

Beniamino Sandrini
Via del Fante, n° 21
37066 CASELLE di Sommacampagna - VR
Tel. casa: 045 8581200 Cell. 3485214565
e_mail: beniaminosandrini@virgilio.it



Caselle di Sommacampagna 16 Febbraio 2009

Vs. Rif. ENV.A.2/MA/mm/ARES (2009) 18010

Integrazione alla precedente del 02 Febbraio 2009

Ulteriore integrazione alla segnalazione:

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

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

Al Sindaco del Comune
di Sommacampagna - VR
Piazza Carlo Alberto, 1
37066 Sommacampagna - VR

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

Oggetto:

Infrazione di V.I.A. e di V.A.S. dell'Aeroporto "Valerio Catullo" di Verona

A seguito di quanto è stato riportato nel paragrafo finale della [lettera della Commissione Europea](#), Direzione Generale - Ambiente, prot. ENV.A.2/MA/mm/ARES(2009)18010 datata 05.02.2009, ricevuta dal sottoscritto in data **11 febbraio 2009**... *"in assenza di nuovi elementi informativi... entro quattro settimane dalla data della presente, provvederanno ad archiviare la sua denuncia"* con la presente provvedo all'invio di ulteriori elementi (che sono riferiti al periodo dall'anno **1999** all'anno **2009**) e che saranno relativi a questi aspetti:

1° L'Aeroporto: "Valerio Catullo" di Verona-Villafranca, pur avendo avuto in questi anni e per il periodo dal **1999** uno status di "Aeroporto Militare aperto al traffico civile"... **è MAI stato sottoposto alla V.I.A.?**

2° Per le opere e il potenziamento delle infrastrutture eseguite dall'Aeroporto Catullo, attuate con diversi stralci funzionali e quindi con diversi e susseguenti progetti dal **1999**... **vi è stata una "elusione" alla V.I.A.**

3° Le opere e le infrastrutture realizzate dal **1999** e il potenziamento delle attività di volo con conseguente aumento di passeggeri e di traffico automobilistico per accedere-recedere all'Aeroporto... **sono pertanto da considerarsi "modifiche sostanziali" che possono aver creato "notevoli ripercussioni" sull'ambiente?**

4° Il "Piano di Sviluppo Aeroportuale" dell'Aeroporto: Valerio Catullo, presentato all'ENAC l'8 Marzo 2008: ... **doveva essere accompagnato dalla V.A.S. al fine di valutarne gli effetti sull'ambiente?**

5° Qualora gli elementi segnalati avessero da confermare che dal **1999** all'Aeroporto Catullo vi sono state **elusioni e/o violazioni V.I.A. e V.A.S.** con evidenti conseguenze alla salute della popolazione che risiede nell'intorno aeroportuale **devono essere quantificati i danni subiti dal sistema socio-ambientale-sanitario al fine che questi impatti, siano adeguatamente... risarciti, mitigati e compensati...** dalla Catullo S.p.A. ?

Il sottoscritto ritiene pertanto che queste **5 domande** meritino una "risposta inequivocabile" da parte della Commissione Europea, affinché l'Autorità Sanitaria del Comune di Sommacampagna... il Sindaco, possa procedere ad emettere eventuali **Ordinanze Sindacali** in merito e... la Procura della Repubblica possa poi procedere ad **individuare i responsabili** a cui attribuire eventuali reati che possano essere stati commessi.

In particolare, che siano emesse "Ordinanze del Sindaco" a tutela della Salute Pubblica, che in attesa di una nuova sottoposizione di V.I.A. e di V.A.S. **obblighino l'Aeroporto a non superare gli impatti esistenti al 1999** (come, ad esempio, stabilito nel Decreto VIA parere negativo dell'Aeroporto di Treviso del 14.5.2007.)

Risposta alla 1^ domanda:

L'Aeroporto: "Valerio Catullo" di Verona-Villafranca, pur avendo avuto in questi anni e per il periodo dal **1999** uno status di "Aeroporto Militare... aperto al traffico civile"... **è MAI stato sottoposto alla V.I.A.?**

Per PRIMO...

va chiarito il **reale utilizzo delle strutture aeroportuali** - da parte dei MILITARI - dal **1999... ad oggi**.

Dal sito web <http://www.aeronautica.difesa.it/Sitoam/default.asp?idente=598&idsez=2234&idarg=1628> ... si può apprendere quanto segue: **Il 19 luglio 1999** il 3° Stormo diviene Reparto Mobile di Supporto. **Il 2 maggio 2008** il Reparto Mobile di Supporto viene ridenominato in 3° Stormo Supporto Operativo.

Dal sito web: <http://www.aeronautica.difesa.it/SMA/1Rep/1U/Ordinamento/ga1164.asp> si può poi apprendere quanto segue: **Dal 5 luglio 1999** il 132° Gruppo Caccia Ricognitori Ogni Tempo è trasferito dal 3° Stormo di Villafranca alle dipendenze del 51° Stormo di Istrana.

Dal sito web: http://stampa.aeronautica.difesa.it/sf2008/Reparto_mobile_Villafranca.asp si apprende quanto segue: **Il 3° Stormo Supporto Operativo (già RMS) viene costituito sull'aeroporto di Villafranca il 19 Luglio 1999**, alle dipendenze del Comando Logistico, attingendo gran parte del proprio personale dagli organici del 3° Stormo. Assume piena autonomia il **1° novembre 1999**, contestualmente alla collocazione in posizione quadro del 3° Stormo.

Dall'anno **1999...** il "**28° Gruppo**", il "**132° Gruppo**" e il "**18° Gruppo**" e tutti i relativi aerei da combattimento che erano di base all'Aeroporto Militare di Verona-Villafranca e che costituivano l'allora: **3° Stormo**:

- (A) o... cessano le loro attività, in quanto vengono messi in... "**posizione quadro**",
- (B) o... gli aerei appartenenti a quei diversi gruppi vengono... **trasferiti su altre basi militari**,
- (C) o... parte del personale dell'Aeroporto militare... **viene assegnato al Reparto Mobile di Supporto**.

Dal sito web <http://www.aeronautica.difesa.it/Sitoam/default.asp?idente=598&idsez=2234&idarg=1675> si legge **Verona Villafranca è scalo militare aperto al traffico civile**. Il 3° Stormo S.O. mantiene, a supporto delle attività di volo civili e militari, la responsabilità della pista, l'assistenza traffico aereo, la manutenzione Radar-Radio Assistenze, il servizio meteo. La manutenzione Impianti Luminosi, l'assistenza ai velivoli militari. Tale impegno assorbe fra il **60% e il 70%** delle risorse a disposizione, con una gestione media di circa **39.000 movimenti aerei annui**, dei quali **solo il 4% militari**.



Dal **1 Novembre 1999**, quando anche il 3° Stormo viene messo in posizione quadro, nessun Aereo da Caccia è di base all'Aeroporto di Verona Villafranca e quindi **tutti i lavori e tutti i potenziamenti eseguiti dal 1999 ad oggi, sono serviti solo ed... esclusivamente alle attività "commerciali" dell'Aeroporto: Valerio Catullo**.

Dal **1999**, l'Aeroporto Militare di Verona-Villafranca è un **Aeroporto Militare** (ma senza Aerei Militari) **aperto al traffico civile e commerciale... a servizio dell'Aeroporto: "Valerio Catullo" di Verona-Villafranca**.

Per SECONDO:

va chiarito il **reale utilizzo delle strutture aeroportuali** - da parte dei CIVILI - dal **1999... ad oggi**.

Come primo aspetto bisogna segnalare la conoscenza della Società Aeroporto Catullo delle procedure V.I.A. ed è significativo riportare gli estremi del **Decreto di Compatibilità Ambientale** rilasciato all'Aeroporto di Brescia-Montichiari tratte dal sito web: http://www.minambiente.it/moduli/output_immagine.php?id=1629 dal quale si può apprendere quanto segue:

VISTA la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto di attivazione del traffico aereo commerciale e strumentale dell'aeroporto "Gabriele D'Annunzio" in Comune di Brescia (BS) presentata dalla Società Aeroportuale Valerio Catullo di Verona Villafranca S.p.A. con sede in Caselle di Sommacampagna 37060 (Verona), in data 31 maggio 1999;

A seguito del Protocollo di intesa del 19 maggio 1998 tra Ministero dei Trasporti e della Navigazione, del Ministero della Difesa, Ministero dell'Ambiente, E.N.A.C., D.G.C.A., E.N.A.V., Regione Lombardia, Provincia di Brescia, Comune di Montichiari, Camera di Commercio di Brescia e la **Società Aeroporto "Valerio Catullo"** è stata decisa l'attivazione da parte della Società "Valerio Catullo" di Verona Villafranca dell'aeroporto di Brescia-Montichiari di origine militare come **sito alternativo** sul quale concentrare il traffico civile durante il **periodo di chiusura dell'aeroporto di Verona**; Il Ministero dell'ambiente con note del 23 luglio 1998 e del 6 agosto 1998, aveva sottolineato che **dato il carattere di temporaneità non si richiedeva l'attivazione della procedura di V.I.A.**, ma che qualora la Società Valerio Catullo intendesse continuare l'esercizio dell'infrastruttura **si sarebbe dovuta richiedere l'attivazione della procedura di V.I.A. di cui all'art. 6 della legge 349/86**;

A conclusione della fase transitoria la **società "Valerio Catullo"** ha espresso l'intenzione di mantenere in attività l'aeroporto e pertanto **ha richiesto la pronuncia di compatibilità ambientale per il progetto di attivazione del traffico aereo commerciale e strumentale dell'aeroporto "Gabriele d'Annunzio" di Brescia Montichiari**;

Il progetto riguarda, pertanto, **la variazione della destinazione d'uso della struttura aeroportuale** già presente sul territorio da traffico militare a traffico aereo commerciale e strumentale;

Premesso questo, appaiono... “non troppo esaurienti”... le risposte dell’Ing. Claudio Boccardo, Direttore Generale dell’Aeroporto Civile, per come Egli aveva risposto al Sindaco di Verona ai seguenti 2 quesiti:

La 1^ Domanda era stata questa:

Come mai l’Aeroporto Valerio Catullo non è in possesso del Decreto di Compatibilità Ambientale?

La 2^ Domanda era stata questa:

In subordine, se manca la Valutazione di Impatto Ambientale, esiste un Decreto di Esclusione dalla V.I.A.?

(O esiste uno “screening” che possa essere stato eseguito per l’Aeroporto di Verona?)

***** -GIORNALE DI COMUNICAZ. - ***** DATA 11-FEB-2008 ***** ORA 09:59 *** P.01

19/02/2008 13:46 0458095857 AEROPORTO CATULLO PAG 01/02

Aeroporto  Valerio Catullo

Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca S.p.A.
37060 Caselle di Sommacampagna (Verona)
tel. +39-045 8095866 fax +39-045.8619074
www.aeroporto.verona.it info@aeroporto.verona.it

Spett.le
COMUNE DI VERONA
Segreteria Sindaco
Pizza Bra 1
37121 Verona
fax: 045 8066494

n. 19 FEB 2008
Prot. n. 399

Oggetto: Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca
Aspetti ambientali _ Richiesta di informazioni

Oggetto: Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca Aspetti ambientali _ Richiesta di informazioni

Facendo seguito alla nota trasmessa il 21.09.2007 e alle allegate domande sottoposte dal sig. Sandrini e da codesto Comune trasmesse in data 11.02.2008, a seguire alcune precisazioni sulla realtà dell’aeroporto di Verona e sulle correlazioni con la normativa in materia di impatto ambientale e di rumore aeroportuale.

Quesiti 1 e 2. L’istituto della Valutazione di Impatto Ambientale è stato introdotto nell’ordinamento comunitario e, in seguito, in quello nazionale, con legge n. 349/1986 e successivo DPCM attuativo n. 377/1988.

L’aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca è un aeroporto militare aperto al traffico civile dal 1961 e di conseguenza lo scalo, in quanto preesistente al primo atto normativo nazionale attuativo della direttiva comunitaria in materia di VIA, rimane escluso dall’assoggettabilità a VIA per quelle opere ed infrastrutture già presenti all’entrata in vigore della normativa stessa.

Ciò in applicazione della clausola di irretroattività della legge, enunciata dall’art. 11 delle Disposizioni sulla legge in generale al Codice Civile.

Relativamente agli interventi eseguiti negli ultimi anni, si ribadisce che gli stessi sono soggetti all’autorizzazione dell’ENAC ai sensi dell’art. 702 del Codice della Navigazione e sono stati tutti sottoposti ad iter di approvazione da parte degli Enti competenti; nel caso specifico dei più significativi, quali l’hangar di ricovero e manutenzione aeromobili e l’edificio aerostazione arrivi, l’approvazione è avvenuta a seguito di Conferenza di Servizi.

Le eventuali, ulteriori, migliorie strutturali rientranti nei progetti di sviluppo, tali da poter essere qualificate come innovazioni sostanziali, saranno attuate nell’osservanza della normativa di settore, assoggettando i relativi progetti alla procedura di VIA (nazionale) come oggi disciplinata dal recentissimo D. Lgs. 16 gennaio 2008, n.4.

In tal senso, l’ 08.03.2007 è stato presentato ad ENAC il documento di stesura preliminare del Piano di Sviluppo Aeroportuale, che, a partire da un’analisi dello stato attuale dello scalo veronese, si pone come obiettivo il delineare le linee guida di intervento atte a consentire il soddisfacimento della domanda di trasporto aereo a breve/medio termine (2024), e con una visione dello sviluppo a lungo termine. Tale procedimento viene gestito da ENAC e prevede l’attivazione della procedura di VIA su iniziativa diretta di ENAC.

La tesi che l’Aeroporto Civile sostiene, è... che tutte le opere e le infrastrutture già presenti all’entrata in vigore della Normativa sulla V.I.A. sono escluse della assoggettabilità a V.I.A. e questo... è corretto, ma poi nulla viene scritto in merito alle opere-potenziamenti, realizzate/i dopo l’emanazione della Legge VIA. Per le infrastrutture del “Catullo” e l’aumento dei voli, almeno dal 1999 in poi, appare evidente che non vi è stato nessun “screening” e nessuna emanazione di Decreto di Esclusione V.I.A. e i progetti realizzati in vari e diversi stralci funzionali erano obbligati alla V.I.A. se questi creavano delle “modifiche sostanziali”.

Da ricordare quindi che... **dal 31 Maggio 1999** (quando ebbe a riaprire l'Aeroporto), la Società "Valerio Catullo S.p.A., con sede in Caselle di Sommacampagna... è a **perfetta conoscenza delle procedure V.I.A. avendo chiesto e ottenuto** il... **Decreto di Compatibilità Ambientale** dell'Aeroporto di Brescia Montichiari.

Nel **1999**, dalla cessazione o trasferimento di tutti gli aerei militari appartenenti ai reparti di volo, l'attività dell'Aeroporto Militare di Verona Villafranca **si è ridotta al 4% dei voli** che utilizzano detto Aeroporto (voli costituiti per la maggior parte "da aerei di trasporto"... per le operazioni del Reparto Mobile di Supporto).

Dal **1999** dopo la chiusura della pista di volo (**dal 10 marzo al 31 maggio 1999**) con la conseguente interdizione al traffico aereo totale sulla pista, al fine di operare delle rilevanti opere di manutenzione straordinaria e di adeguamento, tutte le opere e le infrastrutture necessarie per le attività di volo, tutte queste opere **sono servite solo ed esclusivamente alle attività: "commerciali"** della Valerio Catullo S.p.A. e... **senza la V.I.A.**

Ricordiamolo che altri Gestori Aeroportuali hanno dovuto sottoporsi alla **V.I.A. Nazionale** per poi ottenere i necessari **Decreti V.I.A.** pur essendo, anche loro **Aeroporti MILITARI aperti al traffico commerciale**, tra cui:

Decreto V.I.A. dell'Aeroporto di **Brescia**: http://www.minambiente.it/moduli/output_immagine.php?id=1629

Decreto V.I.A. dell'Aeroporto di **Pisa**: http://www.minambiente.it/moduli/output_immagine.php?id=1369

Decreto V.I.A. dell'Aeroporto di **Comiso** (RG): http://www.minambiente.it/moduli/output_immagine.php?id=1319

Decreto V.I.A. dell'Aeroporto di **Taranto**: http://www.minambiente.it/moduli/output_immagine.php?id=1171

Decreto V.I.A. dell'Aeroporto di **Treviso**: http://www.minambiente.it/moduli/output_immagine.php?id=1102

Decreto V.I.A. dell'Aeroporto di **Trapani**: http://www.minambiente.it/moduli/output_immagine.php?id=1104

Decreto V.I.A. dell'Aeroporto di **Brindisi**: http://www.minambiente.it/moduli/output_immagine.php?id=1411

Decreto V.I.A. dell'Aeroporto di **Napoli**: http://www.minambiente.it/moduli/output_immagine.php?id=2240

Decreto V.I.A. dell'Aeroporto di **Pantelleria**: http://www.minambiente.it/moduli/output_immagine.php?id=2052

Sempre del **1999**, come risulta dell'esame del Decreto V.I.A. - **interlocutorio negativo** - dell'Aeroporto di Treviso in cui vi è scritto: **"Con nota del 13 gennaio 1999, questo servizio aveva comunicato che la ristrutturazione della aerostazione dell'aeroporto di Treviso non generava ripercussioni negative sull'ambiente, non modificando significativamente le relazioni con il territorio e l'ambiente. In ragione, però, dell'aumento del traffico aereo che si stava sviluppando a partire dal 1996, questo servizio aveva altresì evidenziato che a fronte di un significativo consolidamento si sarebbe dovuto procedere con immediatezza alla presentazione dell'istanza di cui all'art.6 della L. 349/86. Ciò in linea con quanto previsto nell'art. 8 del DPCM 27/12/1988 secondo cui la procedura di VIA si applica anche nel caso di aeroporti esistenti qualora si prevedano sostanziali modifiche al piano regolatore aeroportuale connesse con all'incremento del traffico aereo che comportino variazioni spaziali e implicazioni territoriali."**

A seguito di quella nota del Ministero dell'Ambiente, l'Aeroporto di Treviso - Aeroporto Militare aperto al traffico civile - **ha dovuto chiedere la sottoposizione alla V.I.A. e l'ha chiesta, in data, 6 Dicembre 2002.**

Nello stesso anno **1999**, l'Aeroporto di Verona stava ottenendo circa **14 milioni di euro** per realizzare opere e interventi che avrebbero sicuramente comportato un **auspicabile incremento del traffico aereo** e che poi avrebbero comportato delle **variazioni spaziali e implicazioni territoriali**, ma la **V.I.A. non veniva chiesta.**

L'Aeroporto di Treviso chiedeva la V.I.A. ottenendo un **1° parere**, il n° 813 del 3.8.2006 della Commissione per le Valutazioni dell'Impatto Ambientale in cui si determinava un parere "interlocutorio **negativo**" seguito poi da un **secondo ed altro parere**, quello del 14.5.2007, ma questo era ancora... "interlocutorio **negativo**".

Mentre l'Aeroporto di Treviso... applicava la legge, l'Aeroporto di Verona si ampliava **senza la V.I.A.** ed è significativo leggere-riportare questo altro brano del Decreto VIA (negativo) di Treviso: **"resta fermo che fino alla conclusione della nuova procedura di VIA l'aeroporto non potrà effettuare un numero totale annuo di movimenti superiore a circa 16.300 (dato riferito al 2004) anno in cui dovevano essere individuate le aree critiche derivanti dalla approvazione della zonizzazione acustica secondo quanto previsto dal D.M. 29 Novembre 2000."**

Per concludere le risposte a questa prima domanda si ricorda la sentenza **C-435/97** della Corte Europea del 16.9.1999, anche questa dell'anno **1999** che così allora determinava: **Occorre pertanto così risolvere la quinta questione: l'art. 1, n. 4, della direttiva va inteso nel senso che rientra nel campo di applicazione della stessa un aeroporto destinato ad usi tanto civili quanto militari, ma il cui uso principale è di natura commerciale.**

Il sottoscritto ritiene che **sia ormai certo** che l'Aeroporto Valerio Catullo di Verona **deve e doveva essere sottoposto a Valutazione di Impatto Ambientale almeno a partire dal 1999**, come certificato nella lettera del Ministero dell'Ambiente del 11.02.2008, prot. **DSA-2008-0003601** che affermava: **"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"**.

E, che la **"V.I.A. dell'Aeroporto Catullo... sia mancante"** questo, ancora una volta è determinato anche dalla Commissione Europea, nella lettera del 5.2.2009 - ENV.A.2/MA/mm/ARES (2009) 18010, in quanto in quel testo si scrive che ad oggi: **"non risulta nessuna valutazione di impatto Ambientale per l'Aeroporto "Valerio Catullo" di Verona"**... e pertanto il sottoscritto è oggi definitivamente convinto che l'Aeroporto Valerio Catullo di Verona... **NON risulta essere in possesso di... Decreto di Compatibilità Ambientale.**

Risposta alla 2^ domanda:

Per le opere e il potenziamento delle infrastrutture eseguite dall'Aeroporto Catullo, attuate con diversi stralci funzionali e quindi con diversi e susseguenti progetti dal **1999... vi è stata una "elusione" alla V.I.A.**

Dal 1999 ad oggi, cioè da quando l'Aeroporto di Verona, per circa **3 mesi è stato chiuso** sono iniziate una... serie di **opere e di interventi strutturali** che hanno portato alla situazione attuale. Tutti questi interventi sono stati realizzati con **diversi progetti e successivi stralci di lavori**. Tutti realizzati **dopo l'entrata in vigore della normativa V.I.A.** senza mai ottenere un Decreto di Compatibilità Ambientale e senza che mai nessuna opera e/o potenziamento sia stata **sottoposta a "screening"** al fine poi di ottenere un Decreto di Esclusione dalla V.I.A. ... tutti questi interventi possono essere considerate azioni di... **"elusione della V.I.A."** ?

Il Consiglio di Stato, Sez. VI, con Sentenza n. 4368 del 30.8.2002, ha già così ben stabilito: **"E' illegittima l'artificiosa suddivisione del progetto di un'opera, al fine di evitare la sottoposizione dello stesso alla valutazione di impatto ambientale, che sarebbe obbligatoria per l'opera nella sua interezza. La valutazione ambientale necessita di una valutazione unitaria dell'opera, ostante alla possibilità che, con un meccanismo di stampo elusivo, l'opera venga artificialmente frazionata in frazioni eseguite in assenza della valutazione perché, isolatamente prese, non configurano interventi sottoposti al regime protettivo.**

Dal **1999 ad oggi** l'Aeroporto Valerio Catullo di Verona-Villafranca ha eseguito lavori, ha realizzato opere, ha potenziato le infrastrutture, ha aumentato i voli e **ha modificato le rotte di decollo**, senza aver mai sottoposto a V.I.A. nulla di tutto questo... e pertanto... il sottoscritto è oggi definitivamente convinto che l'Aeroporto Valerio Catullo di Verona... **non risultando essere in possesso di Decreto di Compatibilità Ambientale... per i vari "stralci" eseguiti, almeno a partire dal 1999... ha "ELUSO" la Legge sulla V.I.A.**

Risposta alla 3^ domanda:

Le opere e le infrastrutture realizzate dal **1999** e il potenziamento delle attività di volo con conseguente aumento di passeggeri e di traffico automobilistico per accedere-recedere all'Aeroporto... **sono pertanto da considerarsi "modifiche sostanziali" che possono aver creato "notevoli ripercussioni" sull'ambiente?**

Se... all'Aeroporto Valerio Catullo di Verona vi è **stata elusione alla V.I.A.** realizzando opere per stralci vi è stata anche una **violazione alla V.I.A.** se, secondo quanto riportato nella lettera della Commissione Europea: **"Le modifiche maggiori effettuate dopo il 2001 (nuovo terminal, hangar, ecc) parrebbero rientrare nell'oggetto dell'Allegato II, punto 13, vale a dire "Modifiche o estensioni di progetti (...) già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione che possono avere notevoli ripercussioni sull'ambiente"** ma tutto questo va valutato e va verificato **a partire dall'Anno 1999 e non dal: 2001 (opere e interventi) e non dal: 2003** (per quanto riguarderebbe... il numero dei voli).

Nella comunicazione della Commissione Europea del 5.2.2009 non vi è alcun esame "in dettaglio" e/o in merito e quali lavori e/o quali tipologie di intervento... **sono stati eseguiti** all'Aeroporto Valerio Catullo di Verona-Villafranca che sono:

- A)** Lavori che hanno comportato la chiusura dell'Aeroporto dal 10 marzo al 31 maggio **1999**;
- B)** Lavori di potenziamento-adequamento della "pista di rullaggio" per uso degli aerei civili;
- C)** Costruzione di nuovi raccordi e ulteriori lavori di adeguamento della Pista "04" e Pista "22".
- D)** Potenziamento, in varie fasi, di ampliamento dei piazzali destinati alla sosta degli aerei.
- E)** Raddoppio e poi triplicazione della superficie dalla Aerostazione... destinata ai passeggeri.
- F)** Nuovi parcheggi coperti-scoperti e su più piani che hanno comportato un aumento enorme dei posti auto.
- G)** Oltre a tutto questo sono stati realizzati anche altri edifici tra cui quello destinato alla Auto a Noleggio.
- H)** E altri impianti tecnologici sono stati realizzati e/o potenziati, tra cui credo anche il depuratore.
- I)** Ultimamente su aree ubicate a nord della pista (più vicine a Caselle) vengono parcheggiati altri aerei.
- L)** Nel 2008, sono state modificate le rotte di decollo, creando altri impatti su aeree prima non interessate.



Appare pertanto “incomprensibile”, come mai alla Commissione Europea, dalle Autorità Italiane, non siano state fornite chiare e precise informazioni su quanto elencato nella pagina precedente e pertanto in merito a questo... credo sia necessario riportare estratti tratti dalla: **Relazione delle Infrastrutture Aeroportuali della Corte dei Conti Italiana del 12.10.2005.** (<http://www.diritto.it/all.php?file=22529.pdf>)

Ed sempre dall'anno **1999** è significativo da ricordare, che nel... **1999** entra in vigore il **decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione n. 68-T del 25 maggio 1999** che costituisce il provvedimento con il quale sono stati resi disponibili fondi di cui alle normative citate precedentemente (leggi n.135/97 e n. 194/98) comprensivi della quota relativa agli interessi che precedenti decreti di riparto non avevano considerato e che ha previsto un impegno finanziario, tramite contrazione di mutui da parte delle società di gestione, con rate di ammortamento a carico dello Stato, di cui, qui sotto, si riportano alcune informazioni che sono riferite agli interventi che sono stati finanziati per l'Aeroporto: Valerio Catullo di Verona-Villafranca.

Il sottoscritto ritiene che... sia un fatto gravissimo che le “Autorità Italiane” abbiano omesso alcune informazioni che sarebbero state “essenziali” alla Commissione Europea, informazioni, tra l'altro, facilmente reperibili dal web.

Nelle pagine 55 e 56 riprodotte qui a lato dalla Relazione della Corte dei Conti Italiana appare evidente quali sono state le opere e le infrastrutture che sono state realizzate con gli evidenti “importi di spesa” che sono anche stati sostenuti.

A tutto questo e a tutti questi costi poi bisogna aggiungere anche spese delle altre opere realizzate, tra cui i diversi ampliamenti e ristrutturazioni dell'edificio dell'Aerostazione destinato ad: arrivi e partenze.

A questo elenco di lavori, opere e interventi e dei relativi importi di spesa, dovrebbe “essere aggiunto” anche quanto è stato poi realizzato nella Area Cargo dell'Aeroporto Valerio Catullo di Verona e per altri impianti tecnologici.

AEROPORTO DI VERONA- VILLAFRANCA

All'aeroporto di Verona-Villafranca sono stati concessi finanziamenti ex lege n. 135/97 e n. 194/98 pari a lire 28 miliardi (euro 14.460.793,17) per:

- 1) riqualifica e adeguamento operativo pista di volo e piazzale sosta aeromobili, riqualifica raccordi “Y” e “W”, realizzazione bretella di raccordo;
- 2) realizzazione hangar per ricovero e manutenzione aeromobili.

I relativi fondi sono stati assegnati con il D.M. 68-T del 25 maggio 1999.

Successivamente vi è stata una nuova ripartizione di fondi residui di euro 111.554.690,21. Tale stanziamento prevede per l'aeroporto di Verona Villafranca l'importo di euro 7.746.853,49 per una via di rullaggio.

Per la realizzazione dei lavori l'ENAC ha stipulato una convenzione con la società di gestione in data 26.3.2001.

L'importo è diviso per progetti e cioè:

- 1) riqualifica e adeguamento operativo pista di volo e piazzale sosta aeromobili, riqualifica raccordi “Y” e “W”, realizzazione bretella di raccordo euro 8.710.045,60 e importo lavori appaltati euro 5.940.476,19;
- 2) realizzazione hangar per ricovero e manutenzione aeromobili euro 8.225.881,21 e importo lavori appaltati euro 5.940.788,25.

Tutti i lavori devono essere ultimati entro il 26.1.2004. Lo stato di avanzamento dei lavori è:

- 1) 100% alla data del 4.12.2003;
- 2) 100% alla data del 31.3.2004.

Il relativo contratto di mutuo è stato stipulato in data 19.12.2001 .

Pertanto, la situazione può essere così sintetizzata:

Intervento programmato	Fonte finanziamento Importo	Importo progetto	Importo lavori appaltati	Ultimazione lavori Stato avanzamento
Pista di volo, piazzale sosta aeromobili, raccordi, bretella di raccordo	135/97 - 194/98 14.460.793,17	8.710.045,60	5.940.476,19	26.1.2004 100% al 4.12.2003
Realizzazione hangar		8.225.881,21	5.940.788,25	(come sopra) 100% al 31.3.2004
Via di rullaggio	Delibera 6/2001 7.746.853,49	-	-	-

Sono stati spesi 22.207.646,66 euro senza che vi siano state notevoli ripercussioni sull'ambiente ?

In questo contesto appare significativo ricordare quanto riportato alla pagina 2 dell'Annual Report 2004 del Catullo (http://www.aeroporto.verona.it/_data_folder/_doc/BilancioVR2.pdf) dalla quale si evince che: **In base al decreto del Ministero dei Trasporti e della Navigazione n°68/T del 25 maggio 1999, registrato alla Corte dei Conti il 14 luglio 1999, reg. 02 fg. n. 209, la Società Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca S.p.A. ha ottenuto contributi statali per € 14.460.793,17, comprensivi della quota di interessi, finalizzati al rimborso di mutui o altre operazioni finanziarie per la realizzazione di opere per il potenziamento e ammodernamento opportune ad assicurare il miglior funzionamento delle infrastrutture.**

Altri dati e informazioni necessarie da evidenziare sono opere e interventi come sono riportate nell'Annual Report 2007 (http://www.aeroportideldgardo.it/_data/_pdf/vr/Aeroporto-Verona_Annual-Report-2007.pdf) dove alla pagina 8, si evince che: **Il 2007 ha visto l'avvio degli investimenti previsti dal Piano strategico e dal Piano industriale 2007-2012 redatti dal Prof. Jarach ed approvati dal Consiglio di Amministrazione nelle sedute del 21 settembre e del 15 dicembre 2006.** Piano strategico... non sottoposto a V.I.A. e ne a V.A.S.

A pagina 13 dell'Annual Report 2007 si evince che: **“L'aeroporto Valerio Catullo ha movimentato in questo contesto 3.510.259 passeggeri, con un incremento del 16,70% rispetto al 2006 (anno in cui i passeggeri erano stati 3.007.965), registrando un aumento significativo rispetto al trend nazionale.**

UNA NOTA: Quando si illustrano i dati dei numeri dei movimenti aerei e dei passeggeri che interessano l'Aeroporto di Verona (inseriti negli Annual Report) ai soci della Catullo S.p.A. questi dati vengono “enfaticizzati con incrementi” annuali “a doppia cifra” e tutto questo per chiedere altre risorse economiche e... per realizzare nuove infrastrutture.

Quando invece ci sarebbe da evidenziare che tutto questo incremento di opere e potenziamenti di voli e di passeggeri può aver arrecato danno all'ambiente e alla salute... allora, si dichiara che... **NON ci sono aumenti... “significativi”.**

Eppure a pagina 14 dell'Annual Report del 2007 in merito a questi **aumenti significativi** “per il bilancio ma che... **NON sarebbero aumenti significativi** per l'obbligo alla sottoposizione alla VIA” i dati che emergono sono significativi da riportare, ad esempio... i voli operati **- in più -** in un solo anno, all'Aeroporto Catullo:

Linea

- 2 nuovi collegamenti settimanali con Air Italy per Barcellona
- 4 nuovi collegamenti settimanali con Air Italy per Berlino
- 4 nuovi collegamenti settimanali con Air Italy per Madrid
- 3 nuovi collegamenti settimanali con Air Italy per Praga
- 14 nuovi collegamenti settimanali con Air Italy per Londra
- 4 nuovi collegamenti settimanali con Air Italy per Sofia
- 4 nuovi collegamenti settimanali con Air Italy per Varsavia
- 3 nuovi collegamenti settimanali con Ryanair per Brema
- 3 nuovi collegamenti settimanali con Ryanair per Francoforte
- da uno a tre voli a settimana con Meridiana per Chisinau
- da uno a due voli a settimana con Meridiana per Pristina
- 7 nuovi collegamenti a settimana di Click Air per Barcellona
- 3 collegamenti settimanali di Blue Air su Arad/Bucarest
- 2 collegamenti settimanali di Wind Jet per Mosca
- 2 collegamenti settimanali di Wind Jet per San Pietroburgo
- Alpi Eagles ha terminato le operazioni il 24 dicembre 2007 per il ritiro delle licenze di volo
- Club Air ha ripreso ad agosto con Ancona, Tirana e, da novembre, Brindisi, Pristina, Reggio Calabria/ Bari, abbandonando completamente la Romania, prima proprio cavallo di battaglia
- Air Italy dal 28 ottobre ha iniziato ad operare due volte al giorno il Napoli ed il Bari/Brindisi
- Air France ha aggiunto una rotazione giornaliera, da tre a quattro, per Parigi



Charter

- Lungo raggio: Brasile, Repubblica Dominicana, Kenia, Tanzania, Delhi, Maldive, Amritsar (India), Mauritius
- Il tour operator I Viaggi del Ventaglio ha ripreso una rotazione diretta settimanale per Capo Verde
- Metamondo ha effettuato dal 22 settembre al 10 novembre un volo settimanale per l'Uzbekistan
- Albatour dall'8 maggio ha effettuato un volo settimanale per El Alamein
- Metamondo ha effettuato da settembre a novembre una rotazione settimanale per Erevan (Armenia)
- Girjet da Verona e da Brescia ha effettuato un volo settimanale su Amritsar (India).

A pagina 21, altri paragrafi dell'Annual Report 2007, enfatizzano questi altri... **aumenti significativi** :

È stato anche **ampliato il Parcheggio Low Cost** con **incremento di circa 600** posti auto.

L'apertura della nuova zona arrivi nel 2006 ha reso possibile l'avvio della riorganizzazione dell'attuale aerostazione, con riconversione in zona partenze e successivo **potenziamento del terminal** , con l'inserimento di nuove aree commerciali.

I lavori di ristrutturazione, aggiudicati e iniziati nel 2007 , sono attualmente in corso e hanno determinato anche una serie di opere provvisorie quali lo spostamento e la riprotezione delle aree commerciali insistenti sull'area di cantiere.

Per la stagione estiva 2007 è stata inoltre **approntata un'area imbarchi aggiuntiva alla preesistente** ed un'isola di **6 banchi check-in** con relativo nastro smistamento bagagli.

È stato **terminato l'edificio dedicato alle compagnie di autonoleggio** , realizzato in adiacenza al parcheggio di pertinenza e sono stati avviati (e terminati all'inizio del 2008) i lavori di riqualifica della sala stampa con realizzazione della nuova sala cerimoniale.

Tra i principali interventi, è stato installato il nuovo RVR (Runway Visual Range), l'impianto DME (Distance Measurement Equipment), incrementato l'impianto di illuminazione del piazzale aeromobili con l'installazione di 5 nuove torri faro; è stata realizzata **una nuova piazzola aeromobili denominata 301** e portati a termine i lavori per l' **adeguamento di due raccordi** , finalizzati al loro utilizzo quali **piazzole aeromobili** . Sono terminati i lavori per la realizzazione di **venti nuove postazioni** per la carica batterie dei mezzi di rampa e dell'impianto di **stoccaggio del glicole per il deicing** degli aeromobili, sono stati conclusi i lavori per l'inserimento di stop bars sulla via di rullaggio e delle luci di centerline sui raccordi Foxtrot e Bravo.

Sono stati inoltre conclusi una serie di lavori di **consolidamento statico e adeguamento impiantistico** dell'hangar Taliedo, per **rendere la struttura idonea all'utilizzo operativo** . L'importo complessivo di questi interventi è di circa **€ 7.000.000** . Durante il 2007 sono state inoltre completate le procedure di affidamento ed iniziati i lavori di **ampliamento del piazzale aeromobili** , per un importo di circa **€ 4.000.000** .

Durante l'anno si sono poi effettuate le gare pubbliche per l'aggiudicazione dei seguenti progetti: **nuovo edificio cargo e relativo piazzale** , nuova area tecnica air side, nuova tendostruttura cargo e relativo piazzale.

Rumore aeroportuale: è stata approvata all'unanimità all'interno della Commissione Rumore Aeroportuale la proposta di **nuova procedura antirumore** , con particolare riferimento ai **decolli degli aeromobili verso nord** .

Quanto solo... realizzato tra l'anno 2006 e il 2007... possono essere considerate: **“modifiche sostanziali” ??**

A pagina 22 poi, sempre dell'Annual Report 2007, in merito allo Scenario operativo, si dichiara questo:

L'incremento di traffico di circa il 17% medio annuo si è concentrato soprattutto nei periodi di alta stagione, in particolare nei week-end estivi, dove si sono raggiunte punte di 26.500 passeggeri al giorno, con un totale del mese di agosto pari a 474.500 passeggeri che, riparametrati secondo l'americana FAA, corrispondono ad oltre 5.500.000 unità su base annua.

I voli sono stati concentrati particolarmente nelle giornate di sabato, lunedì e mercoledì. Per gestire tale mole di traffico è stato un valido contributo la provvisoria creazione dei 6 banchi accettazione posizionati in prossimità dell'ex zona arrivi con annesso locale di smistamento bagagli dedicato.

Ai € 14.460.793,17 già spesi entro l'anno 2004 come risulta dalla Relazione della Corte dei Conti del 2005, dal Rapporto Annuale 2007, appare poi che sono stati spesi... altri: **7 + 4 di milioni di euro** e ancora non è chiaro se in questi costi è stata compresa la realizzazione della nuova Aerostazione inaugurata nel 2006.

Nel 1998 la movimentazione era di circa **1,8 milioni** di passeggeri all'anno e ora verifichiamo l'aumento dei passeggeri all'Aeroporto Catullo, prendendo come base i... comunicati stampa emessi dalla Catullo S.p.A.

10 maggio 2002 L'aeroporto investe in infrastrutture

L'aeroporto Valerio Catullo ha stanziato **35 milioni di Euro** per un piano di **importanti interventi di sviluppo delle infrastrutture che saranno attuati nell'arco di tre anni**. Una serie di progetti destinata a potenziare fortemente la capacità d'utenza e di servizio dell'aeroporto, che consentirà al Catullo di passare dai **2,2 milioni** di passeggeri attuali ad **oltre 3 milioni** di passeggeri all'anno. Un **nuovo hangar**, un **nuovo terminal arrivi** e la conversione dell'attuale aerostazione in terminal partenze, la **riqualifica e l'adeguamento operativo della pista di volo** e **l'ampliamento del piazzale aeromobili**, un **nuovo edificio direzionale per uso commerciale e logistico**. Queste le principali opere che saranno **realizzate entro il 2004**.

20 gennaio 2003 I migliori risultati degli ultimi 3 anni - Si conferma la dinamicità di Verona dove il traffico passeggeri è stato pari a **2.185.788** persone allineandosi a quello dell'anno precedente nonostante la crisi generalizzata del settore.

20 Gennaio 2004 2003 Positivo per Aeroporti Sistema del Garda Sono stati complessivamente **2.725.232** i passeggeri dell'anno appena concluso contro i 2.493.386 del 2002 (+9,3%).

26 gennaio 2005 Gli Aeroporti del Garda superano i 3 milioni di passeggeri nel 2004 sono stati **2.687.565** i clienti del Catullo nel 2004 contro i 2.452.723 del 2003.

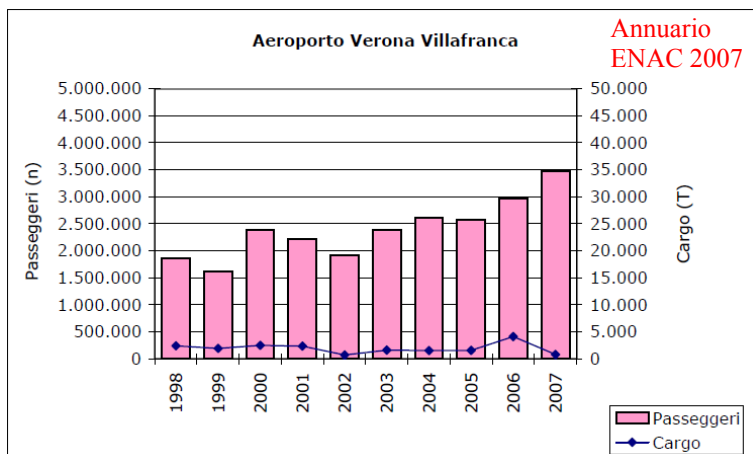
1 febbraio 2006 Informazione Stampa - Nel periodo gennaio-dicembre sul Catullo sono transitati **2.649.655** passeggeri, un milione e mezzo dei quali hanno volato sugli aerei di linea.

8 gennaio 2007 Record senza precedenti: TRE MILIONI di passeggeri al Catullo nel 2006 - "Sembra ieri quando nel 1995 il Catullo superò la soglia del milione di passeggeri, raggiungendo poi i due milioni nel 2001 - ha commentato Fulvio Cavalleri, presidente del Catullo - **raggiunge oggi i tre milioni**."

7 Gennaio 2008: Passeggeri e fatturato in crescita al Catullo - Sono stati **tre milioni 510.259** i passeggeri che nel corso del 2007 hanno usato l'aeroporto di Verona-Villafranca per turismo e viaggi di lavoro. Si tratta di una crescita di quasi il 17 per cento rispetto al 2006 e di un salto in avanti del **32 e mezzo per cento** in rapporto al 2005, con un maggiore afflusso di quasi 900 mila persone.

27 Gennaio 2009: Chiude in sostanziale pareggio il bilancio Passeggeri degli aeroporti Sistema del Garda per il 2008 - In linea con la media degli aeroporti nazionali e con le performance degli scali vicini, diretti competitor del Catullo, la diminuzione del traffico sullo scalo veronese. Nonostante il decremento del charter registrato a partire dalla seconda metà dell'anno, sono stati **3 milioni 402 mila** i passeggeri nel 2008 contro i 3 milioni 510 dell'anno precedente.

L'aeroporto è stato chiuso per lavori dal 16/03/1999 al 04/06/1999, il traffico è stato dirottato su... Montichiari.



VERONA Villafranca

Annuario ENAC 2007

Traffico commerciale (arrivi + partenze)

Anno	Movimenti (Numero)	Variazione anno prec. (%)	Passeggeri (numero)	Variazione anno prec. (%)	Cargo (Tonnellate)	Variazione anno prec. (%)
1998	28.523	9,68	1.855.297	11,26	2.418	74,58
1999	23.430	-17,86	1.625.871	-12,37	1.952	-19,27
2000	31.555	34,68	2.380.169	46,39	2.509	28,53
2001	36.482	15,61	2.214.706	-6,95	2.363	-5,82
2002	31.600	-13,38	1.913.663	-13,59	741	-68,64
2003	38.112	20,61	2.394.377	25,12	1.627	119,57
2004	36.180	-5,07	2.612.459	9,11	1.549	-4,79
2005	33.178	-8,30	2.581.420	-1,19	1.587	2,45
2006	35.838	8,02	2.961.377	14,72	4.150	161,45
2007	38.882	8,49	3.465.369	17,02	840	-79,76

In 10 anni i passeggeri dell'Aeroporto Catullo di Verona da **1,8 milioni** sono aumentati **fino a 3,5 milioni**

Tutte le **opere e gli interventi realizzati in questi ultimi 10 anni** (come nelle pagine precedenti indicati) possono essere considerate delle **“modifiche sostanziali che possono avere ripercussione sull’Ambiente”**? Aver realizzato **opere e cantieri per quasi 50 milioni di euro**, tutta questo può aver creato degli impatti possono essere considerate delle **“modifiche sostanziali che possono avere ripercussione sull’Ambiente”**? Un **aumento dei passeggeri da 1.855.297 del 1998 ai 3.465.369 del 2007** può aver creato degli impatti possono essere considerate delle **“modifiche sostanziali che possono avere ripercussione sull’Ambiente”**? Un **aumento dei movimenti dei voli da 28.523 del 1998 ai 38.882 del 2007** può aver creato degli impatti possono essere considerate delle **“modifiche sostanziali che possono avere ripercussione sull’Ambiente”**?

Il sottoscritto insiste nel voler pretendere come riferimento, per l’Aeroporto Catullo l’**ANNO 1999**, periodo dopo il quale, questa infrastruttura si è ampliata e potenziata anche con finanziamenti dello Stato, senza aver mai rispettato l’obbligo di sottoposizione alla V.I.A. Valutazione di Impatto Ambientale, alla quale invece sono stati obbligati... altri Aeroporti Militari aperti al traffico Civile... come riportato in precedenza.

In considerazione a quanto sopra dichiarato dallo scrivente, le affermazioni riportate nelle lettera della Catullo S.p.A del 21.01.2009 prot. 99, appaiono **“poco corrispondenti”** alla reale situazione dell’aeroporto di Verona in particolare per quanto riguarda la **“Domanda 2”** dove... è evidente che... **“qualcosa” è stato dimenticato** nel segnalare la reale situazione degli ampliamenti e potenziamenti alla Commissione Europea.

2. Relativamente ai successivi progetti di adeguamento dei sottosistemi aeroportuali e di ristrutturazione delle aree del sedime, gli stessi sono sempre stati soggetti all’autorizzazione dell’ENAC ai sensi dell’art. 702 del Codice della Navigazione e sono stati tutti sottoposti ad iter di approvazione da parte degli Enti competenti; nel caso specifico dei più significativi, quali la realizzazione dell’hangar di ricovero e manutenzione aeromobili e dell’edificio aerostazione arrivi, l’approvazione è avvenuta a seguito di Conferenza di Servizi di cui si allega i relativi verbali.

E tutti gli altri lavori eseguiti... perché non risultano ?

Per quanto riguarda il numero dei voli, i dati riportati nella lettera dell’Aeroporto, a firma del Direttore generale Ing. Claudio Boccardo, meritano attenzione... “analizzando” le statistiche elaborate dall’E.N.A.C.

3. In riferimento alla comunicazione del Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare in data 11/02/2008 (Prot. DSA-2008-0003601), si allega risposta (prot. n. 451/GAA069_70 del 02.04.2008) della scrivente società indirizzata a tutti gli enti interessati dal Ministero precisando che, in qualità di gestore aeroportuale e come concordato con ENAC, le informazioni erano state trasmesse al Dipartimento Pianificazione Aeroportuale di ENAC, la quale ha successivamente provveduto ad inoltrare al Ministero dell’Ambiente i chiarimenti (vedi allegato). Peraltro negli ultimi anni il volume di traffico sull’aeroporto non ha subito incrementi sostanziali (da 40.362 del 2003 a 40.783 del 2008), arrivando ad un numero di passeggeri di 3,5 milioni nel 2007.

Il doppio dei passeggeri in 10 anni è un incremento ?

Dai dati statistici dell’E.N.A.C. (annuario 2007) nel 2003 il numero dei voli sarebbe stato pari a **38.112** unità all’anno e nel 2007 detti voli sarebbero diventati **38.882** movimenti all’anno e dato che i lavori di potenziamento e gli ampliamenti delle infrastrutture aeroportuali **erano iniziate nel 1999** ci si chiede perché c’è un raffronto solo... tra il 2003 e il 2007 e non un raffronto tra i dati dei movimenti del **1998** e i dati del **2008** ?

Perché l’Aeroporto Catullo nella sua lettera fa riferimento ai voli dal 2003 e non ai voli dal **1999** da quando la Catullo S.p.A. aveva ottenuto **22.207.646,66** euro per potenziamenti e ampliamenti dell’aerostazione e questo dopo che erano cessati i voli degli aerei militari... perché, dal **1999** ... trasferiti in altri Aeroporti?

Appare poi molto limitata la dichiarazione dell’Aeroporto che elenca solo **alcuni** lavori eseguiti dal **1999** ad oggi, definendoli con essere solo opere relative a **progetti di adeguamento dei sottosistemi aeroportuali e di ristrutturazione delle aree di sedime**, dimenticandosi di segnalare quanto già elencato e qui... ricordato:

- A) Lavori alla pista che hanno comportato la chiusura dell’Aeroporto dal 10 marzo al 31 maggio **1999**;
- B) Lavori di potenziamento-adequamento della “pista di rullaggio” per uso degli aerei civili;
- C) Costruzione di nuovi raccordi e ulteriori lavori di adeguamento della Pista “04” e Pista “22”.
- D) Potenziamento in varie fasi di “ampliamento” del piazzale destinato alla sosta degli aerei.
- E) Raddoppio e poi triplicazione della superficie dell’edificio: Aerostazione... per l’aumento dei passeggeri.
- F) Nuovi parcheggi coperti-scoperti e su più piani che hanno comportato un aumento enorme dei posti auto.
- G) Oltre a tutto questo sono stati realizzati anche altri edifici, tra cui quello destinato alle Auto a Noleggio.
- H) E altri impianti tecnologici sono stati realizzati e/o ampliati, tra cui credo anche il depuratore acque.
- I) Ultimamente su aree ubicate a nord della pista (più vicine a Caselle) vengono parcheggiati altri aerei.
- L) Nel 2008 sono state modificate le rotte di decollo creando nuovi impatti su aeree, prima non interessate.

Il sottoscritto rimane della propria convinzione... che devono essere quantificati tutti gli impatti ambientali creati per opere eseguite a seguito di finanziamenti concessi alla Catullo S.p.A. e assegnati alla stessa società dal... **1999**, data coincidente con la temporanea chiusura della pista dell'Aeroporto e altri accadimenti come sopra sono stati dettagliatamente descritti e... che tutti fanno riferimento alla data del... **1999**.

Risposta alla 4^ domanda:

Il "Piano di Sviluppo Aeroportuale" dell'Aeroporto: Valerio Catullo, presentato all'ENAC l'8 Marzo 2008: ... **doveva essere accompagnato dalla V.A.S. al fine di valutarne gli effetti sull'ambiente?**

L'Aeroporto: "Gabriele d'Annunzio" di Montichiari-Brescia e l'Aeroporto: "Valerio Catullo" di Verona-Villafranca, sono gestiti dalla stessa Società Valerio Catullo S.p.A. e mentre per l'Aeroporto di Brescia la V.A.S. è stata già predisposta ed elaborata, (ma non conclusa) per l'Aeroporto Catullo la V.A.S. non solo... non è mai stata predisposta... ma nemmeno, per quanto a conoscenza... **MAI stata avviata.**

La Società Aeroporto Catullo S.p.A. che detiene le "quote di maggioranza" della Società che gestisce l'Aeroporto di Brescia, **ha operato in due diversi modi**, il primo in accordo con la Provincia di Brescia è stata predisposta la V.A.S. mentre per il secondo: a Verona... la V.A.S. ad oggi, ancora... **non esiste.**

Di seguito si elencano una serie di documenti che sono relativi alla "V.A.S." Valutazione Ambientale Strategica dell'Aeroporto di Bescia-Montichiari:

Documenti del Rapporto Ambientale, predisposto dalla Provincia di Brescia e pubblicato in data 18 ottobre 2006, modificati con le risultanze delle valutazioni operate dalla Conferenza di Valutazione in relazione agli apporti pervenuti dai vari soggetti nel corso della pubblicazione del rapporto stesso.

Verbali della fase di partecipazione alla redazione della VAS del PTAM consistenti in incontri di presentazione del PTAM ai Comuni di Castenedolo, Montichiari, Montirone e Ghedi (21 dicembre 2005, 13 gennaio 2006, 23 febbraio 2006) e in specifici incontri per la redazione della VAS

Deliberazione della Giunta Provinciale n. 751 R.V. del 28 novembre 2006 di presa d'atto del Giudizio di Compatibilità Ambientale

Giudizio di Compatibilità Ambientale ed allegati (comprendente il Rapporto Ambientale)

Rapporto Ambientale

Avviso pubblicazione del Rapporto Ambientale della valutazione ambientale strategica dello schema di Piano Territoriale d'Area per l'Aeroporto G. D'Annunzio di Montichiari ai sensi dell'art. 6 commi 1 e 2 della direttiva 2001/42/CE

Avviso di convocazione assemblea pubblica per la valutazione ambientale strategica dello schema di piano territoriale d'area per l'aeroporto di Montichiari ai sensi dell'art. 6 commi 1 e 2 della direttiva 2001/42/CE

Determinazione dirigenziale di specificazione del percorso metodologico procedurale per la redazione della valutazione ambientale strategica dello schema di piano territoriale d'area per l'aeroporto di Montichiari

Resoconto della conferenza di valutazione tenutasi presso la Provincia di Brescia

Avviso di avvio di procedimento per la valutazione ambientale strategica dello schema di piano territoriale d'area per l'aeroporto G. d'Annunzio di Montichiari ai sensi dell'art. 6 comma 2 della Direttiva 2001/42/CE

Delibera n. 399 del 11/07/2006 - Avvio del procedimento per la valutazione ambientale strategica dello schema di piano territoriale d'area per l'aeroporto G. d'Annunzio di Montichiari

Tutti i suindicati documenti si possono "scaricare" dal sito web della Provincia di Brescia, al seguente indirizzo:

<http://www.provincia.brescia.it/portal/page/portal/provincia/temiProvincia/territorio/valutazioneAmbientaleStrategicaAeroportoDiMontichiari>

Tutte le procedure adottate per la V.A.S dell'Aeroporto di Brescia sono state rispettose della legge in vigore in particolare per quanto riguarda la... **partecipazione e la... collaborazione del pubblico che è stato... opportunamente avvisato e... coinvolto nelle varie fasi previste dalla normativa di V.A.S. in vigore.**

Tutta la documentazione inerente la V.A.S. dell'Aeroporto di Brescia-Montichiari è stata correttamente pubblicata sul **sito web della Provincia di Brescia** in modo che tutti indistintamente abbiano avuto modo... di **poter consultare gli elaborati e... partecipare al procedimento di Valutazione Ambientale Strategica.**



Tornando a Verona... si ricorda che l'8 Marzo 2007... la Catullo S.p.A. avrebbe presentato all'E.N.A.C. il Piano di Sviluppo Aeroportuale del "Catullo", ma **senza** che questo fosse accompagnato da **Valutazione Ambientale Strategica** e pertanto qualsiasi previsione di impatto ambientale **non è stata considerata**

In merito alla frase "*Le autorità italiane hanno informato la Commissione del fatto che è attualmente in corso una Valutazione Ambientale Strategica ai sensi della Direttiva 2001/42/CE che verte sul piano di sviluppo Aeroportuale*", che è contenuta nella lettera del 5.2.2009 anche questa informazione, già "comunicata" alla Commissione Europea, **NON corrisponde a... verità.**

Due sono i motivi che sottoscritto sostiene in merito a questa "errata informazione", **il primo** è, che ad oggi, per l'Aeroporto di Verona, non è stato ancora pubblicato **l'AVVISO di inizio di procedura di V.A.S.** come invece questo è già stato effettuato per la V.A.S. dell'Aeroporto di Brescia. (vedi lato)

Ed è la pubblicazione di detto AVVISO il solo elemento "che certifica" che è stato avviato il procedimento di V.A.S.

Altre "frasi", scritte dalle le Autorità Italiane inviate alla Commissione Europea e che non abbiano citato un **AVVISO di "avvio di procedimento V.A.S. per l'Aeroporto di Verona"** sono solo enunciazioni senza alcun rispetto della legge sulla V.A.S. e tutto questo ha poi pertanto **indotto in errore la Commissione Europea.**

4. In riferimento alla Direttiva 2001/42/CE (Valutazione Ambientale Strategica), si allega copia della comunicazione inoltrata dal Direttore Centrale Regolazione Aeroporti di ENAC (Prot. n. 0027678/API/DIRGEN del 05.05.2008) relativo alla Procedura di compatibilità ambientale ed urbanistica attinenti ai Piani di Sviluppo Aeroportuali, in cui si chiarisce che: "la Società di Gestione curerà, di concerto con la Direzione Pianificazione Aeroportuale, la redazione dello Studio di Impatto Ambientale a corredo del Piano di Sviluppo Aeroportuale e successivamente lo presenterà all'ENAC che a sua volta, assumendo il ruolo di soggetto proponente, avvierà la procedura di VIA presso il Ministero dell'Ambiente".(allegato)

Al Piano di Sviluppo Aeroportuale dell'Aeroporto Catullo... che sarebbe già stato presentato all'E.N.A.C. il 3 marzo 2007.... **non è stata allegato, ne un S.I.A., ne sottoposto a V.I.A. e tantomeno... avviata una V.A.S.**

Prima di procedere **si sottolinea** che quanto scritto alla Commissione nella frase "*Le autorità italiane hanno informato la Commissione del fatto che è attualmente in corso una Valutazione Ambientale Strategica ai sensi della Direttiva 2001/42/CE che verte sul piano di sviluppo Aeroportuale*", quanto qui scritto, **non corrisponde a verità...** perché nella lettera dell'Aeroporto, nei paragrafi finali, la Catullo S.p.A. "**avrebbe dato incarico per preparare la documentazione per avviare la procedura V.I.A.**" e... **NON di una... V.A.S.**

In tal senso, l'08.03.2007 è stato presentato ad ENAC il documento di stesura preliminare del Piano di Sviluppo Aeroportuale, che, a partire da un'analisi dello stato attuale dello scalo veronese, si pone come obiettivo il delineare le linee guida di intervento atte a consentire il soddisfacimento della domanda di trasporto aereo a breve/medio termine (2024), e con una visione dello sviluppo a lungo termine. A seguito precisa definizione degli scenari da sottoporre a Studio di Impatto Ambientale, la scrivente Società ha già dato incarico per la preparazione della documentazione necessaria ad avviare la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale.

← Si scrive di una VIA e non di VAS.



SETTORE ASSETTO TERRITORIALE, PARCHI E V.I.A.

AVVISO DI AVVIO DEL PROCEDIMENTO PER LA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA DELLO SCHEMA DI PIANO TERRITORIALE D'AREA PER L'AEROPORTO G. D'ANNUNZIO DI MONTICHIARI AI SENSI DELL'ART. 6 COMMA 2 DELLA DIRETTIVA 2001/42/CE

Il Dirigente del Settore Assetto Territoriale, Parchi e V.I.A. della Provincia di Brescia, visti l'art. 6 comma 2 della Direttiva 2001/42/CE, l'art. 4 della l.r. 12/05 ed il punto 6 degli Indirizzi generali per la valutazione ambientale di piani e programmi di cui alla DGR VIII/1563 del 22-12-2005,

rende noto che

con D.G.P. n° 399 dell' 11/07/2006 la Provincia di Brescia ha deliberato l'avvio del procedimento per la Valutazione Ambientale Strategica dello Schema di Piano Territoriale d'Area per l'aeroporto G. D'Annunzio di Montichiari; nel corso della valutazione la Provincia di Brescia attiverà una fase di informazione/partecipazione degli Enti Locali e del Pubblico; lo Schema di Piano Territoriale d'Area è consultabile sul sito della Provincia di Brescia all'indirizzo www.provincia.brescia.it/territorio/pianoarea

Il Dirigente del Settore
Arch. Umberto Ferrari

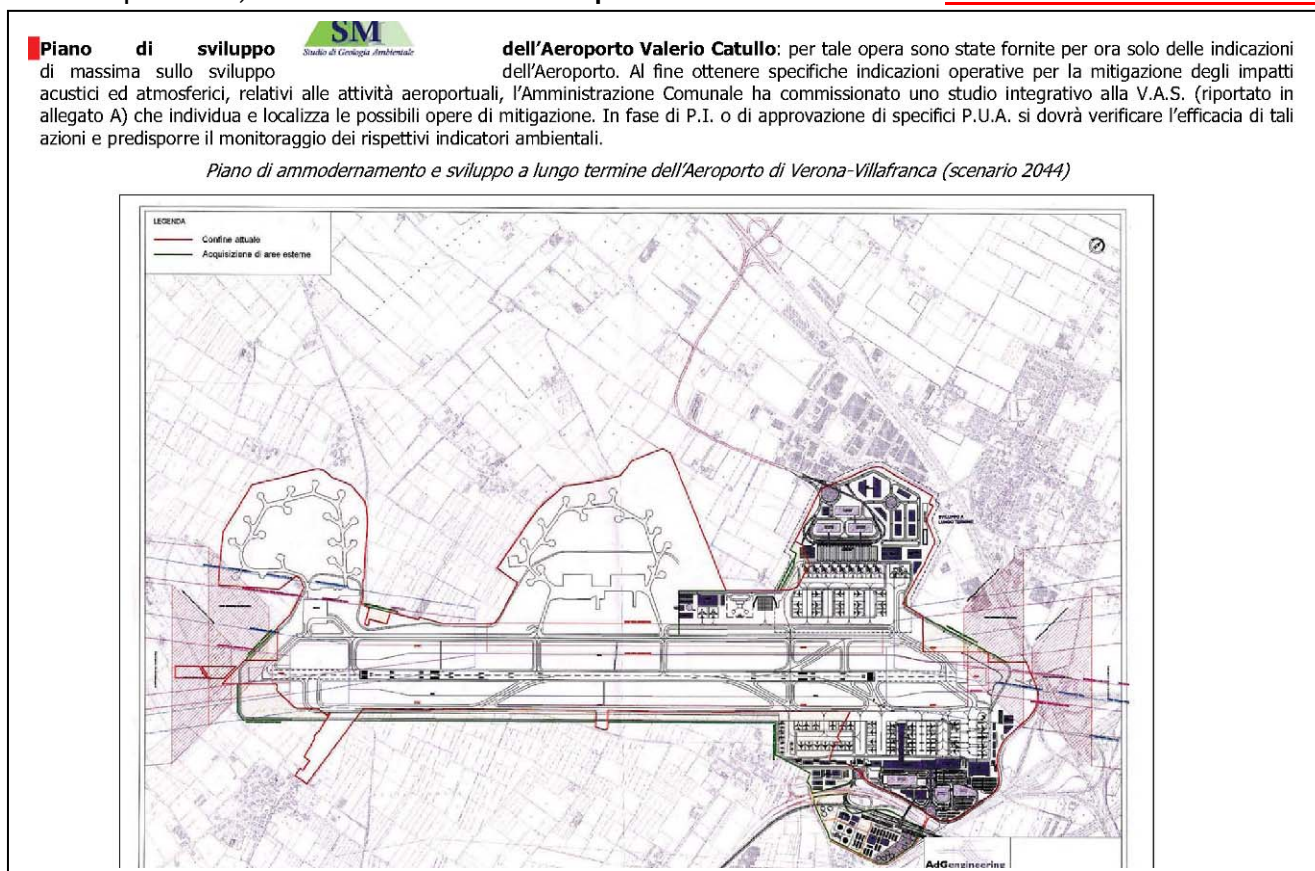
Brescia, 13 luglio 2006

Se la Commissione Europea, nello scrivere che... **“attualmente è in corso una V.A.S.”** e che questa... **“verte sul Piano di Sviluppo Aeroportuale”**, **questo è errato**, perché, come riportato nella lettera del Sindaco di Sommacampagna, del 23.1.2009 prot. 1100 una **“V.A.S. attualmente in corso”** è relativa e riguarda solo la **V.A.S. del P.A.T. - Piano di Assetto del Territorio del Comune**, adottato il 19.1.2009 e nel quale P.A.T.... **NON... sono previste... aree di espansione e di... ampliamento della... attuale infrastruttura aeroportuale.**

Ad oggi al sottoscritto cittadino **non risulta sia stato avviato nessun procedimento di Valutazione Ambientale Strategica per l'Aeroporto Catullo di Verona**, anche perché l'ufficialità e il rispetto della legge in vigore si attua solo con un **Avviso di AVVIO della Procedura V.A.S.** che per l'Aeroporto di Verona **non esiste ancora.**

A causa di questa inadempienza **nemmeno nella V.A.S. del P.A.T. del Comune di Sommacampagna**, adottata con Delibera del Consiglio Comunale, n° 2 del **19 gennaio 2009**, è stata valutata esattamente la situazione ambientale e sanitaria del territorio limitrofo all'Aeroporto di Verona-Villafranca, gravemente compromessa dalla presenza dell'Aeroporto Valerio Catullo... che in questi ultimi 10 anni **si è ampliato e si è potenziato con significative “modifiche sostanziali”** senza mai **mitigare e/o compensare** gli **impatti ambientali** creati.

Nella V.A.S. del P.A.T. del Comune di Sommacampagna l'Allegato “C” si occupa solo di opere di mitigazione degli **impatti del rumore aeroportuale**, anche perché nessun progetto di ampliamento e potenziamento dell'Aeroporto Valerio Catullo è **mai stato presentato in comune**, se non delle “bozze” non approvate da nessun Ente e pertanto, **nessuna V.A.S. dell'Aeroporto Catullo di Verona... è MAI stata... AVVIATA.**



Non esiste una V.A.S. dell'Aeroporto e, come previsto dalla Determinazione dell'ufficio Urbanistica n° 14 del **28.8.2008**, avente oggetto: Incarico al dott. Geologo Cristiano Mastella per l'effettuazione di uno studio ambientale sugli impatti derivanti dall'attività Aeroportuale sull'abitato di Caselle e sul territorio Comunale a supporto delle Valutazione Ambientale Strategica del Piano di Assetto del Territorio, è stato determinato quanto segue: **dopo avere attentamente valutato la documentazione progettuale in corso di predisposizione si è ritenuto che oltre a quanto già elaborato e analizzato, fosse necessario procedere ad uno specifico approfondimento sugli attuali impatti derivanti dall'attività aeroportuale sull'abitato di Caselle e più in generale sul territorio comunale, in considerazione anche del possibile futuro ampliamento dell'aerostazione, al fine di individuare le risposte ambientali (interventi di mitigazione quali barriere verdi, dune artificiali ecc.), al fine di inserirli nella V.A.S. per renderle prescrivibili in sede di adeguamento delle attività e delle aree aeroportuali.**

Il sottoscritto, in ogni caso, ritiene che il **Piano di Sviluppo Aeroportuale**, dato che interessa più comuni doveva essere **predisposto ed elaborato** dalla **Provincia di Verona** che, diversamente dalla Provincia di Brescia la V.A.S., l'ha predisposta e adeguatamente pubblicizzata nei termini previsti dalla legge sulla VAS.

Ad oggi, al sottoscritto **non risulta** che detto Piano di Sviluppo Aeroportuale dell'Aeroporto Catullo di Verona **sia mai stato sottoposto a Valutazione Ambientale Strategica** e quindi il sottoscritto si chiede come l'ENAC possa valutare detto strumento di programmazione urbanistica... senza avere gli elementi e le **soluzioni alternative** che... possano evidenziare gli impatti ambientali sul territorio contermine l'Aeroporto Catullo.

Due note relative al Rapporto Ambientale della V.A.S. del P.A.T. del Comune di Sommacampagna e **non della V.A.S. dell'Aeroporto**, meritano essere riprese ed evidenziate per quanto riguarda le pagine 162, 163.

valore complessivo dell'**Impronta Ecologica reale**, che per il Comune di Sommacampagna risulta essere per il 2006 di **4,96 ettari/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**

<http://www.comune.sommacampagna.vr.it/PAT/contentParagraph/0116/documentPdf/RapportoAmbientale.pdf>

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 ettari/individuo** e l'impronta ecologica con superficie equivalente al valore 5,91 unità di superficie/individuo.

Senza l'inquinamento dell'Aeroporto, il valore totale dell'Impronta Ecologica dell'intero Comune di: **4,96** passerebbe a **3,57 (-28 %)** e il valore totale del **Deficit Ambientale** sempre dell'intero comune di: **8,42** diventerebbe **5,91 (- 30 %)** e ricordando che parte del rimanente inquinamento è dato dalle Autostrade altrimenti il contributo dell'inquinamento in percentuale sul comune, dell'Aeroporto sarebbe stato più alto.

Risposta alla 5^ domanda:

Qualora gli elementi segnalati avessero da confermare che dal **1999** all'Aeroporto Catullo vi sono state **elusioni e/o violazioni V.I.A. e V.A.S.** con evidenti conseguenze alla salute della popolazione che risiede nell'intorno aeroportuale **devono essere quantificati i danni subiti dal sistema socio-ambientale-sanitario al fine che questi impatti, siano adeguatamente... risarciti, mitigati e compensati...** dalla Catullo S.p.A. ?

Nella lettera della Commissione Europea del 5.2.2009 si legge poi questo: *“Tengo comunque a precisare che la valutazione se una serie di modifiche delle infrastrutture di un dato aeroporto costituiscono un progetto a se stante o modifiche che possano avere notevoli ripercussioni sull'ambiente tali da richiedere uno “screening” ai sensi della direttiva 85/337/CEE compete in primis alle Autorità Nazionali, qui spetta agire in linea con la sentenza della Corte di Giustizia del 28 Febbraio 2008 nel caso C-2/07”*

Di detta Sentenza, di cui sono stato invitato a prendere visione dalla Commissione Europea, **ne ero già a conoscenza** e di detto contenuto e... di quanto li riportato, avevo già provveduto ad evidenziarlo in altre lettere che il sottoscritto aveva inviato a varie autorità Comunali, Provinciali e Regionali, **ma nessuno si è mai attivato in merito** e pertanto credo che di detta sentenza... sia oggi utile ripubblicarne dei brani, in particolare affinché questo arrivi, **di nuovo alla conoscenza al Sindaco di Sommacampagna** - affinché come suggerito dalla Commissione Europea - **questa Autorità possa poi agire di conseguenza ed attivarsi qualora la Commissione Europea abbia deciso definitivamente e inequivocabilmente in merito alla mia segnalazione.**

Della Sentenza della Corte di Giustizia Europea del 28 Febbraio 2008 nel caso C-2/07 di seguito alcuni brani:

(Vedi: http://www.ambientediritto.it/sentenze/2008/Corte%20Conti%20CGE/C.G.E._2008_causa_2.htm)

29 Con la seconda questione, il giudice del rinvio chiede in sostanza se i lavori relativi all'infrastruttura di un aeroporto già costruito e la cui pista di decollo e di atterraggio è già superiore ai 2 100 metri di lunghezza rientrano nel campo di applicazione delle disposizioni del punto 12 dell'allegato II, in combinato disposto con quelle del punto 7 dell'allegato I della direttiva 85/337, nella sua versione originaria.

30 Conformemente al punto 12 dell'allegato II nella sua versione precedente rispetto a quella risultante dalla direttiva 97/11, costituisce un progetto ex art. 4, n. 2, la «modifica dei progetti che figurano nell'allegato I». Il punto 7 di detto allegato I menziona dal canto suo la «costruzione di (...) aeroporti (...) con piste di decollo e di atterraggio lunghe almeno 2 100 m».

31 La Société de développement et de promotion de l'aéroport de Liège-Bierset, la T. N. T. Express Worldwide e il Regno del Belgio sostengono che da tale redazione risulta necessariamente che sono prese in considerazione le sole modifiche apportate alla «costruzione» di un aeroporto la cui pista di decollo e di atterraggio sia di almeno 2 100 metri di lunghezza, e non le modifiche apportate ad un aeroporto esistente.

32 Tuttavia, la Corte ha più volte rilevato che il campo di applicazione della direttiva 85/337 è vasto e il suo obiettivo di portata molta ampia (v., in tal senso, sentenze 24 ottobre 1996, causa C-72/95, Kraaijeveld e a., Racc. pag. I-5403, punto 31, e 16 settembre 1999, causa C-435/97, WWF e a., Racc. pag. I-5613, punto 40). A tal riguardo, sarebbe contrario allo stesso obiettivo della direttiva 85/337 sottrarre al campo di applicazione del suo allegato II lavori di miglioramento o di ampliamento dell'infrastruttura di un aeroporto già costruito perché l'allegato I della direttiva 85/337 menziona la «costruzione di aeroporti» e non gli «aeroporti» in quanto tali. Una siffatta interpretazione consentirebbe infatti di sottrarre agli obblighi derivanti dalla direttiva 85/337 tutti i lavori di modifica apportati a un aeroporto preesistente, indipendentemente dall'entità di tali lavori, e priverebbe di qualsiasi portata, su tale punto, l'allegato II della direttiva 85/337.

33 Di conseguenza, le disposizioni del punto 12 dell'allegato II, in combinato disposto con quelle del punto 7 dell'allegato I, devono essere intese nel senso che riguardano anche i lavori di modifica apportati a un aeroporto già costruito.

34 Tale interpretazione non è affatto rimessa in discussione dalla circostanza che la direttiva 97/11 ha sostituito il punto 12 dell'allegato II della direttiva 85/337 con un nuovo punto 13, che designa espressamente come progetto ex

art. 4, n. 2, della direttiva 85/337, come modificata dalla direttiva 97/11, «**modifiche o estensioni di progetti di cui all'allegato I o all'allegato II già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione (...)**», mentre il punto 12 dell'allegato II si limitava a menzionare la «**modifica dei progetti che figurano nell'allegato I**». Infatti, la nuova redazione adottata dalla direttiva 97/11, il cui quarto 'considerando' sottolinea l'esperienza maturata nella valutazione dell'impatto ambientale e **insiste sulla necessità di introdurre disposizioni intese a chiarire, completare e migliorare le regole relative alla procedura di valutazione, non fa che esprimere con maggiore chiarezza la portata che occorre riconoscere alla direttiva 85/337 nella sua redazione originaria. Dall'intervento del legislatore comunitario non può quindi essere desunta un'interpretazione a contrario della direttiva nella sua versione originaria.**

35 Inoltre, la circostanza che i lavori di cui trattasi nella causa principale non riguardano la lunghezza della pista di decollo e di atterraggio non incide sul problema di sapere se tali lavori rientrano nel campo di applicazione del punto 12 dell'allegato II della direttiva 85/337. Infatti, il punto 7 dell'allegato I della direttiva 85/337 ha cura di precisare la nozione di «**aeroporto**» rinviando alla definizione contenuta all'allegato 14 della convenzione di Chicago 7 dicembre 1944, relativa all'aviazione civile internazionale. Ai sensi di tale allegato, «**[u]n aeroporto è una superficie terrestre o acquatica (compresi gli edifici, le installazioni e gli equipaggiamenti) destinata a essere utilizzata totalmente o parzialmente per l'arrivo e la partenza dei velivoli e per i loro volteggi**» [traduzione libera].

36 Ne discende che tutti i lavori relativi agli **edifici, alle installazioni e agli equipaggiamenti** di un aeroporto devono essere considerati **lavori relativi all'aeroporto** in quanto tale. Per l'applicazione del punto 12 dell'allegato II, in combinato disposto con il punto 7 dell'allegato I della direttiva 85/337, **ciò significa che i lavori di modifica di un aeroporto** la cui pista di decollo e atterraggio è di almeno 2100 metri di lunghezza non sono quindi rappresentati solo dai lavori aventi eventualmente per oggetto il prolungamento della pista, ma da **tutti i lavori** relativi agli **edifici, alle installazioni o agli equipaggiamenti di tale aeroporto** qualora possano essere considerati segnatamente alla luce della loro natura, della loro entità e delle loro caratteristiche, **una modifica dell'aeroporto stesso**. Lo stesso vale, in particolare per **i lavori destinati ad aumentare significativamente l'attività dell'aeroporto ed il traffico aereo**.

37 Occorre poi ricordare al giudice del rinvio che, se è vero che l'art. 4, n. 2, secondo comma, della direttiva 85/337 conferisce agli Stati membri un margine di discrezionalità per specificare taluni tipi di progetti da sottoporre a valutazione d'impatto o per fissare criteri e/o soglie limite da adottare, il detto margine trova però i suoi limiti **nell'obbligo**, enunciato all'art. 2, n. 1, di tale direttiva, **di sottoporre ad una valutazione d'impatto i progetti per i quali si prevede un impatto ambientale importante, segnatamente per la loro natura, le loro dimensioni e la loro ubicazione** (sentenza Kraaijeveld e a., cit., punto 50).

38 Pertanto, uno Stato membro che fissasse criteri e/o soglie limite tenendo conto delle sole dimensioni dei progetti, **senza prendere in considerazione anche la loro natura e la loro ubicazione**, supererebbe il margine discrezionale di cui dispone ai sensi degli artt. 2, n. 1, e 4, n. 2, della direttiva 85/337.

39 Spetta al giudice del rinvio assicurarsi che le **autorità competenti abbiano correttamente valutato se i lavori di cui trattasi nella causa principale dovessero essere sottoposti ad uno studio d'impatto ambientale**.

40 Di conseguenza, la seconda questione dev'essere risolta dichiarando che le disposizioni del punto 12 dell'allegato II, in combinato disposto con quelle del punto 7 dell'allegato I della direttiva 85/337, nella loro versione originaria, riguardano anche **i lavori di modifica apportati all'infrastruttura di un aeroporto esistente senza prolungamento della pista di decollo e di atterraggio**, qualora essi possano essere considerati, **segnatamente alla luce della loro natura, della loro entità e delle loro caratteristiche, una modifica dell'aeroporto stesso**. Lo stesso vale, in particolare, **per i lavori destinati ad aumentare significativamente l'attività dell'aeroporto ed il traffico aereo**. Spetta al giudice del rinvio assicurarsi che le **autorità competenti abbiano correttamente valutato se i lavori di cui trattasi nella causa principale dovessero essere sottoposti ad una valutazione del loro impatto ambientale**.

Ho volutamente **ricordato ed evidenziato** questa sentenza, in quanto il Comune di Sommacampagna, in un altro caso di **“mancanza di V.I.A.”** (quello relativo alla non sottoposizione alla V.I.A. di una Cava di Ghiaia) si era “tempestivamente”... attivato, ottenendo con la Sentenza: **5186/08 della 6^ Sezione del Consiglio di Stato**, questa determinazione, (anche se sembra un po'... da interpretare): **“Il provvedimento impugnato, pertanto, laddove ha escluso l'obbligo della V.I.A. risulta illegittimo e va, di conseguenza, annullato”**.

Dalla pubblicazione della **Sentenza del Consiglio di Stato**, dopo sole 24/48 ore... la Cava di Ghiaia **“laddove avesse escluso l'obbligo di V.I.A.” è stata chiusa**... nonostante, a parere del Sottoscritto essendo il progetto di Cava di Ghiaia inferiore ai 15 ettari (L.R.V. 10-1999) questi **non era obbligato alla sottoposizione a V.I.A.**

In merito alla **Domanda n° 5** credo pertanto... **siano da ricordare - di nuovo - quanto di seguito riportato:**

La **Sentenza: RG 6309/1999 - Sezione 10^ Tribunale Milano 22.9.2008** che ha determinato:

Il Tribunale di Milano, in funzione di Giudice Unico, definitivamente pronunciando, condanna il Ministero dei Trasporti (già Ministero dei Trasporti e della Navigazione) e la SEA - Società per Azioni Esercizi Aeroportuali, in via tra loro solidale, al pagamento a titolo di indennizzo in favore della società semplice “Cascina 3 Pini”, in persona del suo legale rappresentante, dell'importo di euro 3.908.239,50, comprensivo di rivalutazione monetaria, oltre agli interessi liquidati in euro 944.718,50; nonché al pagamento degli interessi sul solo capitale dalla presente sentenza al saldo; li condanna al pagamento delle spese di lite liquidate a favore di parte attrice in euro 1.585,00 per spese; 3.500,00 per diritti; 40.000,00 per onorari, oltre rimborso forfettario ex TF. respinge ogni altra domanda

La sentenza del **T.A.R. CAMPANIA, Napoli, Sez. I - 14 aprile 2008, n. 2135** che si riferisce a: **VIA-VAS Differenza**. Mentre la **VIA** si riferisce ai processi di formazione delle decisioni relativi alla realizzazione di “progetti”, la **VAS** riguarda invece l'attività di pianificazione e programmazione.

La Sentenza della CORTE DI GIUSTIZIA DELLE COMUNITA' EUROPEE, Sez. II, 28 Febbraio 2008, Causa C-2/07 che si riferisce a: V.I.A. - Valutazione dell'impatto ambientale di taluni progetti - Aeroporto - Valutazione delle conseguenze dei lavori. *In tema di necessità della valutazione dell'impatto ambientale (nella specie aeroporto), le autorità competenti in sede di esame devono tener conto sia delle conseguenze dei lavori e sia del progettato aumento dell'attività sull'ambiente e dell'effetto delle modifiche apportate alle sue infrastrutture al fine di consentire tale aumento di attività.*

La Sentenza della CORTE DI GIUSTIZIA DELLE COMUNITA' EUROPEE, Sez. VIII, 31 Gennaio 2008, Causa C-69/07 che si riferisce a: V.I.A. - Tutela dell'ambiente - Piani e programmi in materia ambientale - Partecipazione del pubblico all'elaborazione di taluni piani e programmi - Accesso alla giustizia ambientale - Convenzione di Århus. *Non attuando le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative necessarie per conformarsi alla direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio 26 maggio 2003, 2003/35/CE, che prevede la partecipazione del pubblico nell'elaborazione di taluni piani e programmi in materia ambientale e modifica le direttive del Consiglio 85/337/CEE e 96/61/CE relativamente alla partecipazione del pubblico e all'accesso alla giustizia in materia ambientale (Convenzione di Århus), la Repubblica italiana, è venuta meno agli obblighi che le incombono in forza dell'art. 6 di tale direttiva.*

La Sentenza del T.A.R. LOMBARDIA, Brescia, sez. I - 11 agosto 2007, n. 726 che si riferisce a: V.I.A. - Omissione della procedura di V.I.A. - Risarcimento del danno biologico-esistenziale e del deprezzamento subito dall'immobile. *Va risarcito il danno subito dal proprietario di un immobile limitrofo ad un impianto per il trattamento dei rifiuti pericolosi ove sia stata omessa la procedura di VIA prima dell'autorizzazione e l'impianto sia stato esercitato nonostante l'assenza della VIA (nella specie, il collegio ha condannato l'amministrazione, in solido con il titolare dell'autorizzazione, al risarcimento del danno biologico-esistenziale - degrado della qualità della vita sotto forma di sofferenza psicologica e fisica per i rumori e le altre emissioni dell'impianto e per il timore di gravi danni alla salute e sofferenza psicologica collegata all'impossibilità per la ricorrente di far valere tempestivamente ed efficacemente le proprie ragioni - nonché al risarcimento del deprezzamento subito dall'immobile a causa della vicinanza dell'impianto, posto che è stato ritenuto presumibile che la VIA preventiva avrebbe condotto a una diversa localizzazione, oltre che a diverse modalità costruttive.*

La Sentenza: 5186/08 della 6^a Sezione del Consiglio di Stato, che si riferisce alla mancata sottoposizione di un progetto alla VIA, che determina: *"Il provvedimento impugnato, pertanto, laddove ha escluso l'obbligo della V.I.A. risulta illegittimo e va, di conseguenza, annullato".*

Richiamato il Decreto Legislativo 16.1.2008, n. 4 - "Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale" pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 24 del 29 gennaio 2008 - Suppl. Ordinario n. 24 dal quale si riportano questi due principi:

Art. 3-ter. **Principio dell'azione ambientale**

Comma 1°. *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'art. 174, comma 2, del Trattato delle unioni europee, regolano la politica della comunità in materia ambientale.*

Art. 3-quater. **Principio dello sviluppo sostenibile**

Comma 1°. *Ogni attività umana giuridicamente rilevante ai sensi del presente codice deve conformarsi al principio dello sviluppo sostenibile, al fine di garantire che il soddisfacimento dei bisogni delle generazioni attuali non possa compromettere la qualità della vita e le possibilità delle generazioni future.*

Comma 2°. *Anche l'attività della pubblica amministrazione deve essere finalizzata a consentire la migliore attuazione possibile del principio dello sviluppo sostenibile, per cui nell'ambito della scelta comparativa di interessi pubblici e privati connotata da discrezionalità gli interessi alla tutela dell'ambiente e del patrimonio culturale devono essere oggetto di prioritaria considerazione.*

Ricordo che, il sottoscritto **Beniamino Sandrini**, nato a Sommacampagna il 22.5.1953 e residente in Via del Fante 21 - 37066 Caselle, ha segnalato in qualità di cittadino "ivi residente dalla nascita", come **"pubblico interessato"** ai sensi del comma 1/v, art. 5 del D.Lgs. 4-2008: *"il pubblico che subisce o può subire gli effetti delle procedure decisionali in materia ambientale o che ha un interesse in tali procedure"*;

Ricordando che, Cassazione Penale, Sez. III, con Sentenza n° 494, dell'8.2.1999, ha così stabilito:

La V.I.A diretta a prevenire il danno ambientale. L'obbligo giuridico di assicurare un "elevato livello di tutela ambientale", con l'adozione delle migliori tecnologie disponibili tende a spostare il sistema giuridico europeo dalla considerazione del danno da prevenire (principio "chi inquina paga") e riparare, alla prevenzione (soprattutto con la V.I.A. valutazione di impatto ambientale), alla correzione del danno ambientale alla fonte, alla precauzione (principio distinto e più esigente della prevenzione), alla integrazione degli strumenti giuridici tecnici, economici e politici per uno sviluppo economico davvero sostenibile ed uno sviluppo sociale che veda garantita la qualità della vita e l'ambiente quale valore umano fondamentale di ogni persona e della società (informazione, partecipazione ed accesso).

Premesso che, il Consiglio di Stato, Sez. VI, con Sentenza n. 4368 del 30.8.2002, ha così stabilito:

V.I.A. - Variante al p.r.g. - Mancata valutazione di impatto ambientale - Elusione a mezzo di un riferimento a realizzazioni o interventi parziali, caratteristici nelle opere da realizzarsi per "tronchi o lotti". Illegittimità. E' illegittima l'artificiosa suddivisione del progetto di un'opera, al fine di evitare la sottoposizione dello stesso alla valutazione di impatto ambientale, che sarebbe obbligatoria per l'opera nella sua interezza. Secondo il dettato contenuto nell'art. 16 com. 4 l. n. 109 del 1994 il progetto definitivo di un'opera pubblica deve essere corredato dallo studio di impatto ambientale, con conseguente necessità della verifica dei profili di impatto ambientale al momento dell'approvazione del progetto che comporti variante al P.R.G. La valutazione ambientale necessita di una valutazione unitaria dell'opera, ostante alla possibilità che, con un meccanismo di stampo elusivo, l'opera venga artificiosamente frazionata in frazioni eseguite in assenza della valutazione perché, isolatamente prese, non configurano interventi sottoposti al regime protettivo.

Considerazioni... conclusive e... finali alle: 5^ domande:

Dall'anno **1999** all'anno 2008, anche se formalmente l'Aeroporto di Verona-Villafranca è rimasto un Aeroporto Militare aperto al traffico Civile, nessun Gruppo di Aerei da caccia e/o intercettori e/o per le riprese fotografiche, **era qui operativo**, come invece questa situazione... era stata ben presente... dal 1955 al **1999**.

Tutti gli interventi, le opere, le migliorie e quant'altro, realizzato dopo l'anno **1999**, sono pertanto quasi tutte servite solamente ad incrementare il *business* e l'attività Civile e Commerciale dell'Aeroporto Catullo.

Dall'anno **1999** al 2008, i passeggeri dell'Aeroporto Catullo sono aumentati da... **1,8 milioni** a **3,5 milioni** all'anno con il relativo incremento conseguente e sostanziale di effetti negativi sul traffico e sull'ambiente.

Anno	Nazionali		Internazionali		Totale *
	Linea	Charter	Linea	Charter	
1999	719.841	21.093	359.709	735.246	1.857.790
2000	893.032	20.120	455.919	899.772	2.293.799
2001	755.396	19.431	477.673	896.739	2.188.068
2002	782.432	24.322	443.078	898.127	2.185.788
2003	880.342	14.408	485.601	1.014.026	2.452.723
2004	890.566	17.506	624.896	1.104.962	2.687.565
2005	876.724	23.462	629.686	1.077.821	2.649.655
2006	1.042.248	24.177	725.989	1.168.985	3.007.965

Dal **1999**, da quando la Catullo S.p.A. ha presentato la richiesta di sottoposizione alla V.I.A. dell'Aeroporto di Montichiari-Brescia era perfettamente a conoscenza che in caso di modifiche sostanziali, sia in opere che nei servizi resi che avessero potuto incrementare l'inquinamento, **avrebbe dovuto chiedere lo screening**.

Dopo l'entrata in vigore della direttiva 85/337/CE e questo almeno a partire dall'anno **1999** tutte le opere, gli interventi e i potenziamenti dell'Aeroporto Valerio Catullo, prima di essere autorizzati anche per stralci dovevano essere sottoposti a Valutazione di Impatto Ambientale, come recita l'art. 1 della direttiva:

Articolo 1

1. La presente direttiva si applica alla valutazione dell'impatto ambientale dei progetti pubblici e privati che possono avere un impatto ambientale importante.

Quanto disposto all'art. 13, allegato II° della Direttiva 85/337/CEE, **non ha validità** per l'Aeroporto Catullo in quanto tutti i progetti realizzati o sono NUOVI interventi o sono AMPLIAMENTI o sono POTENZIAMENTI di strutture esistenti e non erano pertanto solo delle "modifiche e/o delle estensioni" di progetti già approvati precedentemente alla Direttiva 85/337/CEE. [vedi: [Sentenza Corte di Giustizia Europea del 28.2.2008 - C-2/07](#)]

13. - Modifiche o estensioni di progetti di cui all'allegato I o all'allegato II già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli ripercussioni negative sull'ambiente.

Tutti i veri, i nuovi e i reali progetti di ampliamento e potenziamento dell'Aeroporto Catullo, che "hanno creato un impatto ambientale rilevante"... **sono stati approvati... tutti... DOPO la Direttiva 85/337/CEE**

Essendo pertanto **nuovi progetti...** che "sono stati approvati" - **dopo** - l'entrata in vigore della Direttiva 85/337/CEE dovevano essere sottoposti a Valutazione di Impatto Ambientale, non solo perché creavano... notevoli ripercussione sull'ambiente... ma anche e solo perché creavano "effetti significativi sull'ambiente".

Si evidenzia pertanto che i **cantieri di lavoro**, con i quali sono stati eseguiti lavori per **50 milioni di euro** in 10 anni, nemmeno questi sono stati gestiti secondo le norme previste dalla V.I.A. e se in 10 anni sono stati spesi **50 milioni di euro...** tutti questi soldi sono serviti a **potenziare e ad ampliare l'Aeroporto Catullo** con "modifiche o estensioni di progetti - che in ogni caso - hanno creato notevoli ripercussioni sull'ambiente".

Se in questi 10 anni, presso l'Aeroporto Civile vi sono state spese di investimento pari a **50 milioni di euro**, ci si chiede il motivo perché poi detta Società di gestione non ha accantonato il **7% degli investimenti** e poi non ha utilizzato quelle risorse per eseguire e poter realizzare tutte le opere per la mitigazione dal rumore previste dalla **Legge 447/95** ?

Da parte delle Autorità Italiane, il limitare l'esame della vera situazione dell'Aeroporto Catullo al periodo compreso tra l'anno 2003 e 2008 è limitante e non rappresenta l'impatto dei lavori, degli ampliamenti e dei potenziamenti che si sono succeduti, con **grave impatto sull'ambiente** in un periodo di 10 anni.



Le informazioni delle Autorità Italiane, se non elencano e descrivono tutti i lavori e i potenziamenti eseguiti all'Aeroporto Catullo, almeno a partire dall'anno 1999, sono solo informazioni parziali, non complete e non corrispondenti alla realtà e **che possono indurre in errore la Commissione Europea...** che le deve valutare.

Sui controlli poi che avrebbero dovuto operare le autorità italiane, il **Comune di Sommacampagna** possiede una quota, se pur solo rappresentativa delle azioni della Catullo S.p.A. ma che gli permetterebbe di assistere e partecipare alle Assemblee dei Soci della Società di Gestione Aeroportuale e poter discutere in merito.

Si ricorda poi che la **sede Legale e Giuridica** della Catullo S.p.A. **è... nel Comune di Sommacampagna.**

La **Provincia**, che detiene la quota di maggioranza dell'azionariato della Catullo S.p.A. non esegue controlli e basta evidenziare che... **neppure nella V.A.S. del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale** che dovrebbe essere approvato il 25 Febbraio prossimo, non vi è un capitolo chiaro e/o una analisi approfondita del Piano di Sviluppo Aeroportuale, che se pur risultando depositato all'ENAC l'8.3.2007, **il suddetto Piano non è mai stato "accompagnato" da V.A.S.** e... **mai detto procedimento di V.A.S.** ad oggi **è ancora iniziato.**

Per quanto riguarda la **Regione Veneto**, è da segnalare che l'Assessore all'Ecologia Regionale (che dovrebbe controllare gli impatti ambientali che interessano l'intorno socio-sanitario-territoriale dell'Aeroporto) da un anno circa è stato nominato ed... è componente del Consiglio di Amministrazione della Catullo S.p.A.

In relazione al penultimo paragrafo della lettera con la quale la Commissione Europea sostiene: *"sulla base delle informazioni in possesso della Commissione, non è possibile allo stato attuale ravvisare una violazione del diritto comunitario, e in particolare delle direttive 85/337/CEE e 2001/42/CE in relazione all'aeroporto "Valerio Catullo" di Verona"*, lo scrivente sottolinea che forse **vi è stato un errore di base**, quello di aver chiesto ad Autorità Italiane se queste avessero violato la V.I.A. o la V.A.S. ed è pertanto che probabilmente è poi accaduto che... le informazioni, inviate alla Commissione Europea, possano essere state molto carenti.

Quando il **"pubblico"** che dovrebbe **"controllare"**... coincide anche con il **"soggetto privato"** che dovrebbe essere **"controllato"**, forse in questo caso vi è la necessità che sia nominato un **"soggetto terzo"** che possa eseguire i **controlli** e le **verifiche** e non essendo coinvolto nelle problematiche da **"controllare"**... **controlli.**

Le informazioni aggiuntive che oggi invia un **"semplice cittadino"** avrebbero dovute essere state inviate alla Commissione Europea dalle Autorità Italiane competenti e rappresentative, informazioni che ha integrato e che possono permettere al sottoscritto di sostenere le proprie tesi e di poter rispondere a queste domande:

1° L'Aeroporto: "Valerio Catullo" di Verona-Villafranca, pur avendo avuto in questi anni e per il periodo dal **1999** uno status di "Aeroporto Militare aperto al traffico civile"... **è MAI stato sottoposto alla V.I.A.?**

L'Aeroporto "Catullo" **doveva sottoporre a V.I.A.** tutte le opere eseguite dopo l'entrata in vigore della Direttiva V.I.A. ed in particolare dal 1999 fino ad oggi, pur essendo un Aeroporto Militare aperto al Traffico Civile e Commerciale.

2° Per le opere e il potenziamento delle infrastrutture eseguite dall'Aeroporto Catullo, attuate con diversi stralci funzionali e quindi con diversi e susseguenti progetti dal **1999**... **vi è stata una "elusione" alla V.I.A.**

L'Aeroporto "Catullo", avendo realizzato, in un decennio e per stralci tutta una serie di opere e interventi, **non solo avrebbe "eluso" la V.I.A.** ma **avrebbe anche violato "nella sua interezza" tutta la normativa della V.I.A.** che deve e doveva servire a proteggere l'Ambiente e la Popolazione dell'intorno aeroportuale dagli impatti negativi generati.

3° Le opere e le infrastrutture realizzate dal **1999** e il potenziamento delle attività di volo con conseguente aumento di passeggeri e di traffico automobilistico per accedere-recedere all'Aeroporto... **sono pertanto da considerarsi “modifiche sostanziali” che possono aver creato “notevoli ripercussioni” sull'ambiente?**

L'Aeroporto “Catullo” non credo abbia “dettagliatamente illustrato” tutte le opere, gli interventi e i potenziamenti realizzati dopo l'entrata in vigore della Normativa V.I.A e pertanto il sottoscritto ritiene che quanto descritto sinora possa meglio rappresentare tutti gli “interventi che hanno creato un importante impatto ambientale” e che pertanto tutto questo, dal 1999, possono essere considerate delle “modifiche sostanziali” e che quindi hanno evidentemente creato “notevoli ripercussioni negative sull'ambiente”.

4° Il “Piano di Sviluppo Aeroportuale” dell'Aeroporto: Valerio Catullo, presentato all'ENAC l'8 Marzo 2008: **... doveva essere accompagnato dalla V.A.S. al fine di valutarne gli effetti sull'ambiente?**

L'Aeroporto “Catullo”, in data 8.3.2007 ha presentato all'E.N.A.C un Piano di Sviluppo Aeroportuale che non è stato accompagnato, ne da uno Studio di Impatto Ambientale, (S.I.A.) nemmeno è stato sottoposto alla Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.) e tantomeno è stata predisposta una Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.) e alla data odierna non esiste alcun procedimento di S.I.A., o di VIA, o di V.A.S. che sia stato iniziato, se non una dichiarazione dell'Aeroporto che scrive che: *“ha già dato incarico per la preparazione della documentazione necessaria ad avviare la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale”* [che sarebbe una... V.I.A. e non una... V.A.S.]

5° Qualora gli elementi segnalati avessero da confermare che dal **1999** all'Aeroporto Catullo vi sono state elusioni e/o violazioni V.I.A. e V.A.S. con evidenti conseguenze alla salute della popolazione che risiede nell'intorno aeroportuale **devono essere quantificati i danni subiti dal sistema socio-ambientale-sanitario al fine che questi impatti, siano adeguatamente... risarciti, mitigati e compensati... dalla Catullo S.p.A. ?**

Il sottoscritto ritiene che il Comune di Sommacampagna con la Delibera di Consiglio Comunale n° 2 del 19 Gennaio 2009, abbia approvato una V.A.S. (Valutazione Ambientale Strategica) al P.A.T. (Piano di Assetto Territorio) ed in considerazione e per il fatto che detto strumento “NON contiene il Piano di Sviluppo Aeroportuale e la relativa V.A.S.”, detta delibera non è stata redatta e che non è in sintonia con il: D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152 - Norme in materia ambientale... modificato dal D.Lgs 16 gennaio 2008, n. 4 ed in particolare si ritiene pertanto che nella elaborazione della V.A.S. del P.A.T. del Comune di Sommacampagna - non siano stati rispettati - i dettami dei “commi” dei seguenti articoli: Art. 2 (Finalità) comma 1°. Art. 3-bis (Principi sulla produzione del diritto ambientale) comma 1°. Art. 3-ter (Principio dell'azione ambientale) Comma 1°. Art. 3-quater (Principio dello sviluppo sostenibile) comma 1°. Art. 3-quinquies (Principi di sussidiarietà e di leale collaborazione) comma 3°. Art. 3-sexies (Diritto di accesso alle informazioni ambientali e di partecipazione a scopo collaborativo) comma 1°.

In considerazione che, comunque dalla V.A.S. del P.A.T. (e non V.A.S. dell'Aeroporto) è emersa la grave e la critica “situazione ambientale e sanitaria di Caselle” e dato che una importante e significativa percentuale del Deficit Ambientale è generato ed... è conseguente alle attività dell'Aeroporto Catullo è evidente che debbano essere immediatamente e adeguatamente quantificati i danni subiti dal sistema: socio-ambientale-sanitario conseguenti alla **mancata sottoposizione alla V.I.A.** degli interventi realizzati dall'Aeroporto Valerio Catullo in questi ultimi 10 anni, al fine che questi impatti siano adeguatamente risarciti, mitigati e compensati... a totale carico e spesa della Società di Gestione dell'Aeroporto V. Catullo di Verona-Villafranca, in ottemperanza 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 fine di agevolare, da parte della Commissione Europea, l'esame e la valutazione di quanto sin qui è stato integrato, prima di concludere, si evidenziano alcuni altri elementi che possano contribuire all'informazione

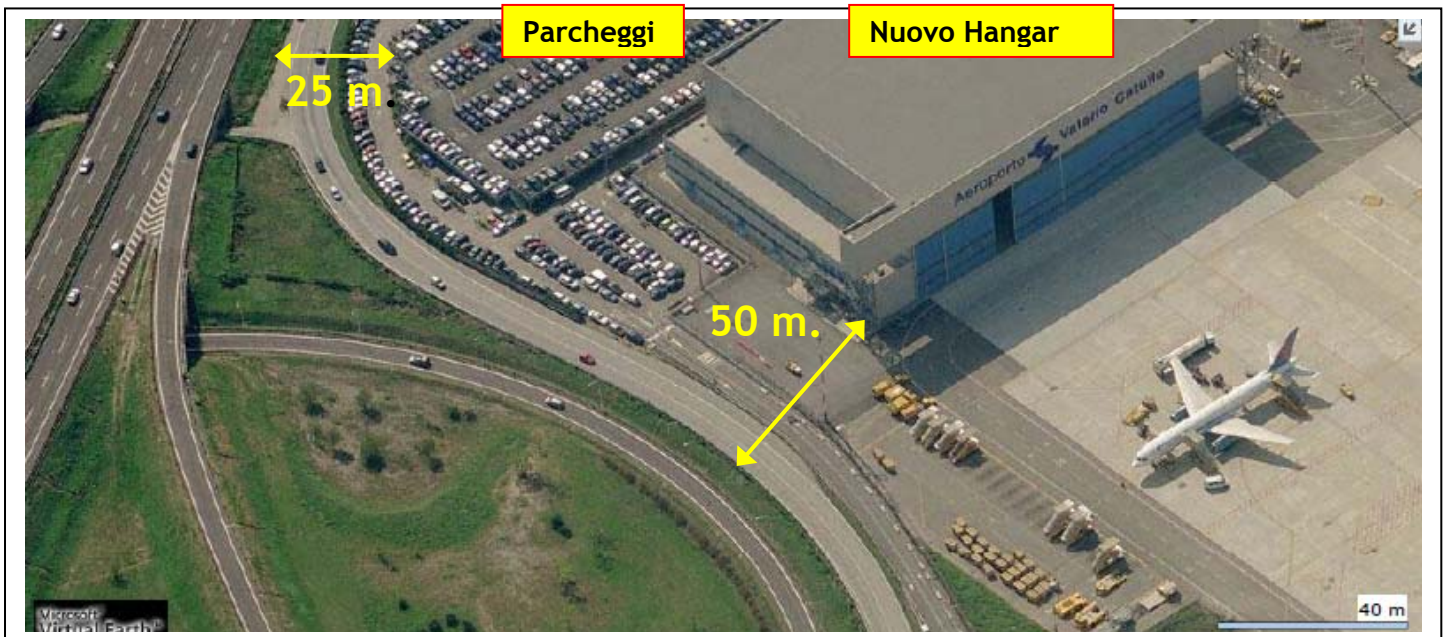
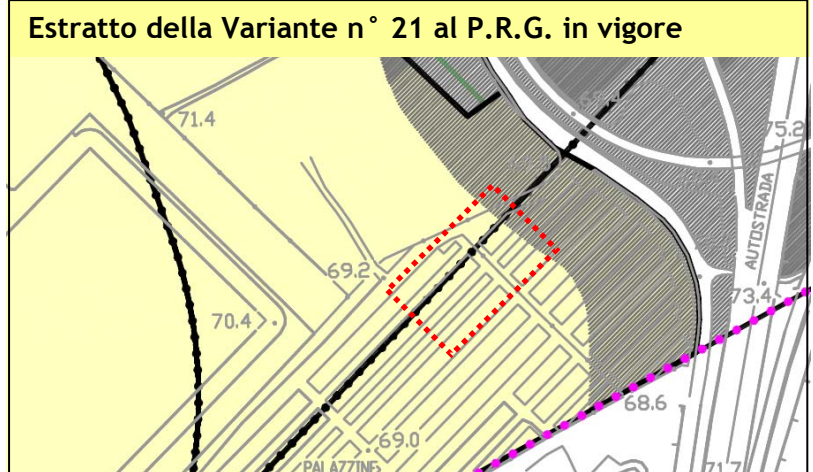
Esempio di (piccola) irregolarità e mancato controllo sull'operato dell'Aeroporto Catullo.

Nuovo Hangar

In base a tale provvedimento l'opera non è conforme allo strumento urbanistico del Comune di Sommacampagna, tuttavia, in coerenza con gli atti citati in premessa ancorché non completamente conforme alle strumentazioni urbanistiche comunali, il progetto in argomento appare condivisibile, ed esprime parere favorevole, a condizione che il nuovo fabbricato osservi la fascia di rispetto dei 60 metri previsti dal sedime autostradale.

Alcuni esempi di (piccole) irregolarità con dei mancati... controlli vanno evidenziati, visto i notevoli impatti creati dall'Aeroporto ed è solo un dettaglio evidenziare: *a che distanza dall'Autostrada A22 è stato effettivamente realizzato il nuovo hangar*, dove nel verbale della "Conferenza dei Servizi" che avrebbe... approvato quell'opera (ricordo senza V.I.A.) c'è una precisa condizione: *"che il nuovo fabbricato osservi la distanza di 60 metri previsti dal sedime autostradale."*

Ebbene il nuovo hangar è stato realizzato a **50 metri** dal sedime Autostradale e chi doveva controllare, **ha poi controllato la distanza?**



E se il nuovo hangar è stato realizzato a **50 metri invece dei 60 metri** come prescritto "a condizione che"... più grave (?) è la situazione riscontrabile per i parcheggi coperti che sono stati realizzati **25 metri** dal sedime della A22. Parcheggi su due piani... di cui "non si ha" la conoscenza se esiste una Concessione Edilizia che sia stata mai rilasciata, di cui l'aeroporto abbia pagato gli oneri e i costi di costruzione previsti per legge e dal quale utilizzo la Società Aeroportuale incassa milioni di euro di euro ogni anno... pagati dagli utenti.

Questo e altro, nel complesso di quanto è già stato realizzato "senza la V.I.A." potrebbe essere considerata... una "leggerezza", ma che in ogni caso dovrebbe essere... **"condonata"**.

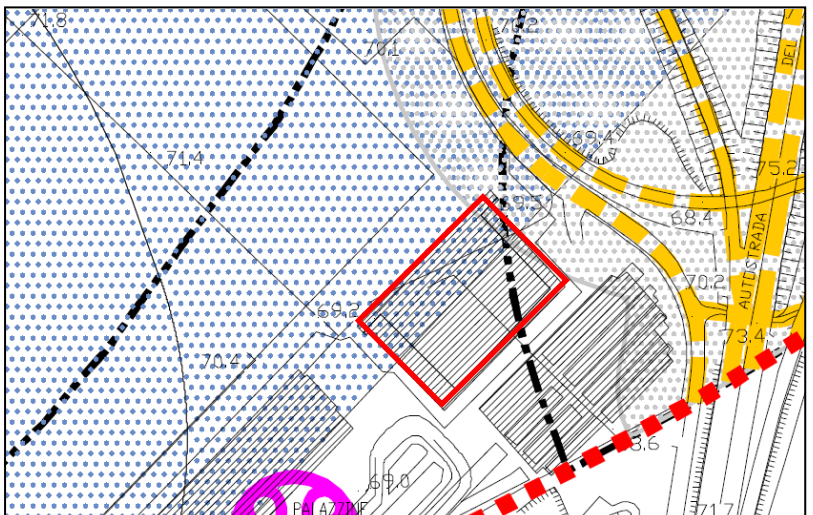


Tavola n° 1 del "nuovo" P.A.T. adottato il 19.1.2009

Ma come verificare delle... differenze ?

Ma come si potrebbe “scoprire e verificare” queste differenze tra la situazione odierna (2007) e quella di... “qualche anno fa”... all’Aeroporto Catullo ?

Basterebbe avere: accesso autorizzato come hanno i dipendenti del Comune di Verona e si potrebbero visionare delle Orthofoto: del **1945** del **1989**, del **1999**, del **2003** e del **2007** del sedime Aeroportuale.

In particolare si potrebbe esaminare... cosa è stato realizzato all’Aeroporto di Verona, dopo l’entrata in vigore, nell’anno **1985**, della **Direttiva V.I.A.**

Ma basterebbe collegarsi a... Internet e se esamini “**Google Earth**” trovi delle immagini aggiornate del **2007**, mentre se ti colleghi a “**Live Search Maps**” trovi nella versione “2D” delle foto satellitari del **2003** e foto “aeree 3D” aggiornate al **2007**

Tralasciando di esaminare la situazione di come era il Catullo prima del 1999 per la quale si deve possedere una foto aerea consultabile presso il Comune di Sommacampagna che risulta censurata dai militari senza le piste decollo-atterraggio dell’Aeroporto ieri militare oggi civile



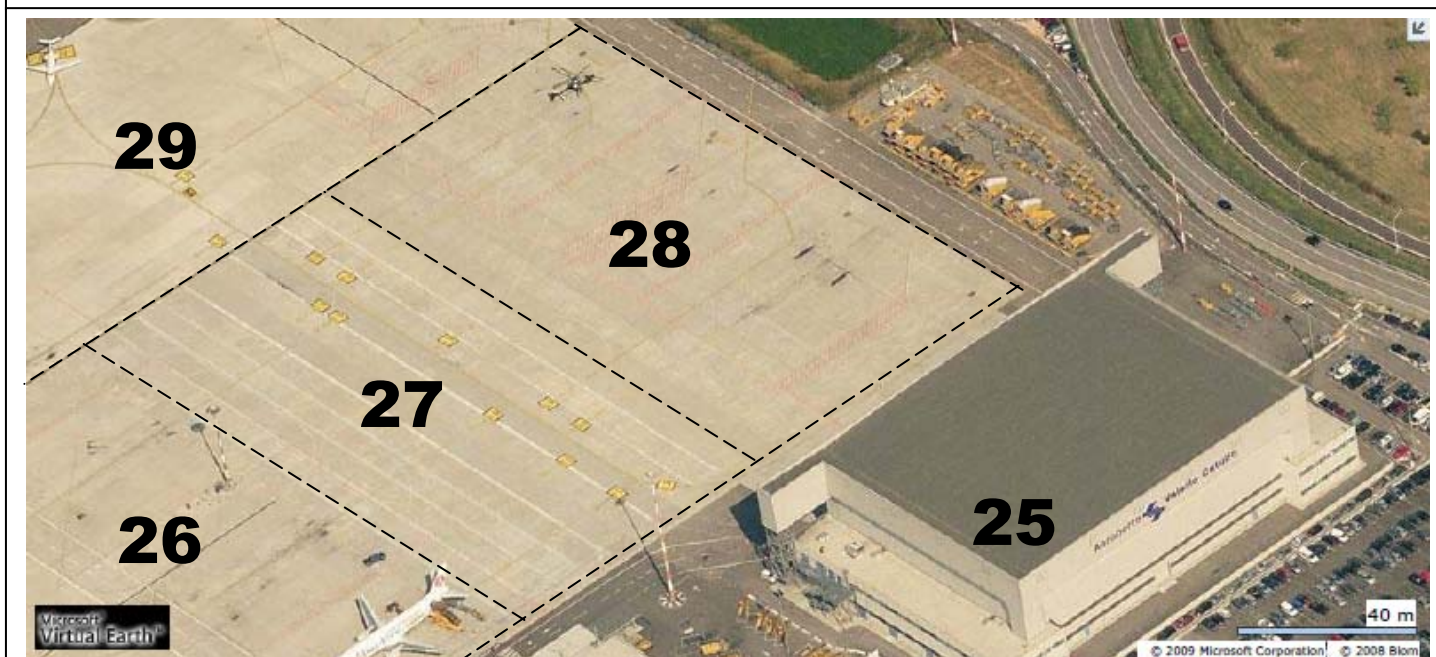
Dalla foto del **1999**, a quella del **2007** le differenze sono evidenti e se... **su queste immagini** evidenziamo il **perimetro del piazzale** e l’**edificio dell’aerostazione** come questa era già esistente alla data del 1999, il tutto **è più comprensibile all’esame ?**

In questo modo è così possibile presupporre se... quanto è stato realizzato può aver creato delle **modifiche**, che possano aver creato **notevoli ripercussioni... sull’ambiente** e alla... **salute dei cittadini.**



Per facilitare la valutazione da parte della Commissione Europea, per quanto è stato costruito, ampliato ed è stato potenziato presso l'Aeroporto Catullo dalle foto allegate le Autorità Italiane potrebbero rispondere "quando e da chi" **sarebbero state autorizzate** le opere evidenziate e così identificate con i numeri:





Nota Bene:

Ad ogni edificio e/o opera individuato con il numero indicato nelle immagini precedenti, dovrebbe pertanto essere indicata: la funzione, la data di realizzazione, i costi sostenuti e le varie “autorizzazioni” ottenute.

tutto ciò premesso...

Se in Italia... **“la Legge è uguale per tutti”** e... se vi è stata una violazione della V.I.A. che ha comportato l'annullamento delle autorizzazioni di una Cava di Ghiaia che... **“LADDOVE... non sottoposta a V.I.A.”** (quando a parere del sottoscritto, detta V.I.A. non era di obbligo) a **maggior ragione** si deve ripristinare la qualità ambientale e sanitaria di un territorio, qualora detta V.I.A. fosse stata violata da una Società di Gestione di un **Servizio Pubblico** qual'è quella Aeroportuale che, costantemente, continuamente e con gravi impatti ambientali ha alterato, forse irreversibilmente e... impattato negativamente sull'intorno dell'Aeroporto.

Ricordando ed evidenziato quanto il Comune di Sommacampagna, in un altro caso di **“mancanza di V.I.A.”** si è **“tempestivamente”**... attivato, ottenendo con la Sentenza: **5186/08 della 6^ Sezione del Consiglio di Stato**, questa determinazione, **“Il provvedimento impugnato, pertanto, laddove ha escluso l'obbligo della V.I.A. risulta illegittimo e va, di conseguenza, annullato”**...

si chiede...

... **laddove l'Aeroporto Valerio Catullo, avesse eluso ed escluso l'obbligo della V.I.A. (e della V.A.S.)** tutte le autorizzazioni rilasciate a partire dall'anno **1999** risultano essere atti illegittimi e pertanto tutti quei provvedimenti, di conseguenza, **vanno... annullati.**

e in subordine si propone...

(come per il Parere Interlocutorio “Negativo” del Decreto V.I.A. dell'Aeroporto di Treviso, n° 398 del 14 Maggio 2007)

... che resta fermo che, **fino alla conclusione della nuova procedura di V.I.A. l'Aeroporto Valerio Catullo di Verona, non potrà effettuare un numero totale annuo di movimenti superiore a circa 28.523** (dato riferito al 1998) **anno dal quale doveva essere predisposto lo Studio di Impatto Ambientale (S.I.A.) e doveva essere predisposta la relativa sottoposizione alla Valutazione di Impatto Ambientale (.V.I.A.) e, dal 2004, anche la V.A.S.**

Ricordando che questa ulteriore documentazione è di integrazione alle mia precedente lettera del 2.2.2009, protocollata in Comune a Sommacampagna in data 3.2.2009, ricevuta dalla Procura della Repubblica in data 5.2.2009 e pervenuta dalla Commissione Europea in data 6.2.2009 si richiamano le considerazioni e quanto, in quella lettera, già espressamente richiesto e oggi ulteriormente integrato e rimanendo disponibile ad ogni ulteriore chiarimento che dovesse necessitare, con la massima osservanza, porgo distinti saluti.

Un cittadino “nativo” di Caselle.
Beniamino Sandrini

In allegato:

- 11.02.2008** Lettera ricevuta dalla Direzione Generale del Ministero dell'Ambiente
- 10.12.2008** Lettera ricevuta dal Mediatore Europeo
- 18.12.2008** Lettera ricevuta dalla Commissione Europea
- 18.12.2008** Lettera inviata all'Aeroporto Catullo, a Sommacampagna e... ad altri, da D.C.P.C.
- 21.01.2009** Lettera inviata dal “Catullo” al Dipartimento Coordinamento delle Politiche Comunitarie
- 23.01.2009** Lettera ricevuta dal Comune di Sommacampagna e inviata a Dipart. Coord. Politiche Com.
- 26.01.2009** Corrispondenza telematica intercorsa con il Dipartimento Coord. Politiche Comunitarie
- 05.02.2009** Lettera ricevuta dalla Commissione Europea, datata 5.2.2009 Dossier **EU-Pilot 240/08/ENVI**

Altri Allegati: [Reperibili ai seguenti indirizzi web:](#)

- Lettera inviata dal “Catullo” al Dipartimento Coordinamento delle Politiche Comunitarie (compreso una serie di Allegati, parte integrante della lettera dell'Aeroporto del 21.01.09)
Vedi qui <http://www.vivicaselle.eu/archivio/ValerioCatulloCE.pdf>
- Lettera inviata alla Commissione Europea e, per conoscenza al Dipart. Coord. Polit. Com.
Vedi qui <http://www.vivicaselle.eu/archivio/CommissioneEuropea-ARES-2009-61520.pdf>
- Lettera già inviata a: Comm. Europea, Comune di Sommacampagna e Procura Repubblica
Vedi qui <http://www.vivicaselle.eu/archivio/CE-VIA-aeroporto-VR.pdf>
- Osservazioni alla V.A.S. del P.A.T. del Comune di Sommacampagna
Vedi qui <http://www.vivicaselle.eu/Infrazione-VAS-PAT.pdf>