura della Pratica EU-PILOT 240/08/ENVI**", ad oggi – da nessuno di questi Enti – il sottoscritto ha avuto riscontro.

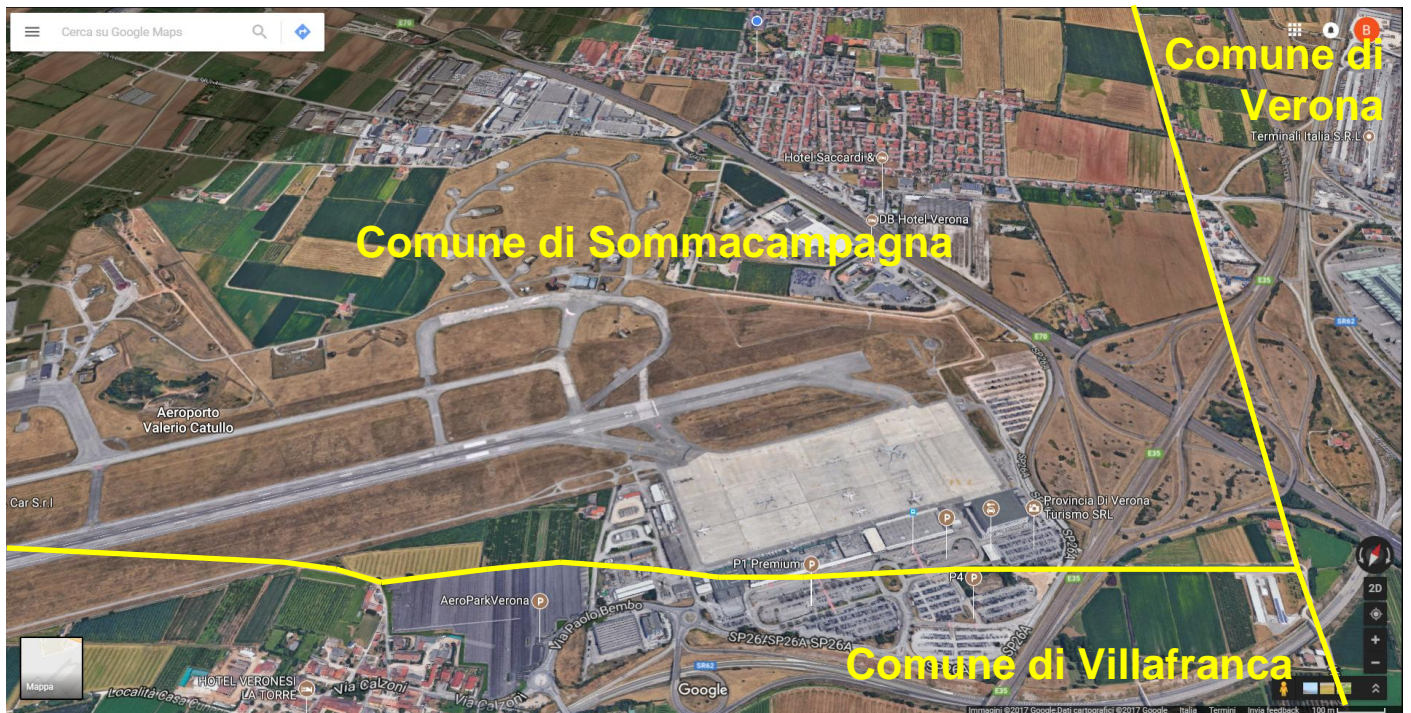
Se oggi il sottoscritto scrive anche a ARPAV i motivi sono due, il 1° perché ARPAV viene citata più volte nel testo delle Prescrizioni che sono state scritte nel Decreto di Compatibilità Ambientale, ma sopra tutto e anche come 2° motivo proprio perché **la Catullo SpA "ha evidenziato" nel Master Plan**, che in merito alle aree del **Parcheggio Low Cost** sarebbe in atto un... "**Dilavamento di superfici potenzialmente inquinate**".

Ed è in particolare a partire da questo ultimo motivo – ma non solo - che oggi il sottoscritto scrive ad ARPAV questa ulteriore nota avente ad oggetto: "**Aeroporto "V. Catullo". Richiesta di accertamento se vi sia un dilavamento di superfici potenzialmente inquinate sulle aree del Parcheggio "Low Cost".**".

Secondo quanto previsto dal **Decreto di Compatibilità Ambientale** del Master Plan dell'Aeroporto Valerio Catullo di Catullo, l'ARPAV in particolare – oltre ad altri compiti – verrà chiamata a **Coordinare un Accordo Territoriale** come stabilito da questa prescrizione, compreso le mitigazioni e le compensazioni Ambientali:

2. Si definisca un Accordo Territoriale coordinato da ARPAV tra l'ENAC, il Gestore aeroportuale, la Provincia di Verona e i Comuni di Verona, Sommacampagna e Villafranca nel quale precisare la coerenza degli interventi previsti dal MasterPlan rispetto ai Piani di Assetto del Territorio (PAT) dei singoli Enti locali. Nell'Accordo dovranno essere condivise le tipologie, le qualità, le modalità e i tempi di attuazione degli interventi di mitigazione e o compensazione ambientali.

Visto che si continua a fare riferimento al Comune di **Sommacampagna**, al Comune di **Villafranca** e anche al Comune di **Verona**, prima di concludere si vorrebbe segnalare che la **quasi totalità del sedime della Aerostazione è ubicata sul territorio del Comune di Sommacampagna**, una minima parte appartiene al Comune di Villafranca e nessun metro quadrato dell'Aeroporto appartiene al Comune di Verona e di conseguenza anche **le opere di Mitigazione e di Compensazione Ambientale dovrebbero essere rapportate non solo alla superficie comunale occupata dall'Aerostazione, ma anche in base agli effetti diretti, indiretti e la sommatoria degli inquinanti che impattano su Caselle che comprendono**, oltre all'Aeroporto Civile e Militare anche l'Autostrada A4 e l'A22 (con relativo incrocio autostradale) e anche l'Interporto Quadrante Europa.



Ciò premesso **si chiede un intervento “urgente” e “immediato” da parte di ARPAV** al fine di effettuare delle verifiche in merito alle evidenze oggi descritte in questa Comunicazione ed in particolare sul fatto che l'asfaltatura di un Parcheggio Low Cost sia stata considerata un'opera di Mitigazione Ambientale quando la Catullo SpA stessa... dichiara che vi sia un **“Dilavamento di superfici potenzialmente inquinate”**.

Visto che comunque i lavori previsti dal Master Plan sono in corso, si chiede a ARPAV se vi siano e vi sono delle violazioni alle prescrizioni come stabilite nel Provvedimento di Compatibilità Ambientale e si chiede di agire di conseguenza contro chi e/o contro coloro che abbiano da aver violato le norme e le leggi in vigore.

In attesa di un celere ed urgente riscontro... si porgono distinti saluti.

Un cittadino *“nativo”* di Caselle:

Beniamino Sandrini

beniamino.sandrini@legalmail.it