

Beniamino Sandrini
Via del Fante, n° 21
37066 Caselle Sommacampagna
T. 0458581200 Cell. 3485214565
mail: beniaminosandrini@virgilio.it



Caselle d'Erbe, 27.01.2010

Dossier: EU-Pilot 240/08/ENVI
e Procura Repubblica: 08/805 ANCNR

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.**

Al **Sindaco: Gianluigi Soardi**
del Comune di Sommacampagna
Piazza Carlo Alberto, 1
37066 - SOMMACAMPAGNA

Alla **Procura della Repubblica**
presso **Tribunale di Verona**
Sezione di Polizia Giudiziaria - ARPAV
Corte Giorgio Zanconati, 1
37122 - VERONA

Alla **Commissione Europea**
Direzione Generale - Ambiente
ENV.A.2 - Infrazioni
B-1049 Bruxelles (Belgio)

RINNOVO RICHIESTA

Oggetto: Aeroporto "Valerio Catullo". Richiesta di annullamento delle autorizzazioni e ripristino di tutte le opere autorizzate in ASSENZA di V.I.A. a partire dal 14.03.1999

Premessa:

In data 15.01.2010, al Presidente dell'Aeroporto Catullo avevo inviato una lettera avente oggetto: **Aeroporto Valerio Catullo. Richiesta Perizia Asseverata (giurata) per tutto quanto è stato realizzato all'Aeroporto Catullo dal 13 Marzo 1999 ad oggi.** Una raccomandata, ricevuta poi dall'Aeroporto, in data 18 gennaio 2010.

In pari data, 15.01.2010, un'altra lettera con identico oggetto (come quello inviato all'Aeroporto Catullo) è stata inviata al Sindaco di Sommacampagna, affinché detta Autorità Locale si sostituisca alla Catullo S.p.A. considerato che probabilmente... e/o sicuramente - detta perizia - l'Aeroporto... **non avrà MAI da predisporla.**

Sempre il 15.01.2010, per quanto espresso in dette lettere, avevo inviato al Sindaco di Sommacampagna una missiva avente questo oggetto: **Aeroporto "Valerio Catullo". Richiesta di annullamento delle autorizzazioni e ripristino di tutte le opere autorizzate in ASSENZA di V.I.A. a partire dal 14.03.1999** e questa richiesta, in considerazione al fatto che, il: **"Il provvedimento impugnato, pertanto, laddove ha escluso l'obbligo della V.I.A. risulta illegittimo e va, di conseguenza, annullato".** (cfr. Consiglio di Stato, Sentenza n° 5186/2008)

La predisposizione di queste 3 lettere erano conseguenti al fatto di avere, in data 13.01.2010, ricevuto dalla Commissione Europea un **preavviso di archiviazione** della pratica **Dossier EU-PILOT 240/08/ENVI** data la Loro impossibilità a: **"giungere alla conclusione che le modifiche o estensioni controverse fossero suscettibili di notevoli ripercussioni sull'ambiente, tali da rendere obbligatorio uno screening ai sensi della direttiva VIA"** e pertanto la Commissione, mi evidenziava: **"che non è possibile contestare la valutazione operata dalle autorità nazionali competenti"**. (Per il paragrafo completo -dove sono queste frasi- vedi pagina seguente)

Da un esame approfondito delle informazioni raccolte, unitamente alla pur voluminosa documentazione da Lei trasmessa a questi servizi, non è possibile a questi servizi giungere alla conclusione che le modifiche o estensioni controverse fossero suscettibili di *notevoli ripercussioni sull'ambiente*, tali da rendere obbligatorio uno *screening* ai sensi della direttiva VIA, e pertanto non è possibile contestare la valutazione operata dalle autorità nazionali competenti. Le statistiche relative al traffico aereo, passeggeri e merci, nel periodo considerato, come pure le informazioni relative all'utilizzo del suolo, desunte dalle immagini aeree portate alla nostra attenzione, non sono sufficienti a dimostrare inequivocabilmente una relazione causa-effetto tra le modifiche o estensioni autorizzate nel periodo considerato e l'incremento del traffico aereo e dell'utilizzo del suolo.

Dalla “lettera” della Commissione Europea, del 13 Gennaio 2010, evidenzio anche il sottostante paragrafo:

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.

Prima di proseguire, con questa richiesta di “rinnovo urgente” rivolto al Sindaco di Sommacampagna, ricordo che il sottoscritto, dal Ministero dell’Ambiente, **aveva ricevuto una lettera**, il cui testo è qui sotto riportato:

Con riferimento alla sua nota pervenuta in data 26 novembre 2009, con la quale lamenta che l'aeroporto Valerio Catullo non si è mai attivato per richiedere la procedura di VIA, la scrivente fa presente quanto di seguito.

L'ENAC ha richiesto la procedura art. 21 del Dlgs n. 152/06 e ss.mm.ii., la Commissione tecnica VIA/VAS ha espresso il parere previsto, in data 6 novembre 2009, il parere è stato comunicato all'ENAC con nota del 13 novembre 2009.

Pertanto, al momento si è in attesa della richiesta di valutazione di impatto ambientale da parte del proponente.

Si fa presente che qualora si abbia interesse a conoscere il parere della Commissione, che peraltro è stato inviato anche alla Regione Veneto, si dovrà inoltrare una richiesta di accesso agli atti e pagare i relativi oneri di riproduzione.

Una lettera ricevuta in data **10 Dicembre 2009**, a seguito della quale (e di altre, nel frattempo ricevute, e/o scritte) in data 23.12.2009 ho spedito al Ministero dell’Ambiente una Richiesta di Accesso al “Piano di Sviluppo dell’Aeroporto” di Verona che presumibilmente, sarebbe stato allegato al parere della Commissione VIA/VAS.

Devo ammettere che *non avevo speranza di ricevere risposta positiva* di **Accesso agli Atti** e per poter anche risparmiare qualche euro sulle spese postali, ho spedito detta richiesta solo con normale posta prioritaria ed è stato con somma mia sorpresa che, in data 26 gennaio 2010 a detta mia richiesta mi sia stato concesso di ricevere i documenti richiesti. [Da telefonate intercorse con il Ministero Ambiente detta mia richiesta è arrivata all’ufficio preposto solo il 25 gennaio e nemmeno 24 ore dopo, via e_mail - dopo aver pagato 5,14 € di costo di spese di riproduzione, ho potuto prendere visione del materiale relativo al parere della Commissione VIA-VAS, che, nei prossimi giorni, via posta, poi riceverò nei tempi necessari al protocollare la lettera, spedirla, ecc.]

Tre sono i documenti già ricevuti anticipatamente **via e_mail** dal **Ministero dell’Ambiente** e sono i seguenti:

Il primo documento: **[Allegato n° 1]**

U.prot. exDSA-2009-0030390 del 13/11/2009 del **Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - ex Direzione Salvaguardia Ambientale**, indirizzata all’ENAC, al Ministero per i Beni e le Attività Culturali, alla Regione Veneto, Dipartimento Tutela dell’Ambiente e al Presidente Commissione VIA/VAS.

Oggetto: **Procedura art. 21 D.lgs n° 152/06 e ss.mm.ii relativamente al Piano di Sviluppo dell’Aeroporto Catullo di Verona - trasmissione parere della Commissione Tecnica VIA/VAS.**

Il secondo documento: **[Allegato n° 2]**

U.prot CTVA-2009-0004095 del 04/11/2009 della **Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale VIA VAS**, indirizzata al Ministro dell’Ambiente e alla Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale aven-

te oggetto: **Procedura Preliminare ex art. 21 D.lgs n° 152/06 e ss.mm.ii Piano di Sviluppo dell'Aeroporto Catullo di Verona. Trasmissione parere della Commissione Tecnica VIA/VAS.**

Il terzo documento: **[Allegato n° 3]**

Data emissione: 14.05.09 redatto dalla ditta Ares srl per **Committente: Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca S.p.A. 37060 Caselle di Sommacampagna (VR) un elaborato avente a titolo: "Studio Ambientale Preliminare - Relazione Tecnica (art. 21 del D.Lgs. 152/06 e s.m.i. - Parte seconda - Titolo III)".**

Prima di evidenziare alcune parti significative dei 3 documenti sopra elencati, segnalo che Lunedì 25 Gennaio 2010, alle ore 14,30, in Sala Rossa della Provincia, si era riunita la Prima Commissione Consigliare: **Affari generali e legali; politiche di bilancio; enti partecipati; personale; rapporti con gli enti locali; materie non comprese nella competenza di altre commissioni"** e si era riunita per discutere di questo: **"Mozione n. 29/09: proposta di mozione con richiesta di convocazione straordinaria del Consiglio Provinciale per approvare linee programmatiche per l'Aeroporto Valerio Catullo. (primo firmatario Cons. D'Arienzo)".**

Dell'esito di detta riunione, ad oggi non ho ancora possesso di alcun verbale, ma posso ricopiare (per il valore "che hanno") delle dichiarazioni riportate sui giornali locali, a partire la maggiore quotidiano della città di Verona, che il 25.1.10 titola così un suo articolo: **"Una torre di controllo provvisoria al Catullo". [All. n° 4]**

Ed in merito alle Problematiche Ambientali - qualcosa sull'Arena, ieri si è scritto, dato che in detto articolo si legge questo: **"L'impatto ambientale è sdrammatizzato, perché «i numeri attuali non sono tali da meritare particolari attenzioni e una commissione ambientale è sempre presente con un monitoraggio costante assieme ad Arpav. Lo studio sulla Via sarà pronto a giugno e sarà inviato a Enac. Le tracce radar non sono ancora rilevabili da Enav e i sorvoli dei centri abitati non sono dunque sanzionabili. Portate pazienza fino a giugno. Tre fonometri sono già presenti e ne stiamo acquistando altri per monitorare attività e rotte».**



In questa foto pubblicata sull'Arena a corredo dell'articolo, sulla sinistra si intravede l'Ing. Massimo Soppani, che è il Direttore dell'Aeroporto Catullo. Il secondo, a partire da destra, (con fazzoletto verde nel taschino) è il Consigliere Provinciale eletto nel collegio Sommacampagna-Sona, che potrebbe testimoniare se le dichiarazioni del Direttore del Catullo sono state correttamente riportate dai giornali.

Non entro nel merito nell'evidenziare che il giornalista forse "non ha compreso" che non esiste nessun monitoraggio da parte dell'ARPAV specifico per l'Aeroporto Catullo. Forse l'ing. Soppani si riferisce alla Centralina ARPAV installata a Villafranca e alla "nessuna" centralina installata a Caselle, anche se richiesta dal Comune.

Poi sul fatto che "l'impatto ambientale sarebbe sdrammatizzato", non serve evidenziare che su 25 giorni del mese di gennaio le "PM10" abbiano a Verona hanno già superato la soglia di 17 giorni sui 35 giorni all'anno ammessi e "questo inquinamento" potrebbe anche derivare dal fatto che i decolli dell'Aeroporto vengono effettuati sui quartieri della città di Verona. Ma il giornalista, nel suo articolo riporta quella "dichiarazione".

Ma è un altro articolo pubblicato su "Il Verona" (vedi sotto) che merita una più profonda attenzione, visto che in quell'articolo si riportano altre dichiarazioni che sarebbero attribuite al Direttore Generale dell'Aeroporto.

Palazzi Scaligeri. Ieri in commissione è intervenuto il direttore generale dell'aeroporto Massimo Soppani

Incontro in Provincia sul futuro del Catullo

Ieri ai Palazzi Scaligeri si è svolta una commissione sulla situazione dell'aeroporto Catullo di Villafranca, a cui è intervenuto in audizione il direttore generale dello scalo di Villafranca Massimo Soppani. Al centro della discussione il passaggio del Catullo da aeroporto militare a civile, la mancanza della valutazione di impatto ambientale. E poi, ancora, la

metropolitana di superficie e l'impiego stabile e continuativo di personale a tempo determinato e delle cooperative di servizio e lavoro. Soppani, nella sua relazione, riferendosi al controllo del traffico aereo ha fatto presente che «In questa fase di passaggio l'Aeronautica militare continua a gestire il servizio di controllo del traffico aereo con la massima capacità e

professionalità disponibile». Per quanto riguarda la questione relativa all'impatto ambientale, il direttore generale del Catullo ha chiarito che «a giudizio delle autorità competenti le infrastrutture esistenti ed i livelli di traffico attuale non motivano l'attivazione di procedure di valutazione di impatto ambientale. Per quanto concerne invece il piano di sviluppo futuro è stata affidato ad una società esperta il compito di fare un'analisi che sarà conclusa entro aprile 2010». Per quanto riguarda il personale assunto con contratto a tempo determinato, Soppani ha spiegato che «tutti i con-



► L'aeroporto Catullo

tratti in atto seguono la normativa vigente, ed è stato messo in evidenza come il profilo che caratterizza lo scalo Catullo, principalmente interessato da voli di linea e charter, comporta picchi intensi di traffico concentrati in archi temporali ben definiti». Asolvere il caso è stato il capogruppo Vincenzo D'Arienzo, che chiarisce: «il direttore Soppani ha fatto una serie di considerazioni, ma alcuni dubbi, sui voli e sul personale a tempo determinato non sono stati ancora chiariti. Ci sarà un'altra riunione a breve per discutere anche dei voli che sorvolano il quartiere di Santa Lucia». ■E.B.

E di detto testo de: "Il Verona", vi evidenzio queste frasi, che riportate dal giornalista sarebbero dichiarazioni attribuite al Direttore Generale dell'Aeroporto Catullo: *"Per quanto riguarda la questione relativa all'impatto ambientale, il direttore generale del Catullo ha chiarito che "a giudizio delle autorità competenti le infrastrutture esistenti ed i livelli di traffico attuale non motivano l'attivazione di procedure di valutazione di impatto ambientale. Per quanto concerne invece il piano di sviluppo futuro è stata affidato ad una società esperta il compito di fare un'analisi che sarà conclusa entro aprile 2010".*

Una frase, questa pubblicata su "il Verona", che a mio avviso **"è leggermente non corrispondente"** con quanto scritto in due documenti oggi ricevuti anticipatamente via e_mail dal Ministero dell'Ambiente, documenti che pertanto - in alcuni paragrafi - meritano di essere evidenziati anche e col fine di far comprendere all'Aeroporto Catullo (che forse... non li ha esaminati con attenzione) quanto è ben chiaro... la VIA è motivata e... serve.

Esame e considerazioni esprimibili sui documenti ricevuti dal Ministero dell'Ambiente:

Il primo documento: [Allegato n° 1]

U.prot. exDSA-2009-0030390 del 13/11/2009 del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - ex Direzione Salvaguardia Ambientale, indirizzata all'ENAC, al Ministero per i Beni e le Attività Culturali, alla Regione Veneto, Dipartimento Tutela dell'Ambiente e al Presidente Commissione VIA/VAS.

Oggetto: *Procedura art. 21 D.lgs n° 152/06 e ss.mm.ii relativamente al Piano di Sviluppo dell'Aeroporto Catullo di Verona - trasmissione parere della Commissione Tecnica VIA/VAS.*

La breve nota del Ministero dell'Ambiente si conclude con un significativo paragrafo, che merita commenti.

Nel parere la Commissione Tecnica VIA/VAS richiede, prima dell'avvio dell'istruttoria, alcuni approfondimenti relativamente alla caratterizzazione della qualità dell'aria e dell'inquinamento acustico, nonché relativamente alla ottimizzazione dell'accessibilità all'aeroporto.

E evidente anche ad un profano che per caratterizzare la qualità dell'aria e dell'inquinamento acustico serve che siano installate delle opportune centraline e/o che sia attivata una collaborazione con l'ARPAV che possa validare come "soggetto terzo" le risultanze di una qualsiasi campagna di verifica degli agenti inquinanti.

Per quanto riguarda la "ottimizzazione dell'accessibilità all'aeroporto", è altrettanto evidente che se viene ipotizzato un nuovo Casello Autostradale sulla A22, una nuova Stazione Ferroviaria, un Mover People e un paio di migliaia di nuovi parcheggi auto, tutto questo - visto che potrebbe essere ubicato al di fuori del sedime aeroportuale - deve essere ricompreso in un Piano di Sviluppo Aeroportuale, tipo quello già in essere per l'Aeroporto di Montichiari BS (sempre gestito dalla Catullo S.p.A.) Piano o Programma che deve essere sottoposto a V.A.S. - Valutazione Ambientale Strategica e non solo alla V.I.A. - Valutazione Impatto Ambientale.

Il secondo documento: [Allegato n° 2]

U.prot CTVA-2009-0004095 del 04/11/2009 della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA VAS, indirizzata al Ministro dell'Ambiente e alla Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale avente oggetto: *Procedura Preliminare ex art. 21 D.lgs n° 152/06 e ss.mm.ii Piano di Sviluppo dell'Aeroporto Catullo di Verona. Trasmissione parere della Commissione Tecnica VIA/VAS.*

Molto più complesso ed articolato è l'esame del secondo documento del quale tralascio di considerare l'esame della documentazione come questa sarebbe stata predisposta dall'Aeroporto Catullo, concentrando la Vostra attenzione sulle conclusioni espresse dalla Commissione V.I.A.-V.A.S. del Ministero dell'Ambiente.

Considerati gli esiti delle comunicazioni intercorse tra la Direzione Generale Salvaguardia Ambientale ed Enac, relativamente ad interventi realizzati all'interno del sedime aeroportuale in assenza di specifica procedura di valutazione ambientale;

In questa conclusione è evidente che all'Aeroporto di Verona **sono stati realizzati degli interventi all'interno del sedime aeroportuale in assenza di specifica procedura di valutazione ambientale**. Ed è per questo motivo che tutte le opere realizzate dal 14 Marzo 1999... **devono essere sottoposte ad una "VIA in Sanatoria"**.

Considerato che la presente relazione di scoping in alcun modo costituisce valutazione ambientale di opere già realizzate e pertanto rimane salva ed impregiudicata l'obbligatoria applicazione della normativa vigente in materia di VIA;

Che quanto già realizzato all'Aeroporto Catullo dal 14 marzo 1999, come sopra già considerato, **debba essere sottoposto ad impregiudicata obbligatoria applicazione della normativa vigente in materia di VIA** è altresì evidente in questa altra considerazione, come questa è stata espressa dal Ministero dell'Ambiente. Ministero che ancora dal Gennaio 2008 aveva già segnalato che l'Aeroporto Valerio Catullo **doveva essere sottoposto a V.I.A.** Ma l'Aeroporto Catullo non ha "ottemperato" a quanto già segnalato e... **ha perso 2 anni inutilmente.**

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;

Ma chi sarebbe il "proponente"? L'ENAC o l'Aeroporto Catullo. Stabilire questo identifica anche i responsabili

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;

E' evidente che quanto presentato dal "proponente" è caratterizzato da una serie di carenze e dato che siamo in presenza di un gestore di un servizio pubblico, questo va evidentemente evidenziato e va rammentato.

Tutto ciò premesso, visto e considerato, la Commissione esprime un parere nel complesso favorevole circa le informazioni che devono essere contenute nello Studio di Impatto Ambientale, raccomandando tuttavia quanto segue:

La Commissione VIA-VAS non esprime un parere favorevole al "progetto" e/o al "piano" come questo sarebbe stato predisposto dal committente (che sarebbe la Catullo S.p.A.) il parere espresso riguarda solo e solamente le informazioni che devono essere contenute nello Studio di Impatto Ambientale... ancora da realizzare.

1. Lo Studio di Impatto Ambientale dovrà prevedere per la caratterizzazione della componente Atmosfera, una campagna di rilevazione per tutti gli **inquinanti** d'interesse, nelle forme, tempi e modalità previsti dalla normativa vigente, facendo sì che:
 - (i) l'output del modello utilizzato sia in forma grafica (grigliato),
 - (ii) siano evidenziate le emissioni totali per i vari scenari e sorgenti,
 - (iii) venga individuata in modo univoco la definizione e la localizzazione delle sorgenti considerate,
 - (iv) siano chiare le tecniche di campionamento e misura della qualità dell'aria (come intervalli temporali di monitoraggio, strumentazione utilizzata ecc) e le informazioni per i rilievi dei parametri meteorologici misurati contestualmente agli inquinanti.

E' evidente che tra le "sorgenti" di emissioni totali relativi agli inquinamenti, dovranno essere considerate anche le Autostrade "A22" e la "A4", la Tangenziale Ovest di Verona, che sono poste a poche decine di metri dall'Aeroporto, aree già inquinate, che sono sorvolate dagli aerei in fase di decollo utilizzando la pista 04.

L'analisi dell'inquinamento atmosferico, associato all'attività dell'Aeroporto di Verona dovrà essere sviluppata in conformità a quanto indicato nel Decreto Ministeriale n. 60/2002. Obiettivo della caratterizzazione della qualità dell'aria è quello di stabilire la compatibilità ambientale dell'opera con le normative vigenti in materia di inquinamento atmosferico, sia allo stato attuale sia allo stato futuro (configurazione di progetto), a seguito dell'adeguamento dell'attuale aeroporto alla nuova configurazione di traffico ipotizzata.

Compatibilità ambientale dell'opera che ovviamente va a sommarsi, come inquinamento, a quello già creato dal sistema autostradale contermini, aderente e adiacente all'Aeroporto Valerio Catullo di Verona.

L'analisi della qualità dell'aria dovrà essere articolata attraverso le seguenti fasi:

- Caratterizzazione dello stato attuale;
- Analisi delle condizioni meteorologiche;
- Localizzazione e caratterizzazione delle sorgenti di emissione degli inquinanti;
- Localizzazione e caratterizzazione dei ricettori;
- Previsione delle concentrazioni degli inquinanti nella zona limitrofa l'aeroporto, effettuata mediante l'utilizzo di modello matematico per la simulazione dei fenomeni diffusivi.

Evidenzio ancora se non fosse necessario, che l'Aeroporto è ubicato all'incrocio di due Autostrade, Tangenziali e alle aree del Quadrante Europa, che a mio avviso sono evidenti: "sorgenti di emissioni di inquinanti".

Per la caratterizzazione della qualità dell'aria dell'area oggetto di studio, si dovrà procedere all'acquisizione di dati relativi ai rilievi di inquinamento atmosferico riguardanti il periodo precedente all'ampliamento dell'aeroporto, pari almeno a 3 anni.

Se queste "caratterizzazioni della qualità dell'aria" fossero iniziate due anni fa dopo la prima lettera del Ministero dell'Ambiente, ora si avrebbero maggiori dati e maggiori informazioni, con magari delle reti di rilevamento funzionanti da mesi e con dei valori validati da soggetti terzi, in modo che alla fine del 2010 sarebbero così trascorsi questi tre anni come chiesti dalla Commissione. Il sottoscritto ritiene che quanto qui indicato debba essere elaborato per verificare la situazione dell'Aeroporto nei tre anni precedenti il 14 Marzo 1999.

In via preferenziale si dovrà considerare, quali dati di partenza per la definizione dello stato della qualità dell'aria, quelli desumibili dalle reti di rilevamento pubbliche (ARPA-Regione), integrati da misure puntuali, a cura del Proponente.

Quali sarebbero le "misure puntuali" che sarebbero state desunte... a cura del proponente? (ENAC o Catullo?)

I parametri di inquinamento da tenere in considerazione per la definizione dello stato *ante operam* sono :

- Ossidi di Azoto (NO, NO₂, NO_x),
- Monossido di Carbonio (CO),
- Biossido di zolfo (SO₂),
- Ozono (O₃)
- PTS (PM10 – PM2.5)

Parametri di inquinamento "ante operam" da considerare "alla data attuale" e/o precedenti il 14 Marzo 1999?

La campagna di monitoraggio da concordare con l'ARPA Veneto, dovrà avere una durata minima di 60 giorni nei mesi invernali e 60 giorni nei mesi estivi al fine di rappresentare il più fedelmente possibile le dinamiche di formazione e dispersione degli inquinanti in tutte le condizioni meteorologiche.

Se la dichiarazione del Direttore Generale dell'Aeroporto: *Per quanto concerne invece il piano di sviluppo futuro è stata affidato ad una società esperta il compito di fare un'analisi che sarà conclusa entro aprile 2010*", come riportata nell'articolo de: "il Verona" fosse veritiera, appare molto improbabile che questa data possa essere rispettata. Eventualmente *la società esperta* potrebbe concludere le analisi entro aprile 2011.

L'analisi delle sorgenti di emissione dovrà riguardare tutte le sorgenti pur se particolare attenzione andrà posta a quelle direttamente legate alle attività aeroportuali, al fine di valutare il più compiutamente possibile tutte le ripercussioni sull'ambiente determinate dall'attività in esame.

Ricordo, che la pista dell'Aeroporto Catullo, termina a poche decine di metri dall'incrocio dell'Autostrada "A4" e dell'Autostrada "A22" e a poche altre decine di metri vi è la Tangenziale Ovest di Verona e la Regione Veneto ha appena approvato la Valutazione di Impatto Ambientale di una nuova Autostrada che aggiunge al traffico oggi esistente sul sistema delle tangenziali anche una nuova autostrada, anche questa in testa pista.

L'analisi del territorio, infine dovrà individuare e classificare i ricettori che saranno influenzati dall'attività dell'aeroporto.

E dato che l'Aerostazione è incuneata tra i centri abitati di Dossobuono e di Caselle di Sommacampagna, che sono i recettori più immediati, deve essere anche valutata l'incidenza delle attività dell'aeroporto generate sul piazzale di sosta degli aerei dell'aerostazione... sia come inquinamenti da rumore... che dell'aria.

Una volta individuate e caratterizzate le sorgenti di inquinanti, nonché i ricettori, si provvederà alla stima delle emissioni e delle concentrazioni di inquinanti in determinati punti circostanti l'aeroporto, opportunamente individuati come rappresentativi delle situazioni di maggior criticità.

Il sottoscritto crede che uno dei "recettori" più rappresentativi, sia proprio l'area del polo scolastico del centro abitato di Caselle, dove attualmente è già posizionata (anche se da soli tre mesi) la prima centralina di misurazione del rumore che è mai stata posizionata in questo centro abitato da quando esiste l'aeroporto.

Potrà essere efficacemente utilizzato, per le simulazioni, un modello tipo ISC3 in grado di ipotizzare la diffusione di inquinanti aereodispersi in atmosfera.

Concordo pienamente, ricordando sempre di quantificare anche gli inquinamenti creati dalle due autostrade.

2. Lo Studio di Impatto Ambientale dovrà prevedere, per la caratterizzazione della componente Rumore, una campagna di misure relative alla caratterizzazione del **clima acustico** del rumore aeroportuale, che:

- (i) riveda gli scenari delle curve isofoniche (LVA) per le diverse fasi di realizzazione dell'opera,
- (ii) caratterizzi l'area con particolare attenzione ai ricettori presenti, e evidenzi:
 - le condizioni meteorologiche, la velocità e la direzione del vento;
 - il tempo di riferimento e di osservazione;
 - la catena di misura completa e il certificato di verifica della taratura;
 - le classi di destinazioni d'uso alla quale appartiene il luogo di misura.

Per quanto riguarda Caselle, sarebbero necessarie due postazioni, una ubicata a Sud dell'Autostrada nelle aree che "sarebbero" di prossima espansione dell'Aeroporto ed un postazione perennemente fissa da posizionare all'interno delle aree del polo scolastico del Centro Abitato di Caselle, a solo un km dalla testa pista.

Dovrà essere inoltre definito nello Studio di Impatto Ambientale un sistema di monitoraggio del rumore da concordare con l'ARPA Veneto e con la Commissione acustica aeroportuale che preveda un congruo numero di postazioni (non inferiori a sei).

Probabilmente il numero ideale delle postazioni di un sistema di monitoraggio, dovrebbe essere di nove e di queste postazioni, tre nel comune di Verona, tre in quello di Villafranca e tre in quello di Sommacampagna.

3 Nello Studio di Impatto Ambientale dovrà essere incluso anche il progetto, redatto e concordato con gli Enti territorialmente competenti, di ottimizzazione dell'accessibilità, che preveda interventi guida per l'individuazione del percorso idoneo per l'accesso all'aerostazione.

E sicuramente il percorso più idoneo per l'accesso all'Aerostazione, non è quello ipotizzato dall'Aeroporto Catullo che prevede un nuovo Casello sulla "A22" posto all'incrocio delle due autostrade. La posizione più idonea di questo "eventuale" nuovo casello - se utile - è da individuarsi a sud dell'abitato di Dossobuono.

Inoltre dovrà essere definito un sistema di monitoraggio del traffico, che dovrà essere connesso al sistema di aiuto agli utenti, operante in tempo reale, al fine di individuare i percorsi idonei per raggiungere l'aeroporto.

Per questo motivo l'Aeroporto si dovrà chiarire se si vuole essere un Aeroporto a servizio del territorio e o un Autoporto a servizio della città di Verona, che sono due progetti incompatibili dal punto di vista ambientale.

Il terzo documento: [Allegato n° 3]

Data emissione: 14.05.09 redatto dalla ditta ARES srl per **Committente: Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca S.p.A.** 37060 Caselle di Sommacampagna (VR) un elaborato avente a titolo: “*Studio Ambientale Preliminare - Relazione Tecnica (art. 21 del D.Lgs. 152/06 e s.m.i. - Parte seconda - Titolo III)*”.

Non credo che questa lettera, elaborata dal sottoscritto, sia la sede adatta per esaminare le pagine di questo documento, che sarebbe relativo ad un “progetto” che sarebbe stato consegnato preliminarmente all’ENAC in data 8 marzo 2007, in data “antecedente” alla nota crisi economica che ha colpito l’intera umanità.

Subito va evidenziato che quanto presentato dal committente... sarebbe finalizzato alla approvazione di un Masterplan ed essendo detto Masterplan un piano e un programma, detto strumento va sottoposto a VAS e non a VIA e se una VIA è d’obbligo, questa è una VIA in sanatoria per quanto realizzato dal 14 Marzo 1999 ad oggi.

Non ritengo sia il caso di esaminare detta proposta come questa è stata presentata al Ministero dell’Ambiente, soprattutto e se a pagina 9 di detto documento, viene indicata come “Area di parcheggio 3a” una superficie che nel PAT del Comune di Sommacampagna è stata inserita come area a verde a protezione dell’Aeroporto stesso. E questo, a seguito di Accordo di Concertazione stipulato tra Comune e Aeroporto. Una convenzione già firmata, ancora nel marzo 2008, tra il Sindaco del Comune e il Presidente dell’Aeroporto di Verona.

Questa area di parcheggio sarebbe stata ipotizzata nel primo stralcio del potenziamento dell’Aeroporto, ma è irrispettosa degli accordi già sottoscritti con il Comune. Poi appare alquanto strano che un’azione prevista nel secondo stralcio sia già stata eseguita, quale è la: “*Aquisizione terreni testata 22 per adeguamento strip con rifacimento perimetrale nord*”. Questo adeguamento della strip si rende necessario solo e perché dopo il 1999 è stata prolungata la pista, ed essendo stata prolungata la pista (senza VIA) dopo 10 anni ci si preoccupa del fatto che deve essere adeguata anche l’area della strip. Adeguamento della strip per prolungamento pista.

A pagina 11 con la zona indicata con “f1” appare evidente quale sarebbe questa area da acquistare (ma forse già acquistata) un’area indicata con colore azzurro, che con il suo lato posto a sinistra rappresenta il confine dell’area di strip come questa era “prima” del prolungamento della pista, poi realizzato dopo il 14.03.1999.

E’ significativo segnalare che per il monitoraggio dell’inquinamento, il documento predisposto dall’Aeroporto prevederebbe solo “2 campagne delle durata di una settimana”, quando il parere della Commissione VIA, ne prevede anch’esso due, ma di **10 settimane** (60 gg in inverno e 60 gg in estate) e non solo di una settimana.

Credo che in ogni caso sia da evidenziare che il documento, come questo è stato presentato al Ministero dell’Ambiente, evidenzia che per l’inquinamento impattante nell’intorno aeroportuale, si voleva escludere dalle “*simulazioni ulteriori fonti di emissione d’origine antropica non associate direttamente all’Aeroporto, come per esempio il traffico veicolare non afferente allo scalo, circolante nelle strade limitrofe*”.

Peccato che queste “strade limitrofe”, come definite nel documento, siano due Autostrade (esistenti) una Autostrada nuova e una esistente Tangenziale... che sono poste solo a poche decine di metri dall’aeroporto.

Il Documento elaborato dal Committente essendo stato definito un Masterplan, è evidente che va sottoposto alla V.A.S. soprattutto e anche perché in questo specifico documento, non vi è alcun cenno al nuovo casello Autostradale e alla nuova Stazione ferroviaria... e alla nuova Aerostazione a servizio dell’Aeroporto Catullo.

Il suddetto documento così come presentato al Ministero, dovrebbe essere verificato con un altro documento, definito Piano di Sviluppo Aeroportuale presentato al Comune di Sommacampagna e per tanto quanto presentato può solo essere definita una base - con le prescrizioni della Commissione VIA-VAS come sopra riportate - del materiale documentale da raccogliere ed elaborare, appena sufficiente a predisporre una “VIA in Sanatoria” di quanto già realizzato e già potenziato all’Aeroporto Catullo a partire dal 14 Marzo 1999 ad oggi.

Credo che sia poi inutile segnalare che il documento esaminato dalla Commissione VIA-VAS e predisposto dall’Aeroporto Catullo, non contiene ne le “**proposte alternative**” e ne tantomeno la “**Opzione Zero**” che potrebbero essere così ipotizzate: (A) Nuova Aerostazione (qui non segnalata) in centro pista, (B) Divieto di decolli sulla città di Verona, (C) Autorizzare l’Aeroporto ad un “numero chiuso” dei voli senza altri nuovi potenziamenti, (D) Nuovi investimenti e potenziamenti sull’Aeroporto di Montichiari trasferendo la i voli.

Le opere di mitigazione e di compensazione come illustrati nel documento elaborato, **sono carenti** e non è stata indicata alcuna azione di risanamento e o di restauro ambientale a compensazione - ad esempio - di 10 anni di opere e di potenziamenti eseguiti all’Aeroporto Catullo, senza che tutto questo sia mai stato sottoposto a Valutazione di Impatto Ambientale.

L’Aeroporto Valerio Catullo, ha poi violato le direttive comunitarie non pubblicizzando lo Studio Ambientale Preliminare e/o informando la popolazione dei risultati del parere emesso dalla Commissione VIA-VAS?

Ma soprattutto, perché l’Aeroporto Valerio Catullo ha inviato al Ministero dell’Ambiente un documento diverso da quello definito essere il “Piano di Sviluppo Aeroportuale”, come questo - ad esempio - è stato depositato presso il Comune di Sommacampagna... e tra l’altro illustrato in Fiera a Verona durante Geo-Oikos.

Le carenze di questo documento, vanno evidenziate, soprattutto se sono mancanti di opere inserite nel Piano di Sviluppo Aeroportuale che aggravano ancora di più la già critica situazione ambientale come oggi esistente.

Conclusioni finali in merito ai contenuti dei documenti ricevuti dal Ministero dell'Ambiente.

In ogni caso il sottoscritto concorda pienamente con la Commissione Europea, che devono essere le Autorità Italiane ad agire in presenza di violazione delle Direttive V.I.A. e V.A.S. ed è per questo motivo che questa lettera viene inviata al Sindaco del Comune di Sommacampagna affinché lo stesso proceda, in mancanza di V.I.A. e anche per le considerazioni espresse dalla Commissione, all'annullamento delle autorizzazioni e al ripristino delle aree, al come erano prima di tutte le opere autorizzate in ASSENZA di V.I.A. all'Aeroporto Catullo a partire per quelle opere realizzate ed autorizzate dopo la data del 14.03.1999.

Si evidenzia poi del perchè il comune di Sommacampagna dovrebbe sostituirsi alle responsabilità dei mancati controlli e mancati accertamenti delle violazioni VIA e VAS, verifiche che avrebbero dovuto effettuare sia la **Provincia di Verona** (uno tra i soci di maggioranza dell'Aeroporto) che la **Regione Veneto**, il cui l'Assessore all'Ambiente è membro del C.d.A. dell'Aeroporto.

A questo punto l'annullamento di tutte le autorizzazioni rilasciate senza preventiva VIA, risulta evidente che è dovuto e che è d'obbligo per il Sindaco di Sommacampagna, ai sensi dell'art. 29 del D.Lgs 4-2008 anche perché la Commissione Europea ha suggerito alle autorità italiane di predisporre comunque una V.I.A. (anche se dovrebbe essere presisposta una V.A.S.) per il Piano di Sviluppo Aeroportuale dell'Aeroporto Valerio Catullo di Verona, una V.I.A. che dovrebbe comprendere le opere e i potenziamenti realizzate a partire dal 19 Marzo 1999, che il sottoscritto ritiene debbano essere immediatamente annullabili perché senza preventiva VIA.

Il sottoscritto ritiene che le informazioni fornite dalle autorità italiane alla Commissione Europea sono state carenti e **non corrispondenti alla vera situazione** di quanto è accaduto negli ultimi 10 anni all'Aeroporto di Verona ed è per questo motivo, alla Procura della Repubblica, si chiede in particolare di verificare se nelle comunicazioni come queste sono state inviate alla Commissione Europea da parte delle autorità italiane vi possano essere ravvisati eventuali reati e altri reati ambientali siano accertati per mancanza di opere di mitigazione, compensazione, risanamento e restauro ambientale conseguenti alla mancata V.I.A. dell'Aeroporto.

E dato che le opere sono state eseguite senza V.I.A. dette opere, realizzate a partire dal 14 marzo 1999 ad oggi, **devono essere immediatamente poste sotto sequestro** in attesa di una eventuale VIA in Sanatoria che avesse da ottenere un parere positivo. In caso di **parere negativo** le opere realizzate in difformità dalla VIA **dovranno essere demolite** e pertanto dovrà essere **ripristinato lo stato antecedente dei luoghi alterati**.

E tutto questo in ottemperanza del principio di **precauzione** e dell'**azione preventiva** come stabilita nelle direttive comunitarie che si basano sul principio: **"Chi inquina paga"**. Un principio che deve essere esteso e applicato anche **"chi ha sbagliato - nel non richiedere la VIA - deve pagare"**... i danni ambientali e sanitari.

E' evidente che solo una perizia asseverata può determinare quanto è stato realizzato all'Aeroporto Catullo dal 1999 ad oggi e tutto quanto realizzato in questi ultimi 10 anni deve essere sottoposto a VIA in Sanatoria e solo se questa potrebbe ottenere un parere positivo, poi si potrebbe eventualmente predisporre una VAS per il Piano di Sviluppo Aeroportuale della Catullo S.p.A. che nel documento è definito come essere un Masterplan.

Considerato che l'Aeroporto non produrrà mai una perizia asseverata su quanto realizzato, modificato e/o potenziato all'Aeroporto Catullo dal 14 Marzo 1999, si rinnova al Sindaco di Sommacampagna di provvedere alla redazione di una perizia asseverata che determini quanto già realizzato dal 14 marzo 1999, e questo **in sostituzione di una - a mio avviso - grave inadempienza dell'Aeroporto Catullo**, che alla Commissione Europea - assieme alle altre autorità italiane coinvolte - **ha fornito della "carenti" informazioni**.

In attesa che sia predisposta una adeguata perizia asseverata su quanto realizzato dal 14.3.1999, si chiede che si proceda ad una **"non archiviazione"** della pratica da parte della Commissione Europea e/o che in subordine sia concesso al sottoscritto - **altre quattro settimane di proroga** - dal ricevimento della presente, al fine di cercare di ottenere - in particolar modo - una **"perizia asseverata"**.

In attesa di un cortese cenno di riscontro, si porgono distinti saluti.

Un cittadino "nativo" di Caselle:

Beniamino Sandrini
