

# VILLAFRANCHESE

C.so Vittorio Emanuele, 71 - Villafranca | Telefono 045.630.0848 Fax 045.630.0854  
red.villafranca@arena.it

**VILLAFRANCA.** Consegnati alla Provincia i documenti del progetto di sviluppo. La società ipotizza che, tra sei anni, i passeggeri in transito saranno cinque milioni

# Grande aeroporto, ecco il piano

**Previsti lavori per ampliare l'area di sosta degli aerei e per rifare l'asfalto alla pista. Ci sarà un nuovo parcheggio**

Un grande scalo aeroportuale da sei milioni e mezzo di passeggeri e un nuovo terminal. Tanti arriverà a contare nel 2024 l'aeroporto di Villafranca, secondo il piano di sviluppo della società Valerio Catullo, esposto ai consiglieri della commissione Affari generali della Provincia. L'espansione avverrà nella "Margherita nord", l'area di 56 ettari che si estende di fronte all'attuale aerostazione, dall'altra parte della pista. Ma non bisognerà attendere tanto tempo prima di incominciare a vedere le fasi di crescita del Catullo. Una serie di interventi sono previsti a breve tempo. Tra le opere che verranno realizzate a partire dai prossimi mesi, ci sarà la ristrutturazione dell'area dei check-in nel terminal partenze, per otto milioni di euro. Il 28 ottobre saranno consegnati i lavori alla ditta che ha vinto l'appalto. Si svolgeranno in due stralci, il primo dei quali durerà circa sei mesi. L'anno prossimo verrà anche sopraelevato il primo piano del terminal, con la creazione di una parte ad uffici ed un'altra riservata a negozi ed altro. L'intervento costerà tre milioni e mezzo di euro.

Sempre nel 2009, sarà rifatta la pista di rullaggio, per una spesa di cinque milioni e mezzo. Poi si passerà al piazzale di sosta degli aerei, che verrà ampliato con una spesa di 23 milioni di euro. Fuori, è prevista la costruzione di un parcheggio multipiano per 1.200 auto e costerà 15 milioni di euro. Il cantiere rimarrà aperto quattro anni. La società ha intenzione di risarcire la vecchia aerostazione ai voli a basso costo, mentre la nuova sarà destinata a quelli di classe business. L'espansione a nord risponderà anche a un'esigenza di tipo tecnico. Oggi, per raggiungere la pista di rullaggio, gli aerei

devono attraversare quella di decollo. Per ottimizzare i tempi, dati gli incrementi di voli previsti, il piazzale della "Margherita nord" permetterà agli aerei di accedere direttamente alla pista di decollo. Entro il 2014 saranno realizzati i primi posteggi per gli aerei nella nuova area. Tra il 2014 al 2024 sarà realizzato il terminal. Nei vent'anni successivi l'area sarà completata con le infrastrutture di servizio. Le previsioni dovranno ovviamente fare i conti con le prospettive di mercato attuale, alla luce dei rincari dei costi del carburante e delle difficoltà economiche che stanno attraversando parecchie compagnie aeree a livello mondiale. E anche tenere conto del contesto fortemente urbanizzato in cui si inserisce lo scalo, che sorge nei Comuni di Villafranca e Sommacampagna.

L'aeroporto di Villafranca ha conosciuto, dal 1996 ad oggi, una crescita costante di passeggeri. Dodici anni fa sfioravano il milione e 250 mila, l'anno scorso erano tre milioni e mezzo, con un incremento del 17 per cento rispetto al 2006. Degli oltre 31 mila atterraggi e decolli registrati l'anno scorso, il 63 per cento era di voli di linea, il 37 per cento costituito da charter.

Nel piano presentato alla Provincia, la crescita di passeggeri e di traffico aereo avrà tassi di incremento costanti e notevoli. Si prevede il superamento dei quattro milioni di passeggeri tra il 2009 e il 2010, dei cinque milioni nel 2014 fino ad arrivare, nel 2024, ai sei milioni e mezzo. Per questo, secondo la società, lo sviluppo infrastrutturale dovrà essere immediatamente attivato con attuazione delle due fasi di realizzazione per il 2008 e il 2018. ▶

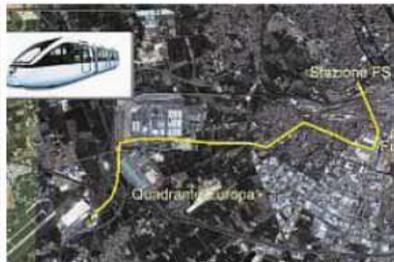
**SERVIZI DI FABIO TOMELLERI**



Aerei nell'area di sosta dell'aeroporto Catullo e un pullmino per il trasporto dei passeggeri

## I trasporti Un metrò per arrivare alla stazione di Verona

Il nuovo casello autostradale, la connessione con la ferrovia Verona-Mantova, il collegamento stradale con il nuovo autodromo Motorcity a Vigasio e la realizzazione di una metropolitana di collegamento con la città. Sono questi i nuovi servizi di trasporto che verranno creati a sostegno del grande aeroporto. Il progetto del nuovo casello autostradale, finanziato per 45 milioni dall'Autobrennero, è già stato presentato nei mesi scorsi. Prevederà un collegamento sia con l'aerostazione attuale sia con l'area della "Margherita nord", dove sorgerà nei prossimi anni il secondo terminal. Servirà a sostituire i caselli di Verona nord e Sommacampagna e Verona sud, oggi utilizzati da chi vuol raggiungere l'aeroporto. Tra i progetti c'è anche il collegamento con l'autodromo di Vigasio e



Mappe del collegamento ferroviario inserita nel piano del Catullo

Treviso, che è ancora un punto oscuro. Per Francesco Pennacchia, consigliere di amministrazione dell'aeroporto, consista nell'ampliamento di una strada. Per Vincenzo D'Ariento, consigliere provinciale di minoranza del Partito democratico, sarà invece la riqualificazione dell'ex ferrovia Dossobuono-Isola della Scala. Pennacchia prevede che quando sarà a regime, l'autodromo e le aree vicine registreranno una presenza annua di 20 milioni di persone, un quarto delle quali utilizzeranno il servizio dell'aeroporto.

Nei piani dell'aeroporto c'è anche la previsione di un collegamento ferroviario che partirà dalla linea Verona-Mantova e, dopo una

deviazione, farà tappa davanti allo scalo aeroportuale. Tra i nuovi mezzi che porteranno le persone al Catullo quello più innovativo sarà certamente il "people mover", una metropolitana leggera che partirà dalla stazione di Porta Nuova in centro a Verona ed arriverà allo scalo. I mezzi con cui verrà finanziata l'opera sono ancora da definire. Ma il progetto si propone di risolvere molteplici problemi, come quello dei parcheggi nell'area fieristica di Verona. Lungo il suo percorso, il mezzo di trasporto toccherà la Fiera e il Quadrante Europa, prima di arrivare all'aeroporto dove ci sarà il capolinea. Da definire i tempi di realizzazione delle infrastrutture e relativi importi per costruirle.

## Le cifre

**5**

**MILIONI I PASSEGGERI PREVISTI NEL 2014**

Tra sei anni, è previsto che i passeggeri che transiteranno al Catullo aumenteranno dai 3 milioni e mezzo attuali ai 5 milioni. Sei milioni e mezzo è la previsione per il 2024.

**11,5**

**MILIONI DI EURO LA SPESA PER LAVORI AL TERMINAL**

Otto milioni sono destinati alla ristrutturazione del terminal partenze. Tre milioni e mezzo, invece, serviranno per ampliare il primo piano dell'edificio.

**28,9**

**MILIONI DI EURO PREVISTI PER PIAZZALE E PISTA**

Il piano di investimenti prevede interventi sull'area di sosta degli aerei per una spesa di 23,4 milioni di euro, e di 5,5 milioni per sistemare la pista.

**1.200**

**I POSTI PER LE AUTO NEL NUOVO PARCHEGGIO**

È da quindici milioni di euro il preventivo per un parcheggio multipiano che sarà costruito davanti al Catullo tra l'anno prossimo e il 2013.

**31.805**

**DECOLLI E ATTERRAGGI NEL CORSO DEL 2007**

Il dato fa riferimento alle principali compagnie aeree che hanno voli di linea e charter con scalo al Catullo. Quindici i paesi stranieri più serviti.

## La denuncia

«Ma siano rispettate le regole»



Vincenzo D'Ariento

Crede nello sviluppo dell'aeroporto. Ma vuole che tutte le regole siano rispettate. Vincenzo D'Ariento, consigliere provinciale del Partito democratico, lo ha ribadito in una lettera inviata al prefetto Italia Fortunati, al presidente della Provincia Elio Mosese, al sindaco di Verona Flavio Tosi e al direttore Arpav di Verona Giancarlo Cunego. D'Ariento ha osservato: «Alla società di gestione dell'aeroporto è stato affidato il compito di organizzare il sistema di monitoraggio per il controllo dell'inquinamento acustico. Tale sistema non è ancora operativo. I livelli massimi di inquinamento interessano anche le rotte di atterraggio e di decollo, la porzione di territorio che si troverà sotto la linea di salita e virata è costellata dall'abitato e dalle campagne di Madonna di Dossobuono e vi sono livelli rilevanti di biossido di azoto sull'abitato di Villafranca».

Il consigliere sottolinea poi che all'aeroporto «manca la valutazione di impatto ambientale». «Pare ineludibile che il Catullo continui ad inquinare». E conclude: «L'argomento sia una priorità delle istituzioni affinché si possa giungere a breve periodo, ad una soluzione delle problematiche che non sono di poco conto».

**IL COMMENTO DEI VERTICI DEL CATULLO.** Il presidente illustra i vantaggi dell'allargamento dello scalo. Il consigliere Pennacchia: «Presto misuratori del rumore»

# «Diminuirà il traffico di auto»

**Bortolazzi: «Il nuovo casello favorirà le zone oggi intasate»**

Lo sviluppo dell'aeroporto migliorerà e non peggiorerà le condizioni del territorio villafranchese. Lo sostiene Fabio Bortolazzi, il presidente della società dell'aeroporto Valerio Catullo. «L'espansione dello scalo», dice, «non deve diventare un problema per chi abita nella zona. E le nuove infrastrutture dentro e fuori l'aeroporto contribuiranno ad un servizio migliore. Con il nuovo casello autostradale che servirà l'aeroporto, toglieremo traffico che oggi intasa le arterie dei territori di Sommacampagna e Villafranca. Questa è la vera logica ambientalista». Per questo, secondo Bortolazzi, l'aeroporto punterà sullo sviluppo delle infrastrutture di connessione con il territorio. «Abbiamo un grande progetto», dice il presidente del Catullo, «che è quello di far di-

ventare il casello autostradale di Verona Nord la vera porta della città e dell'aeroporto, con un sistema di parcheggi scambiatori con più di diecimila posti auto che serviranno non solo per i passeggeri dello scalo».

Per questo saranno importanti anche gli altri collegamenti, soprattutto di carattere ferroviario e con il "people mover", la metropolitana che dalla stazione Porta Nuova arriverà fino al Catullo passando per la Fiera. «Diverremo un polo attrattore per le città vicine. Ci verrà da Trento, piuttosto che da Mantova, Vicenza o Milano ad esempio potrà raggiungere l'area della fiera o l'aeroporto utilizzando i mezzi su rotaia o il sistema di scambio con la rete autostradale».

Per il presidente, il sistema di interconnessione tra aeropor-

to, autostrada e ferrovia «è una rivoluzione per Verona, che per la prima volta si dedica allo studio di sistemi di ricezione come avviene nelle grandi metropoli».

Anche il finanziamento delle varie opere non è un problema sormontabile per Bortolazzi. «L'Autobrennero», spiega, «finanzià il nuovo casello dell'aeroporto. Per quanto riguarda gli investimenti della società abbiamo previsto un aumento di capitale di 35 milioni di euro e oltre 100 milioni di investimenti. Viste le problematiche economiche potranno esserci dei rallentamenti, ma progetti come il "people mover" così come i nuovi parcheggi si finanziano da soli, con la formula del project financing». È la formula che prevede questo passaggio: la ditta che realizza l'opera l'avrà in ge-

stione per un determinato periodo in maniera tale che il committente possa ammortizzare le spese sostenute.

Per Bortolazzi, rientra nella logica del miglioramento non solo logistico, ma anche di impatto ambientale anche la realizzazione di un'aerostazione nella "Margherita nord", dove sarà concentrato il traffico business. «Creerà le condizioni per uscire da una zona, quella dell'attuale aerostazione, che potrebbe dare problematiche ai centri di Calzoni e alle aree circostanti. Cerchiamo di dare soluzioni accettabili e godibili da chi abita il territorio. Distribuire arrivi e partenze sui due terminal contribuirà a distribuire gli aerei che non saranno in un solo punto come avviene oggi».

Bortolazzi interviene anche sulle recenti polemiche in ma-



Francesco Pennacchia



Il presidente dell'aeroporto Catullo Fabio Bortolazzi

teria di valutazione di impatto ambientale e rumori. «Tutto verrà realizzato nel rispetto delle norme. Anzi quello che faremo andrà al di là del rispetto ambientale nel rispetto delle norme di sicurezza. Ma è anche vero che la gente non può costruirsi la casa nei corridoi di decollo e di atterraggio de-

gli aerei». Sull'adozione di sistemi di misurazione del rumore, Francesco Pennacchia, rappresentante della Provincia nel consiglio di amministrazione dell'aeroporto e consigliere comunale di Villafranca sottolinea: «C'è l'impegno per portare avanti la risoluzione del problema e

della procedura di Valutazione di impatto ambientale. In questi giorni procederemo con la gara d'appalto per la fornitura di colonnine che misureranno il rumore all'esterno dell'aeroporto. L'investimento complessivo per queste apparecchiature sarà dai 400 ai 500 mila euro». ▶

# Ancora aerei sulle case «E dove sono le multe?»

Un documento dell'aeroporto afferma che il monitoraggio dei voli è attivo  
Ma i velivoli continuano a sfiorare i tetti delle abitazioni di Verona Sud

Giorgia Cozzolino

Continuano i decolli a bassa quota sui quartieri di Borgo Roma, Santa Lucia e Golosine. A sostenerlo sono i residenti che hanno anche filmato il passaggio degli aerei a pochi metri dal tetto delle abitazioni durante tutta l'estate.

E torna a battersi sull'argomento il consigliere provinciale del Partito democratico Vincenzo D'Arienzo che, essendo anche residente di Verona sud, conferma in prima persona le lamentele dei cittadini.

Dopo aver richiesto e ottenuto dall'aeroporto Valerio Catullo, un aggiornamento della documentazione in merito alla problematica, D'Arienzo lascia intendere che nonostante tutte le promesse e le dichiarazioni fatte dalle varie entità coinvolte, non è cambiato nulla e i piloti continuano a volare a bassa quota sopra le case.

Il novembre scorso anno, l'aeroporto, Enac, l'assessore all'Ambiente del comune di Verona, Federico Sboarina e un rappresentante del comune di Villafranca, avevano preso parte a una commissione tecnica dalla quale era emerso che il

cosiddetto «Notam», ovvero una procedura che costringe i piloti a virare verso est una volta raggiunti i 200 metri di altezza al fine di evitare buona parte dell'abitato, non veniva rispettato dai piloti. Così, si annunciava l'emanazione di una nuova procedura con la quale obbligare gli aerei a incrementare del tre per cento l'angolazione di decollo, aumentando così, fin da subito la distanza dai tetti delle abitazioni.

Sempre in quella sede era però stato sottolineato che, nonostante la pubblicizzazione delle nuove procedure di decollo e la campagna di sensibilizzazione nei confronti dei piloti, le eventuali violazioni non avrebbero potuto essere contestate per la mancanza dei rilevatori fonometrici a terra e dei tracciati radar in grado di creare una sorta di «autovelo» del cielo.

A distanza di dieci mesi nulla è cambiato, ma dalla documentazione inviata al consigliere provinciale, la Commissione aeroportuale rileva che «l'impianto di monitoraggio è funzionante» e che «sono in corso le rilevazioni fonometriche per i decolli». D'Arienzo, rinnovando per la terza volta l'in-



Un aereo sorvola i tetti delle case a poca distanza dall'aeroporto Catullo



Vincenzo D'Arienzo

viato alla prefettura a occuparsi del problema, domanda quindi: «Se quanto affermato è vero, vorrei conoscere il numero delle sanzioni elevate e mi chiedo se non sia il caso, invece, di dar corso come si era detto nella commissione, di procedere con la prevista ordinanza nei confronti delle società aeree che insistono sullo scalo».

Intanto Valerio Bonato, direttore dell'Enac di Verona conferma che le tracce radar sa-

ranno effettivamente a disposizione con il passaggio dello scalo dall'aeronautica militare all'Enav, nel giugno del 2010 e spiega che il monitoraggio consiste ora in un solo rilevatore.

Ma dice: «Le multe sono importanti, ma non sono tutto. Bisogna agire in termini di cultura aeroportuale». Ma in attesa della cultura, i cittadini continuano a essere preoccupati e disturbati dal passaggio degli aerei. †

22

Il Verona  
7 Luglio 2009

Telefono  
045.823.97660

sms  
346.366.5954

e-mail  
verona@liverona.it

Verona

**La denuncia.** Un ex consigliere di Sommacampagna ha richiesto l'intervento della Commissione europea

## Via, verifiche in corso per Catullo e Quadrante

■ L'aeroporto Catullo è non ancora la Valutazione di impatto ambientale e la Commissione Europea ha provveduto ad attivare le necessarie verifiche. Lo fa presente Beniamino Sandrini, ex consigliere comunale di Caselle di Sommacampagna e cittadino che da anni chiede il rispetto delle procedure di Valutazione di impatto ambientale (Via) che si applica-

no ai progetti e di quelle di Valutazione ambientale strategica (Vas) previsti per i piani e programmi di sviluppo. «Dopo che il Comune di Sommacampagna nel 2007 ha iniziato la procedura di «Via» per la discarica delle Siberie - scrive Sandrini - mi sono chiesto se esistesse la Valutazione di impatto ambientale dell'aeroporto Catullo. Dopo una serie di «porte

chiuse» e con un insperato aiuto da parte del Ministero dell'Ambiente, mi sono rivolto alla Commissione Europea ha deciso di aprire una pratica di verifica di infrazione alla «Via» e alla Valutazione ambientale strategica dell'aeroporto Catullo». L'ex consigliere comunale non si è fermato a questo e ha cercato di capire se anche «gli interventi del Quadrante Europa fossero stati sottoposti a «Via» e a «Vas». Dopo quasi 6 mesi di lettere con la Commissione Europea, solo oggi ho avuto comunicazione che anche nei confronti del Quadrante Europa è stata aperta una procedura



► L'aeroporto Catullo

di verifica di infrazione della Valutazione di impatto ambientale e della «Vas». Sandrini rimarca che «altri aeroporti, tra cui quello di Montichiari di Brescia, e altri interporti sono già stati sottoposti da anni alla verifica e alla procedura di Valutazione di impatto ambientale, con notevoli investimenti sull'ambiente da parte delle società gestori di questi servizi pubblici». L'esempio più eclatante riguarda lo scalo di Milano Orio Al Serio dove, secondo l'ex consigliere comunale, per la mitigazione degli impatti ambientali sarebbero stati destinati 4,3 milioni di euro. ■

Verona

**Il caso.** Un cittadino di Caselle ha sollevato la questione del piano di sviluppo dell'aeroporto di Villafranca

# Il giallo del Catullo e l'ambiente

## «Le procedure sono in regola»

► Il Ministero chiede la Valutazione d'impatto ambientale. «Il procedimento è già avviato»

**Marcello Zasso**  
marcello.zasso@epolis.sm

«La struttura aeroportuale in questione deve essere soggetta alla procedura di Via (Valutazione d'impatto ambientale, ndr.) nazionale». Così il Ministero dell'Ambiente risponde alle sollecitazioni di un cittadino che si batte per il rispetto delle norme da parte dell'aeroporto Valerio Catullo. Dopo aver ricevuto una accurata ricostruzione dei fatti il direttore generale del Ministero ha chiesto alla società che gestisce l'aeroporto e all'Enac di inviare tutta «la documentazione e la cartografia utile per valutare quali siano le nuove opere eseguite e quali siano quelle ancora da eseguire». Il Ministero dell'Ambiente chiede anche che venga inviata «una relazione

che renda conto del numero dei passeggeri e dei voli eserciti almeno negli ultimi 5 anni» e sollecita la società a «comunicare con quali tempi potrà essere inviata la necessaria richiesta di valutazione di impatto ambientale dell'aeroporto». Il caso è stato sollevato da un cittadino di Caselle che, come un cechino, segue tutti i movimenti dello scalo di Villafranca pronto a denunciare irregolarità e sollevare dubbi, tutte le sue comunicazioni sono raccolte nel sito Internet [www.vivicaselle.eu](http://www.vivicaselle.eu). Per chiedere al Ministero se il Catullo aveva richiesto la Valutazione d'impatto ambientale il cittadino di Caselle ha spedito tutte le carte con la speranza di ricevere una risposta chiara. Ed è arrivata: la struttura deve essere sottoposta al procedimento di valutazione dell'impatto sull'ambiente. Ma al Catullo nessuno si è messo le mani nei capelli per la richiesta ricevuta. «La procedura è già stata attivata da circa un anno - spiega Antonio Zerman, direttore centrale dell'area tecnico-operati-



► L'interno dell'aeroporto Catullo di Villafranca

va - l'intero procedimento per la pianificazione dello sviluppo dell'aeroporto è allo studio dell'Enac, e comprende tutti gli aspetti di natura ambientale (tra cui la Via)». Ma non solo, Zerman rilancia e spiega come tutte le attività siano fatte nel massimo rispetto dell'ambiente. «Entro la fine dell'anno riceveremo la certificazione ambientale Iso 14001, che dimostra il rispetto di un'ampia serie di parametri - spiega il direttore Zerman - anche per quanto riguarda il rumore abbiamo avviato dei procedimenti di livello molto avanzato, a tal proposito abbiamo presentato all'Enac una nuova procedura per il decollo che limiterà ulteriormente i rumori dell'aeroporto e stiamo installando delle specifiche centraline per il monitoraggio acustico». Il rumore è uno dei problemi più sentiti nelle aeree vicine agli aeroporti. «Sappiamo bene che certe strutture creano anche disagi alla popolazione, ma è altrettanto vero che portano grandi benefici», conclude Zerman. ■

8 **Verona**

[www.dnews.eu](http://www.dnews.eu)  
tel. 02 92882800

**DNEWS**  
VENERDÌ 26 SETTEMBRE 2008

## Aeroporto Una nota chiarisce i termini sulla Valutazione d'impatto ambientale. Il Pd: l'avevamo detto Catullo, il ministero: «La Via deve essere nazionale»

>>  
**Nello Iovine**  
Verona

L'aeroporto Valerio Catullo deve essere sottoposto alla valutazione di impatto ambientale nazionale. Firmato, il Ministero. È una nota di poco meno di due pagine, proveniente dalla Direzione generale per la salvaguardia ambientale, che ricorda a tutte le parti in causa, a partire dalla società di gestione dello scalo di Villafranca, che la struttura ha

bisogno della cosiddetta "Via" di carattere nazionale e non regionale. Richiesta che il comitato "antirumore", in relazione agli interventi di potenziamento già realizzati e a quelli messi in cantiere per incrementare volie passeggeri, non hanno mancato di sollecitare. Ieri mattina è stato il Partito democratico a rendere nota la lettera, che è degli scorsi mesi. Dopo aver ricordato che l'aeroporto «ha già eseguito importanti opere quali il nuovo



Lo scalo Quaranta milioni di passeggeri nel 2007 \_CHICCO

terminal partenze e ha in programma lo stanziamento di ingenti importi finanziari per appaltare nuove opere civili e impiantistiche (completamento del terminal partenze e ampliamento dei piazzali aeromobili, ndr) la Salvaguardia ambientale sollecita aeroporto ed Enac a provvedere, appunto, alle procedure per la Vianazionale. Non dovrebbero esserci più dubbi a questo punto. Intanto, dopo la recente protesta per i sorvoli che, nonostante rassicurazioni di carattere contrario ancora insistevano massicci su Verona, negli ultimi tempi, sostengono i residenti, la situazione è migliorata. <<

**Catullo** Impatto acustico, nuove regole di decollo

# «Meno rumore dal cielo» Ma i comitati non ci stanno

In direzione del capoluogo virata più stretta. Vivicaselle: «Cambiamento per non disturbare il pubblico dell'Arena, ma noi altri siamo dimenticati».

&gt;&gt;

Chiara Bazzanella  
Verona

Da metà aprile l'aeroporto di Verona ha attivato nuove regole di decollo per ridurre l'impatto acustico sui cittadini di Verona, Sommacampagna e Villafranca. Tutti gli aerei che decolleranno in direzione di Verona dovranno effettuare una virata più stretta rispetto alla precedente, per evitare il passaggio su città e zone limitrofe. Claudio Boccardo, direttore generale della Società di gestione spiega che il traffico aereo è aumentato del 14 per cento nel 2006 e del 17 l'anno scorso.

Nei primi 5 mesi del 2008 l'incremento è stato del 7,3 per cento. «Una crescita che giustifica ampliamenti sia in termini di servizi che come impatto economico, con 5 mila unità di occupati complessivi. Nel rispetto però dell'ambiente». Le curve isofoniche relative allo scenario di riferimento sono state presentate ieri in conferenza

stampa dal direttore centrale dell'area tecnico operativa, Antonio Zerman. Insomma, è intervenuto l'assessore all'Ecologia del Comune di Verona, Federico Sboarina, «gli aerei si continueranno a vedere, ma con sempre minore impatto sonoro». I voli in città, ha detto Sboarina, al momento sono diradati ma non eliminati. Decisamente meno positivo sul futuro acustico dei cieli scaligeri e in particolare di quelli di Caselle-Beniamino Sandrini, promotore del blog vivicaselle.eu. «Le mappe presentate in conferenza stampa sono vecchie e palesemente taroccate» denuncia. «Tutto quanto presentato è da buttare perché secondo le nuove linee guida dell'Arpa l'aeroporto deve essere sottoposto ad una nuova Valutazione di Impatto Ambientale». Secondo Sandrini al momento l'unica cosa certa è «un cambiamento di rotta che, per non disturbare il pubblico areniano,

## La Via

«L'aeroporto deve essere sottoposto a nuova valutazione di impatto ambientale»



## Potenziamento

Lo scalo di Villafranca è in continua crescita, così come i disagi per i residenti \_DNEWS

danneggerà ulteriormente i quasi 5 mila abitanti di Caselle su cui l'aereo si gira ed emette i suoi scarichi». La proposta è quella di «incrementare le curve e dividere il traffico aereo su 3 aree: Lugagnano, Caselle e San Massimo». Una proposta che verrà presentata in commissione dal comune di Sommacampagna in risposta all'Enac, circa una previsione di impatto sullo sviluppo futuro. Lorenzo Gaspari, responsabile dell'ufficio Ecologia di Sommacampagna ritiene che «la nuova traiettoria antirumore è buona anche per l'abitato di Caselle». <<

## I numeri

**7,3%** Il traffico in più nei primi 5 mesi  
Nel 2006 la crescita è stata del 14% mentre l'anno scorso si è arrivati a più 17%

**5 mila** Gli abitanti di Caselle

La frazione è quella che sopporta maggiori disagi

**3** Le aree su cui dovrebbe essere diviso il traffico  
Si tratta di Lugagnano, Caselle e San Massimo



## Interrogazione Pd «Catullo, da sbloccare subito i fondi antirumore»

» L'aeroporto Catullo ha i soldi per intervenire sulle migliori e necessarie a tutelare i residenti nelle vicinanze, a cominciare dai mezzi di rilevamento dell'inquinamento acustico per gli aerei che sorvolano lo scalo (e le abitazioni limitrofe). I consiglieri comunali del Pd Fabio Segattini e Carlo Pozzerle presentano un'interrogazione per chiedere al Comune di interessarsi della questione: secondo loro, l'aerostadio avrebbe la somma di 1 milione 35 mila euro, stanziati su un deposito vincolato, derivanti dal pagamento dell'Iresa, imposta regionale sulle emissioni sonore degli aeromobili, e percepita dal 2001 ad oggi senza che lo Stato emanasse mai i decreti attuativi necessari per l'utilizzo concreto.

«L'imposta trova il suo fondamento proprio nella necessità di ridurre le emissioni sonore - dicono i consiglieri democratici - ogni aereo paga da 120 a 479 delle vecchie lire a tonnellata per "ripagare" i disagi delle popolazioni che vivono nei pressi degli aeroporti. Il decreto con le modalità di applicazione dell'imposta, però, non è mai stato emanato, o meglio è stato presentato dal Ministero delle Finanze e inviato ai Trasporti e all'Ambiente, ma non ha mai trovato risposta». Il Catullo, insomma, avrebbe incassato l'imposta come tutti gli altri aeroporti senza ricevere tuttora istruzioni, nemmeno dalla Regione (l'Iresa è appunto regionale su come usarla. «Cosa intende fare il Comune per poter utilizzare le somme accantonate», chiedono i consiglieri. «

# Inquinamento D'Arienzo (Pd): lo conferma l'Arpav «Catullo, i controlli acustici non sono ancora decollati»

» L'aeroporto Catullo non ha ancora attivato le procedure per monitorare l'inquinamento acustico. E l'Arpav rileva anche significativi livelli di biossido di azoto sull'abitato di Villafranca. Sono i motivi per cui il consigliere provinciale Vincenzo D'Arienzo (Pd) torna sulla questione del troppo rumore degli aerei in decollo e atterraggio dall'aerostadio, chiedendo a prefettura, Provincia e Comune di Verona di farne una delle priorità per risolvere i problemi in breve. «Il sistema di monitoraggio non è ancora operativo e, pertanto, non si dispone di dati fonometrici - ricorda D'Arien-



**Rumore** Un aereo sulle case di Sommacampagna - CHICCO - mentre per l'aeroporto manca sempre la valutazione d'impatto ambientale». Sulla questione, oggi in Provincia si terrà anche l'audizione di Francesco Pennacchia, rappresentante dei Palazzi scalligeri nel cda del Catullo. «<

## La denuncia

### Il Pd: «Il Catullo deve rispettare le regole»

VERONA — Una tirata d'orecchi che da Roma arriva a Villafranca. E, per la precisione, dal ministero dell'Ambiente all'aeroporto. Secondo quanto scritto nel documento fatto pervenire al Catullo, lo scalo scaligero deve infatti assoggettarsi con urgenza alla Valutazione d'impatto ambientale (Via) nazionale per quanto riguarda i recenti ampliamenti. Nello scritto, a firma del direttore generale del settore ambientale, Bruno Agricola, si invita la direzione dell'aeroporto a inviare la documentazione e la cartografia necessarie a valutare le nuove opere, con una relazione che renda conto del numero di passeggeri e dei voli degli ultimi cinque

anni. A rendere pubblica ieri la lettera è stato il Pd. «L'aeroporto deve ampliarsi nel rispetto delle regole - dichiara il consigliere Luciano Sterzi - del resto l'incremento dei passeggeri a Verona lo scorso anno è stato solo dell'1,4%, mentre Trieste si attesta sul 9,7% e Treviso sul 14%». A dare la stangata finale al presidente dell'aeroporto Fabio Bortolazzi è Sergio Ruzzenente, in accordo con Vincenzo D'Arienzo e Fabio Segattini. «Bortolazzi dovrebbe fare un passo indietro alla Camera di Commercio - sostiene il consigliere - e non occupare due poltrone».

P.A.

**La polemica.** I rappresentanti politici a chiedono rassicurazioni al direttore del Catullo

# Aerei in volo sopra le case Pd: «Sicurezza a rischio»

► D'Arienzo: «Nella stazione di Villafranca c'erano rilevanti livelli di biossido d'azoto»

■ Da ottobre a dicembre scorsi i residenti dei quartieri di Golosine, Santa Lucia e Borgo Roma avevano tirato un sospiro di sollievo.

**GLI AEREI DIRETTI** e in partenza nell'aeroporto Catullo di Villafranca per tre mesi non sono passati sopra le loro case. Il silenzio e la possibilità di respirare aria un po' meno inquinata sono durati poco. Ieri i consiglieri provinciale Vincenzo D'Arienzo e comunale Fabio Segattini del Partito democratico hanno chiarito la situazione. D'Arienzo ha detto di essersi rivolto anche al direttore dello scalo veronese e per conoscenza al Prefetto. «Erano stati assunti degli impegni precisi - ha sottolineato D'Arienzo - sull'impegno di obbligare gli aeromobili a virare in prossimità del Forte Gisella, tra Madonna di Dossobuono e Santa Lucia e di ordinare agli stessi di elevarsi in volo ad un'altezza maggiore rispetto a quella precedente per evitare lo "scarico" sui quartieri sia di rumore che di ossido d'azoto». Per qualche mese l'impegno è stato rispettato poi gli aerei hanno ripreso a sorvolare sui quartieri. Segattini ha evidenziato che «non è an-



► I consiglieri chiedono rassicurazioni al direttore del Catullo

cora operativo il sistema di monitoraggio del traffico e quindi non c'è alcuna possibilità di controllare l'inquinamento acustico. C'è preoccupazione tra i residenti di Golosine, Santa Lucia e Borgo Roma anche il fatto che la sicurezza potrebbe essere messa a repentaglio. Se, disfortunatamente dovesse verificarsi un problema, il velivolo rischierebbe di finire sopra le case».

**A QUESTO SI DEVE AGGIUNGERE** anche un altro aspetto. Secondo quanto dichiarano Segattini e D'Arienzo «per l'aeroporto Catullo è stata effettuata neppure la valutazione di impatto ambientale, che sarebbe dovuta essere prevista, visto che sono stati eseguiti lavori negli ultimi 5 anni». I due esponenti del Partito democratico chiariscono che l'Arpav il 6 ottobre scorso ha rilevato nella stazione di monitoraggio di Villafranca rilevanti livelli di biossido d'azoto. D'Arienzo ha chiesto al direttore dell'aeroporto Catullo che «vengano rispettati gli impegni assunti e di dare corso alla decisione presa in occasione della riunione della Commissione aeroportuale per l'Ambiente del 17 settembre 2008 e in particolare, in mancanza del rispetto delle prescrizioni in quella sede impartite, di procedere con la prevista ordinanza nei confronti delle società aeree che insistono nello scalo». ■ ELEGONORA BULLEGAS

## I dati

### Forte Gisella

■ D'Arienzo: «L'impegno era di obbligare gli aeromobili a virare in prossimità del Forte Gisella, tra Madonna di Dossobuono e Santa Lucia».

### L'inquinamento

■ Segattini: «Non è ancora operativo il sistema di monitoraggio del traffico e non si può di controllare l'inquinamento acustico».

## Caselle in trincea

# Espansione al Catullo, l'esposto atterra sui tavoli della procura

**L'affondo >>** Nel mirino la mancanza di valutazione ambientale e le nuove mega-opere previste per l'area



>>  
**Laura Lorenzini**  
Verona

Il rombo degli aerei, una nuova aerostazione, edificazioni limitrofe nelle zone a rischio, tra cui un centro commerciale che sorgerebbe nell'area dove, vent'anni fa, si schiantò un aereo militare. Rumore, inquinamento, pericolo: Beniamino Sandrini, ex consigliere comunale del Comune di Sommacampagna, dichiara guerra all'aeroporto Catullo con una denuncia alla Procura, in cui punta il dito contro l'assenza della Valutazione di impatto ambientale e la mancanza di fondi destinati ad opere di mitigazione. Sandrini, che vive a Caselle, a un tiro di schioppo dallo scalo, affonda il tiro di fronte alla nuova serie di opere previste dal Catullo, destinate a produrre un ulteriore impatto su un territorio già nella morsa di autostrade e svincoli, Quadrante Europa, cave, discariche e industrie. Un accerchiamento contro il quale si stanno mobilitando anche tre comitati locali, che nei prossimi giorni si riuniranno per valutare un'azione unitaria anche in vista dei nuovi piani aeroportuali. A preoccupare sono i progetti di un nuovo casello vicino all'aeroporto, uno svincolo tra le due autostrade, una monorotaia dal Catullo alla stazione e una variazione della linea ferroviaria che consisterebbe in una doppia ansa per consentire una fermata davanti allo scalo. Ma a molti residenti non va giù neanche l'accordo di

concertazione firmato dal Comune che consiste nella concessione di 600mila metri quadrati per un ampliamento destinato a una nuova aerostazione a Nord dello scalo, a un hotel di 140 stanze a trenta metri dalla pista di atterraggio e a un centro commerciale su un'area di 70 mila metri quadrati. Secondo Sandrini è inammissibile che si dia mano libera all'espansione di uno scalo che non ha mai fatto una Valutazione di impatto ambientale. E al tribunale chiede di verificare l'inosservanza alla legge e i danni inferti al territorio: «Ho scritto numerose mail al Catullo e al Comune sull'assenza della Via senza ricevere risposta - dice -. Ho scritto anche al prefetto, al difensore civico, alla Provincia e al ministero. Ho avuto conferma che la valutazione non è mai stata fatta nonostante fosse obbligatoria. Io chiedo solo che tutto quel che viene realizzato venga fatto tenendo conto della comunità e che chi inquina risarcisca. Invece l'aeroporto non solo non tiene in conto le legittime esigenze di sicurezza e salute della popolazione, ma non ha mai osservato la legge sul rumore, secondo la quale gli aeroporti devono accantonare il 7 per cento delle spese sugli investimenti per realizzare interventi di mitigazione». L'amministrazione di centrosinistra, nell'ultimo bollettino comunale, ammette che il problema ambientale è innegabile e annuncia un'intensificazione del verde. Ma respinge l'immagine di Caselle come luogo più martoriato del Veneto: «Solo terrorismo ambientale». <<

L'ALTRO  
GIORNALE

CRONACHE

Giugno 2008 10

VILLAFRANCA. Il consigliere Piazzi teme l'aumento di traffico nei cieli a danno di Dossobuono

# Con le auto arrivano gli aerei

Le frazioni di Villafranca sono state oggetto di particolare attenzione durante la campagna elettorale, tanto che il sindaco Mario Faccioli ha designato per le stesse un assessorato vero e proprio. Ce n'è una, però, particolarmente preoccupata delle prospettive di sviluppo del comprensorio e che, nonostante le rassicurazioni, guarda perplessa a due grandi opere in procinto di partire: il casello autostradale sulla A22 a servizio del Catullo e il Motorcity che si svilupperà a Vigasio e Trevenzuolo.

Metti assieme autodromo e aeroporto, dunque, e vengo fuori i timori di Dossobuono. E non si tratterebbe delle solite preoccupazioni contro il faraonico progetto motoristico, ma di un fatto più oggettivo, almeno secondo il consigliere di Dossobuono Insieme Renzo Piazzi, l'unico dell'opposizione



consigliare, tra l'altro, a non schierarsi tra i nemici dell'autodromo. «A preoccupare Dossobuono - spiega - non è tanto la pista di automobilismo, quanto il numero di voli aerei che aumenterà in sua funzione. Si parla di 20mila voli indotti, che significano inquinamento atmosferico ed acustico,

per una frazione che dista 500 metri in linea d'aria dal Catullo». Non contano, dunque, le variazioni imposte alle rotte proprio la settimana scorsa, che dal Catullo impongono il decollo degli aerei in un corridoio che esclude molte fasce abitate e si snoda soprattutto su filari di peschi

e aperta campagna? Pare di no, perché le conseguenze negative deriverebbero anche dalle scelte infrastrutturali disegnate attorno a questi due poli d'attrazione: la metropolitana di superficie, ad esempio, che collegherà lo scalo a Vigasio, passando per Dossobuono, provocherà per Piazzi ulteriori



Renzo Piazzi

problemi. «Secondo i progetti futuri il treno passeggeri passerà all'aeroporto e non più a Dossobuono e i cittadini dovranno spostarsi, mentre adesso usufruiscono di una stazione in centro. Al danno la beffa, perché dalla frazione, però, continueranno a passare i treni merci. Non solo, resta da vedere da

dove passeranno le linee della metropolitana, in un territorio già al collasso dal punto di vista viabilistico». Non è contrario all'autodromo in sé Piazzi: «E' una struttura che sicuramente offre possibilità di business e opportunità di svago. La pista, inoltre, è necessaria, poiché chi pratica lo sport motoristico è costretto ad andare a Rijeka in quanto la pista di Adria è affollata. È il contorno che stona e non capiamo perché i piccoli interventi viabilistici circoscritti a un Comune siano bloccati o rallentati per le fasi di concertazione del territorio mentre sulle strategie di grande rilevanza sociale Villafranca non sia interpellata».

Già, ma le soluzioni? «La soluzione è ridimensionare l'economia sorto dietro l'autodromo» chiosa Piazzi.

Maria Vittoria Adami

**Aeroporto.** Le norme minimizzano il rumore provocato dagli aerei in decollo

# Limiti all'impatto acustico il Catullo ha nuove regole

Eliminate le rotte che passano sopra le case di Verona, Villafranca e Sommacampagna

Da oggi gli abitanti di Villafranca, Verona e Sommacampagna potranno dormire sonni tranquilli: l'aeroporto si è dato nuove regole per limitare l'impatto acustico. Sono entrate in vigore al Valerio Catullo di Villafranca le nuove norme di decollo che hanno l'obiettivo di limitare l'impatto acustico sulle aree più densamente abitate e quindi di evitare il sorvolo su Verona e sulle zone limitrofe da parte degli aeromobili. In particolare, la modifica delle rotte di decollo prevede un cambiamento nell'attuale procedura di salita in direzione di Verona: oggi i piloti sono tenuti ad effettuare l'inizio della virata con largo anticipo rispetto al passato. In sostanza le differenze sono queste: se in precedenza l'obbligo di virata doveva avvenire entro i 2,5 chilometri dal Vor (*Vhf Omnidirectional Range*) del Catullo, che si trova sulla testata nord della pista, con l'inserimento delle procedure antirumore è invece imposto l'obbligo di una manovra più stretta, e la virata (fine pista) sul Vor una volta raggiunti i 200 metri di altezza.

«IL RISPETTO di queste nuove procedure tecniche - ha osservato il direttore generale della società di gestione Claudio Boccardo - porterà risultati apprezzabili nella quotidianità dei cittadini delle zone più densamente abitate che non saranno più



► Non si dovrebbero più vedere aerei che sorvolano le case a bassa quota

## Tre Comuni collaborano

Il lavoro di definizione delle nuove regole è nato dalla collaborazione dei tre Comuni interessati dal rumore aeroportuale: Verona, Villafranca e Sommacampagna. I tecnici delle tre amministrazioni hanno contribuito a trovare una soluzione ai problemi di impatto acustico e a consentire un migliore bilanciamento dell'impatto sul territorio secondo le norme di tutela dal rumore.

interessati al sorvolo degli aerei». Il traffico in decollo, con la unica eccezione di speciali condizioni in cui prevale la garanzia della sicurezza, da ora in poi passerà su un corridoio di campi coltivati, a bassissima presenza abitativa. Lo scorso mese la nuova procedura ha ottenuto l'approvazione dell'Enac, L'Ente nazionale per l'aviazione civile. L'Enac ha infatti comunicato ufficialmente che «autorizza la direzione aeroportuale veronese a comminare le sanzioni qualora venga accertata una violazione delle stesse». Così ha spiegato le nuove norme il direttore centrale dell'area tecnico operativa, Antonio Zerman, che è anche il responsabile delle procedure di controllo e di mi-

tigazione ambientale degli scali di Verona e Brescia: «La nuova procedura licenziata dall'Enac con il contributo e la supervisione dello Stato Maggiore dell'aeronautica è il risultato di anni di lavoro della commissione antirumore che ha provveduto, con la collaborazione di tutti gli enti partecipanti, al monitoraggio acustico e alla simulazione con modelli matematici dell'impatto sulle zone interessate ai decolli, all'analisi delle rotte, alle misurazioni fonometriche nelle aree critiche, alla simulazione di diverse rotte possibili, sino alla scelta del tracciato migliore dal punto di vista acustico, compatibilmente con le esigenze tecniche e di sicurezza degli aeromobili». ■

## Villafranca



**Emergenza** Controlli al Catullo: pochi gli agenti, chiedo l'esercito \_DNEWS

# «Vogliamo l'esercito al Catullo»

**La proposta >>** L'Ugl: da Roma niente agenti, vengano i militari. La polizia: solo palliativi

>>  
**Giovanni Salvatori**  
Verona

**D**opo il "no" del ministero dell'Interno all'invio di nuovi agenti di polizia all'aeroporto Catullo, nonostante le recenti richieste dei sindacati delle forze dell'ordine, arriva dall'Ugl una proposta destinata a far discutere. «Niente nuovi agenti? Dateci l'esercito». Questo è il senso della richiesta di Massimiliano Colognato, segretario provinciale aggiunto dell'Ugl veronese, avanzata al congresso nazionale del sindacato di destra. «Denunciamo da anni la situazione insostenibile per chi è chiamato a garantire la sicurezza nell'aeroporto Catullo - è il pensiero di Colognato - e visto che il governo non sembra capire, proporre provocatoriamente di utilizzare l'esercito per presidiare l'aeroporto Catullo, con i suoi più di 600 voli

«sensibili», mi sembra una risposta valida». E questo, anche se l'Ugl scaligero afferma di avere riserve sulla volontà dell'esecutivo di spedire i militari a pattugliare le città o i luoghi a rischio, perché non avrebbero lo status di polizia giudiziaria e la formazione adatta. «L'utilizzo dell'esercito dovrebbe limitarsi a questa tipologia di servizi», sostiene Colognato. La prima reazione è quella di Andrea Miglioranzì, consigliere comunale della Lista Tosi e dirigente provinciale della Fiamma Tricolore, ed è positiva. «Raccolgo volentieri la proposta di Colognato - dice Miglioranzì - sebbene possa apparire provocatoria, nasce dopo il no secco del dipartimento di pubblica sicurezza al potenziamento del personale in forza al Catullo. La presenza dei militari dell'esercito fungerebbe da deterrente, oltre ad aumentare la percezione di sicurezza di chi transita nello scalo.

Darò pieno appoggio istituzionale all'ipotesi». Di tutt'altro avviso Nicola Moscardò, segretario provinciale del sindacato autonomo di polizia, che già aveva chiesto l'intervento del questore di Verona per scongiurare il rischio che la carenza di personale al Catullo resti un problema cronico: «Nascondersi dietro il dito dell'invocazione dell'esercito non aiuta a superare le gravi manchevolezze che attanagliano sul fronte del rinforzo all'organico di polizia. L'esercito al Catullo c'è già stato all'inizio della crisi in Iraq e può avere compiti di controllo perimetrale, ma per i controlli dei passaporti, dei bagagli e delle persone occorre più polizia. Piuttosto, perché dalla direzione della quarta zona di Udine, che governa il triveneto, sono stati mandati a Roma 15 agenti in previsione dell'aumento di traffico a seguito della riduzione a Malpensa? potevano essere aggiunti al Catullo dove l'esigenza è maggiore». <<

## L'intervento

### Ampliamento dello scalo il difensore civico chiede la Via



>> L'aeroporto Catullo è stato al centro anche di una segnalazione al difensore civico, come si evince dal rapporto sul 2007 dell'istituzione cittadina. Si è trattato di una richiesta di chiarimenti circa la valutazione di impatto ambientale sulle opere di ampliamento dell'aeroporto cittadino. Il difensore civico segnalò (era il novembre 2007) la questione all'assessore alle Aziende Sandro Sandri, chiedendo chiarimenti anche in seguito, sulla scorta di una nota del ministero che informava di aver chiesto al Catullo la documentazione (comprensiva di indicazioni precise sulla viabilità di complemento, su gomma e su ferro) relativa al previsto ampliamento.

L'interessamento del difensore, e poi di Sandri, ottennero l'invio dei documenti al ministero da parte degli uffici dell'aeroscalo. L'ampliamento è ancora in fase di valutazione, anche per quanto riguarda l'impatto ambientale derivante dalle opere previste. <<

**AEROPORTO.** I passeggeri sono 3,5 milioni l'anno e non 40. E la Via va fatta solo ora che lo scalo è civile e non militare

## Le polemiche per il Catullo? Il ministero ha sbagliato i conti

Il ministero sbaglia i conti sul Catullo. E da questi errori partono polemiche politiche dalle quali lo scalo aeroportuale intende chiamarsi fuori.

Infatti, come abbiamo scritto qualche giorno fa, secondo il ministero dell'Ambiente «nel 2007 l'aeroporto Valerio Catullo è stato il secondo scalo charter d'Italia con più di 40 milioni di passeggeri, ma non è mai

stato sottoposto alla Valutazione d'impatto ambientale (Via) nazionale, obbligatoria per le piste di lunghezza superiore a 1,5 chilometri ed in caso di aumento del numero di voli, anche in assenza di modifiche strutturali e opere civili».

La comunicazione giunta alla società aeroportuale veronese era stata divulgata dai consiglieri provinciali del Partito de-

mocratico, ma evidentemente il ministero aveva fatto male i conti.

Infatti, la direzione dell'aeroporto precisa che «per quel che riguarda i dati, il Catullo non ha 40 milioni di passeggeri ma 3,5 (dato 2007). L'incremento rispetto all'anno precedente è stato del 17 per cento e non, come hanno affermato i consiglieri del Pd, «uno dei più

bassi incrementi di passeggeri del 2007 con un aumento dell'1,4 per cento». Quanto alla Valutazione d'impatto ambientale, un ulteriore intervento della direzione del Catullo chiarisce che «per il fatto che lo scalo fino ad oggi è stato militare e che ha avuto uno sviluppo, seppur notevole, graduale, con interventi autorizzati passo dopo passo dalle autorità competenti, lo studio della Via non è mai stato previsto dall'assetto normativo di riferimento. Il procedimento relativo alla Valutazione d'impatto ambientale è stato intrapreso per il Catullo in concomi-

tanza con il piano di sviluppo recentemente presentato ai soci dal presidente Fabio Bortolazzi, la cui definizione è stata resa più certa grazie al recente decreto con cui il ministero della Difesa ha sancito il passaggio da status da militare a civile dell'aeroporto di Verona Villafranca. L'attivazione del procedimento relativo alla Via è stato notificato attraverso l'Enac, Ente nazionale per l'aviazione civile, al ministero dell'Ambiente in risposta alla lettera ricevuta lo scorso febbraio». La Via, dunque, è un problema che si pone soltanto ora con il nuovo status. + R.C.

**Lo studio** Vincono i comitati: l'aeroporto farà valutare l'impatto ambientale dell'ampliamento contestato

# Catullo, carte pronte per la «Via»

**I cittadini hanno presentato un esposto in Procura. All'origine del contendere, l'espansione su un'area di 600mila metri quadrati concessa dal Comune.**

>>  
**Giovanni Salvatori**  
Verona

Si dovrà fare la valutazione di impatto ambientale per il piano di sviluppo dell'aeroporto Catullo di Verona - Villafranca. E lo scalo veronese sta già preparando la documentazione per la Via. Saranno quindi soddisfatte, almeno su questo punto, le richieste avanzate dai cittadini di Sommacampagna, "insorti" negli ultimi mesi contro il previsto ampliamento dell'aeroscalo, per i problemi di rumore e impatto ambientale che rischia di portare nelle zone abitate circostanti.

Tanto che proprio la preoccupazione che la Via non fosse stata ancora predisposta, aveva spinto i comitati formati in paese a presentare un esposto in Procura, con cui chiedono ai magistrati di verificare l'eventuale inosservanza della legge e i possibili danni inferti al territorio. Oggetto del contendere, oltre all'ampliamento del Catullo, anche quelle che al momento sono ancora dei "pericoli" potenziali, come il nuovo casello che sorgerà all'incrocio tra A4 e A22, o la monorotaia dal Catullo alla stazione di Verona (uno dei progetti su cui aeroporto e Camera di Commercio puntano maggiormente), o la variante al tracciato della ferrovia che dovrebbe passare proprio davanti allo scalo. Ma l'espansione del Catullo, da realizzare in un'area di oltre 600mila metri quadrati



**Scalo e polemiche** Lo sviluppo del Catullo di Villafranca è sotto la lente dei comitati. **CHICCO**

concessa dal Comune di Sommacampagna, è l'opera più temuta dai comitati: «Inammissibile realizzarla senza la valutazione ambientale, che pure è obbligatoria», aveva tuonato Beniamino Sandrini, ex consigliere comunale di Sommacampagna. Ora la risposta: presentato all'Enac il piano di sviluppo, il Catullo ne ha ricevuto l'indicazione di predisporre la documentazione perché sia sottoposto a Via. Ancora incerti i tempi di chiusura della pratica, che però sarebbe ben avviata. <<

**Controlli dovuti**  
La conferma dell'aeroscalo: la valutazione è stata chiesta dall'Enac

## L'altro fronte

### Non serve l'esame per il nuovo terminal restano "salvi" i nuovi gates passeggeri

Inaugurata ieri la nuova piattaforma

L'ampliamento dei terminal per le partenze, inaugurato ieri, non rientra negli sviluppi dell'aeroporto Catullo contestabili dai comitati dei cittadini di Caselle di Sommacampagna, perché si tratta tecnicamente di una "riconfigurazione" della metratura già esistente. La valutazione di impatto ambientale diventa invece inevitabile, come sostenuto dai comitati, nel caso in cui, sulla base di una previsione

dell'aumento dei passeggeri su base pluriennale, si studi un piano di sviluppo che preveda un aumento di volume e di metratura rispetto all'esistente. Rimane dunque fuori - riferiscono fonti interne all'aeroporto - dalla contestazione dei residenti l'ampliamento che ha portato la nuova area imbarco ai tremila metri attuali, rispetto ai 1300 occupati fino a ieri, oltre alla crescita dei gates da dieci a tredici.

**Aeroporto.** D'Arienzo (Pd) scrive al prefetto a proposito dell'inquinamento acustico

## Rumori, il Catullo è senza controlli

Il consigliere provinciale del Pd Vincenzo D'Arienzo ha scritto al prefetto Italia Fortunati a proposito della situazione dell'aeroporto Catullo. «Il sistema di monitoraggio per il controllo dell'inquinamento acustico non è ancora operativo e, pertanto, non si dispone di

dati fonometrici, vi sono livelli rilevanti di biossido di azoto su Villafranca» e ricorda «che per l'aeroporto manca anche la prevista Valutazione di Impatto Ambientale». D'Arienzo rileva che «non sono disponibili i dati relativi ai monitoraggi, manca completamente la strumentazione necessaria, non sono state poste in essere azioni per risolvere le situazioni, non vi sono riferimenti a segnalazioni da inviare alle Autorità». A questo proposito oggi i consiglieri provinciali ascolteranno il rappresentante della provincia nel Cda dell'aeroporto. ■

zione necessaria, non sono state poste in essere azioni per risolvere le situazioni, non vi sono riferimenti a segnalazioni da inviare alle Autorità». A questo proposito oggi i consiglieri provinciali ascolteranno il rappresentante della provincia nel Cda dell'aeroporto. ■



► Un aereo in decollo

*Tutto il materiale contenuto nel sito è proprietà intellettuale dell'Agenzia AVIONEWS. [www.avionews.com](http://www.avionews.com)*

## AVIONEWS - WAPA

Data Notizia :

Categoria : Airports

### All'Enac, Ente nazionale per l'aviazione civile, delle problematiche ambientali piace parlarne, meno affrontarle

*Verona, Italia - L'aeroporto "Valerio Catullo" di Verona dovrà essere sottoposto alla Valutazione di impatto ambientale*

Le autorizzazioni che l'Enac aveva rilasciato alla Valerio Catullo non tenevano conto della normativa nazionale ed europea sulla obbligatorietà, in determinate circostanze, di sottoporre ampliamenti strutturali ed incrementi di traffico alla Valutazione di impatto ambientale.

Con una circostanziata lettera (vedi allegato) inviata, fra gli altri all'Ente nazionale per l'aviazione civile ed alla società di gestione dell'aeroporto Valerio Catullo di Verona, la Direzione generale della salvaguardia ambientale del ministero dell'Ambiente ha invitato entrambi i destinatari ad inviargli tutta la documentazione relativa alle opere recentemente realizzate od Ancora da realizzare all'interno del sedime aeroportuale.

La società Valerio Catullo viene anche invitata a comunicare quando potrà essere inviata la necessaria richiesta di valutazione di impatto ambientale dell'aeroporto di Verona.

Quello che stupisce in effetti, dell'intera vicenda è che l'Ente nazionale per l'aviazione civile abbia rilasciato le autorizzazioni senza accertarsi che fosse stata effettuata la necessaria Valutazione di impatto ambientale (V.i.a.), connessa con l'incremento di traffico aereo e lo sviluppo della infrastruttura.

In effetti ci si chiede, alla luce della ferma posizione del ministero dell'Ambiente, se anche altri aeroporti caratterizzati da un eccezionale incremento di traffico non cadranno sotto la lente della tutela ambientale.

Non è da escludere, ad esempio, che il traffico sottratto a Malpensa, prevedibilmente porterà notevoli incrementi sull'aeroporto di Fiumicino e che debba essere soggetto a procedura di V.i.a. ai sensi della Direttiva europea n. 337/85 e 97/11.

# Catullo, quella V.I.A. in primo piano

E alla fine è successo, i timori, gli interrogativi, i dubbi, le incertezze sull'esistenza e sulla necessità, congruità ed urgenza della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale sono immediatamente svaniti. Non ancora risolti, perché i responsabili del Catullo, stranamente silenziosi su questa tematica da sempre, hanno replicato che la VIA è in corso d'opera presso l'ENAC. Ecco quindi dimostrato che siamo ancora lontani dalla soluzione. Dal poter disporre in tempi certi e stretti della procedura di V.I.A. Ma per inquadrare, seppure in sintesi, la questione occorre ricostruire una breve storia.

Bisogna ringraziare la costanza di un cittadino di Sommacampagna, Beniamini Sandrini di [www.vivicaselle.eu](http://www.vivicaselle.eu) ma soprattutto la sua denuncia al Ministero dell'Ambiente e la documentazione presentata che ha consentito al dott. Bruno Agricola, Direttore Generale del Ministero dell'Ambiente, di trasmettere la lettera di tre pagine (un documento storico) con le quali si richiede alla società esercente del Catullo ed all'ENAC di produrre una relazione circostanziata dell'attività degli ultimi cinque anni avviando la necessaria Valutazione di Impatto Ambientale.

Le tappe della storia e la documentazione relativa, che sta portando finalmente anche il Verona Catullo a disporre della V.I.A., sono disponibili sul sito [www.vivicaselle.eu](http://www.vivicaselle.eu) e consentono una panoramica sull'ulteriore accelerazione informativa che i cittadini e gli amministratori pubblici dell'intorno dell'aeroporto stanno registrando.

Della mancanza della V.I.A. ne ha parlato innanzi tutto l'agenzia specializzata in aviation [www.avionews.com](http://www.avionews.com). Il "Verona", quotidiano on line, ha dedicato una pagina intera, lo ha fatto anche "L'altro Giornale" e la loro capillare diffusione sta portando alla luce, con la V.I.A., le altre problematiche territoriali associate alla presenza dello scalo.

Sono ancora una volta quelle solite. Quelle che una preliminare Valutazione VIA, avrebbe potuto inquadrare per tempo e risolvere alla radice.

Sostenere che la VIA è in corso d'opera come si legge sui quotidiani citati significa innanzi tutto sottolineare che l'incremento dei voli degli ultimi cinque anni (!) con relativi ricadute sulla comunità e sul territorio circostante sono avvenuti senza alcuna misura precauzionale e progettuale verificata e condivisa con le autorità centrali delegate.

E probabilmente denunciano oltre al ritardo anche una qualche carenza procedurale.

La Valutazione di Impatto Ambientale viene sottoposta all'autorità del Ministero dell'Ambiente e Beni Culturali e non all'ENAC che ne è giustamente coinvolta ma come controparte e per conoscenza. E adesso cosa succede?

Un aeroporto senza VIA o, diversamente, in attesa del completamento di una procedura di VIA deve essere chiuso come maliziosamente si può leggere negli articoli dei giornali?

Sicuramente no, anche se i responsabili dello stato dei lavori dovrebbero essere almeno identificati, ma nell'attesa occorrerà impedire la continua espansione dello scalo, dei voli, dei decolli e del rumore aereo. Servirà aprire immediatamente un tavolo di confronto tra esercenti aeroportuali ed amministratori pubblici coinvolgendo la stessa popolazione.

La procedura di VIA dovrà verificare il quadro progettuale dello scalo associandolo ai seguenti riscontri:

- impatto acustico - impatto atmosferico
- piano rischio terzi - impatto idrico/acque reflue
- impatto suolo e sottosuolo - impatto vegetazione flora e fauna
- impatto paesaggistico -edificazioni dell'intorno;

verificando le misure e gli interventi necessari ed indispensabili per assicurare la coesistenza e sostenibilità tra aeroporto, ambiente, territorio e comunità.

Niente di nuovo, quello che è stato fatto negli altri scali Italiani.

Occorrerà in seguito, verificare la corretta attuazione delle misure e delle opere predisposte per la loro tutela e la salvaguardia.