

Beniamino Sandrini  
Via del Fante, n. 21  
37066 CASELLE di Sommacampagna  
T. 0458581200 Cell. 3485214565  
Mail: beniaminosandrini@virgilio.it



Caselle d'Erbe, 31.01.2015

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

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

Oggetto:

## Aeroporto di Verona V. Catullo - Ostacoli e pericoli alla navigazione aerea - Procedura di pubblicità delle Mappe di Vincolo - ex artt. 707-708 del Codice della Navigazione - NOTIFICA DI OPPOSIZIONE -

Il sottoscritto: Beniamino Sandrini, in qualità di **“privato cittadino”** presenta opposizione in riferimento alle Mappe di Vincolo - ex artt. 707-708 del Codice della Navigazione dell'Aeroporto di Verona “Valerio Catullo” per la motivazione come nel seguito enunciate.

Visto il quanto riportato a pagina 5 della Relazione Tecnica (1° paragrafo) dove si legge: **“Si evidenzia il fatto che le superfici di salita al decollo e di avvicinamento non tengono conto di traiettorie di decollo o di avvicinamento disassate o curvilinee, rappresentando quindi una situazione correlata ad una configurazione aeroportuale standard”** e visto come sono state proposte le Mappe di Vincolo nell'evidenziare che all'Aeroporto Valerio Catullo vi sono traiettorie di decollo che sono “disassate” e “curvilinee” **si chiede che le mappe di vincolo siano redatte... tenendo conto di questa situazione... “NON STANDARD”.**

A **ENAC - Direzione Operativa**

Viale del Castro Pretorio  
00185 Roma  
protocollo@pec.enac.gov.it

e per conoscenza a:

A **Graziella Manzato**

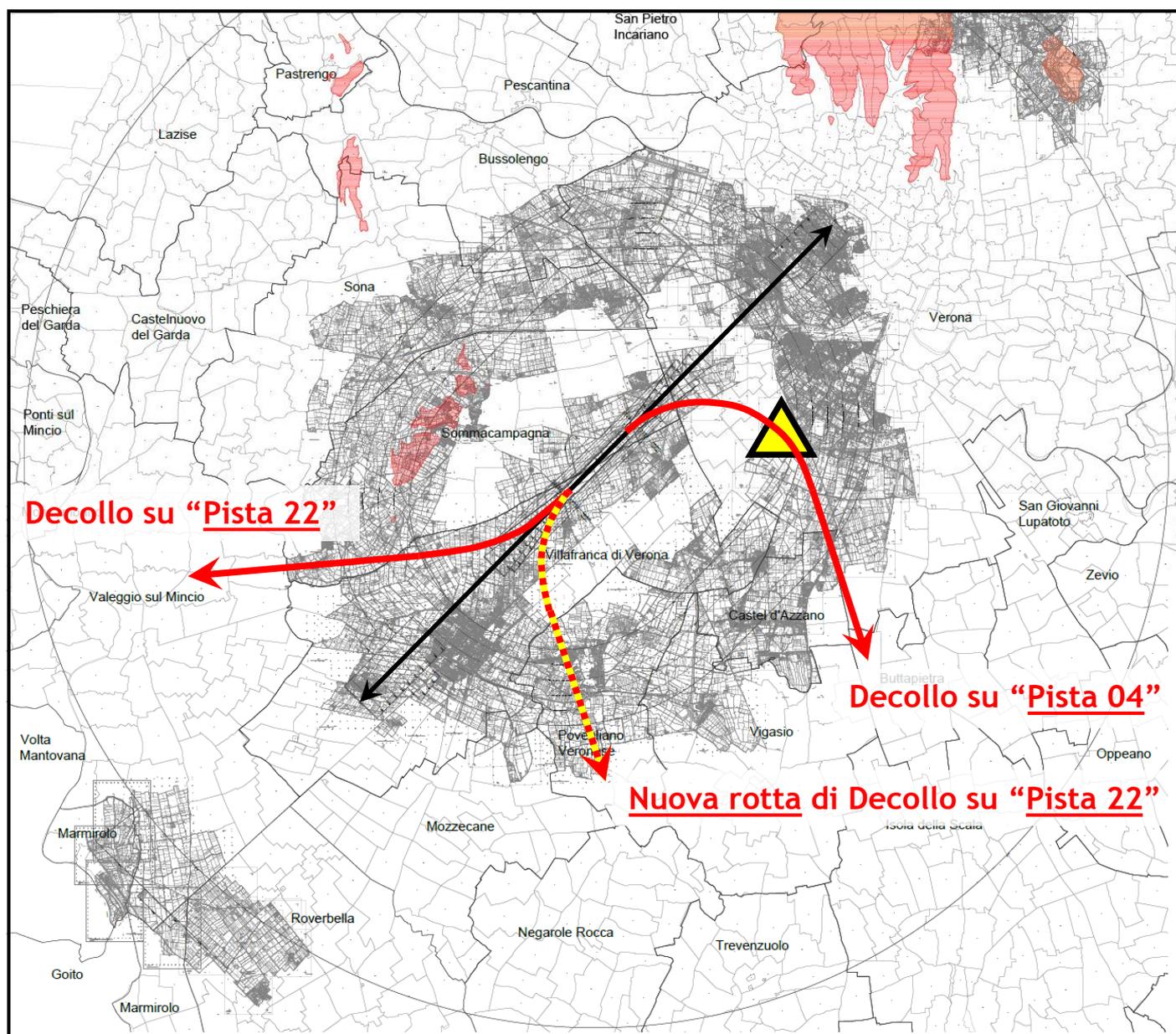
**Sindaco di Sommacampagna**  
sommacampagna.vr@cert.ip-veneto.net

A **Paolo Arena**

**Presidente Aeroporto V. Catullo**  
pec.segreteria@aerportoverona.telecompost.it

A	
Enac - Direzione Operatività	MOD.B
Viale del Castro Pretorio 118	
00185 Roma	
e-cert: protocollo@pec.enac.gov.it	fax 0644596641
AEROPORTO DI VERONA VALERIO CATULLO - OSTACOLI E PERICOLI ALLA NAVIGAZIONE AEREA - PROCEDURA DI PUBBLICITÀ DELLE MAPPE DI VINCOLO ex ARTT. 707/708 DEL CODICE DELLA NAVIGAZIONE.	
NOTIFICA DI OPPOSIZIONE	
Con la presente il sottoscritto ..... nella qualità di (barrare la casella):	
<input type="checkbox"/> privato cittadino	
<input type="checkbox"/> rappresentante Amministrazione Pubblica	
<input type="checkbox"/> rappresentante ente Privato	
Presenta opposizione in riferimento a (barrare le caselle di interesse):	
<input type="checkbox"/> Relazione Tecnica	
<input type="checkbox"/> Fase 1	
<input type="checkbox"/> Fase 2	
per le motivazioni seguenti (eventualmente contenute in allegata documentazione):	

Come è noto da anni ormai, in particolare, le superfici di salita al decollo e le traiettorie di decollo che sono utilizzate all'Aeroporto Valerio Catullo di Verona sono "disassate" e sono "curvilinee" rispetto alla configurazione aeroportuale standard, in quanto, come approvate da ENAC ormai molti anni fa, sia i decolli che utilizzano la "Pista 04" (per la maggior parte) che per i decolli che utilizzano la "Pista 22" - come riportati nella documentazione dell'ENAV - arrivati ad una quota prestabilita e ad una posizione certa rispetto alle infrastrutture aeroportuali, gli aerei in decollo devono effettuare una virata, il cui tracciato viene qui sotto (anche se di massima) indicato... ben diverso dalla configurazione Standard.



Essendo ben evidente che le attuali rotte di decollo (e anche la nuova rotta di cui se ne sta ipotizzando la attivazione) non rappresentano la situazione Standard delle superfici di salita al decollo e le traiettorie di decollo che sono - da anni - utilizzate all'Aeroporto Valerio Catullo di Verona perchè sono "disassate" e sono "curvilinee" rispetto alla configurazione aeroportuale standard, parrebbe essere evidente che le Mappe di Vincolo dovrebbero essere predisposte e/o approvate... NON sulla Configurazione Standard, ma sulla attuale (e futura) situazione reale e utilizzata.

Se poi evidenziamo che nella posizione indicata con il "triangolo nero-giallo"  il Comune di Verona vuole approvare un "Gratta Cimitero", un edificio alto 100 metri, proprio in asse con la rotta di decollo dalla "Pista 04"... è evidente che questo... va segnalato.



In merito al **“Cimitero Verticale”**, o soprannominata **“Torre dei Morti”**, denominata anche **“Grattacielo Funerario”** che diventerebbe un **“Gratta Cimitero”** e cioè di quel **nuovo edificio che alto 100 metri** che vorrebbero costruire **sotto le rotte di Decollo degli Aerei** dell'Aeroporto Valerio Catullo di Verona, pare che di questo problema se ne sia accorto anche la Società di Gestione dell'Aeroporto di Verona, visto l'articolo oggi pubblicato sul Corriere di Verona a titolo: **“Cimitero verticale, ora anche l'Aeroporto vuol vederci chiaro”**, con sottotitolo: **“Il presidente Arena: «Serve il progetto per capire se la struttura può ostacolare le rotte». Ma Tosi insiste: si va avanti”**.

Corriere di Verona Sabato 31 Gennaio 2015

CRONACA VERONA | 9

# Cimitero verticale, ora anche l'Aeroporto vuol vederci chiaro

Il presidente Arena: «Serve il progetto per capire se la struttura può ostacolare le rotte». Ma Tosi insiste: si va avanti

## La vicenda

● Il progetto di un Cimitero Verticale era stato presentato dalla società Cieloinfinito.

● Il «grattacielo funerario» può ospitare fino a 60mila salme, in 35 piani. Contro il progetto: la Circostrizione, i residenti e molti consiglieri.

**VERONA** Polemiche senza fine sul Cimitero verticale. E chi sperava che le acque si calmassero, dopo lo spostamento del «grattacielo funerario» da Fondo Frugose, nella zona est della città, ad un terreno nei pressi della Marangona e di proprietà del Consorzio Zai, ha decisamente sbagliato i suoi conti. Le opposizioni minacciano sfracelli, e annunciano mobilitazioni anche all'interno della Circostrizione competente. E il Consorzio Zai non sembra entusiasta della soluzione, e aspetta di ricevere il progetto completo per esaminarlo. Ma anche un altro ente importante ha acceso i riflettori su questa vicenda. All'aeroporto Catullo, infatti, alcuni si chiedono se un edificio alto più di cento metri, nella zona appunto del Quadrante Europa, non lontano dalle piste di decollo e di atterraggio, non rischi di creare

problemi. Il presidente dello scalo, Paolo Arena, è peraltro cauto. «Dovremo capire se quell'ipotetico futuro edificio sorgerà oppure no in un punto in cui possano esserci dei problemi rispetto alle rotte previste per gli aerei in partenza o in arrivo - spiega - e per farlo, ovviamente, attendiamo di ricevere di Comune di Verona tutti i dettagli di questa eventuale operazione urbanistica. È chiaro - aggiunge Arena - che se ci fosse davvero la possibilità di qualche problema, dovremmo immediatamente parlarne con l'Enac, l'Ente nazionale per l'aviazione civile, chiedendo tutti i relativi permessi. Ma per il momento - conclude il presidente del Catullo - siamo semplicemente nella fase delle notizie giornalistiche, e quindi è presto per qualsiasi altro tipo di considerazione».

Da Palazzo Barbieri, intanto,



Il progetto Così dovrebbe essere il Cimitero verticale

il sindaco Flavio Tosi non sembra voler cedere di un millimetro, e conferma che l'operazione va avanti. Quanto al «trasloco» deciso l'altro giorno, Tosi spiega che «è stata indicata la zona al di là dell'autostrada, a sud di Verona, perché è una zona vicina alle vie di grande comunicazione, come chiedono esplicitamente i proponenti, e perché ha un minore impatto sulle abitazioni, che in quell'area sono in numero molto ma molto inferiore a quelle esistenti a Fondo Frugose. Dopo di che - rilancia il sindaco - quello di cui stiamo parlando è un investimento importante, che porta alla città numerosi posti di lavoro (e in un momento come questo è evidente quanto ciò sia da tenere in considerazione) e che porta quasi dodici milioni di euro nelle casse del Comune, il che, viste le condizioni in cui siamo per

colpa soprattutto dei tagli governativi, è anch'esso un dato non di poco conto».

Quanto al progetto presentato dalla Cieloinfinito, Tosi ribadisce che «una società moderna non può non pensare al fatto che continuare a utilizzare per i cimiteri i grandi spazi che sono stati usati fino ad oggi diventa sempre più difficile. Pensare quindi a una struttura in cristallo e acciaio, a un grattacielo moderno e funzionale, con un'estetica apprezzabile ed in cui il culto dei nostri cari possa essere espletato in maniera più che decorosa, credo che sia un segno di modernità. E ricordiamoci che quella di cui parliamo è un'area enorme, di centinaia di migliaia di metri quadri, all'interno dei quali l'impatto non sarebbe certo traumatico né devastante».

L.A.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## VERONA. Polemiche senza fine sul Cimitero verticale.

E chi sperava che le acque si calmassero, dopo lo spostamento del **«grattacielo funerario»** da Fondo Frugose, nella zona est della città, ad un terreno nei pressi della Marangona e di proprietà del Consorzio Zai, ha decisamente sbagliato i suoi conti.

Le opposizioni minacciano sfracelli, e annunciano mobilitazioni anche all'interno della Circostrizione competente.

E il Consorzio Zai non sembra entusiasta della soluzione, e aspetta di ricevere il progetto completo per esaminarlo.

Ma anche un altro ente importante ha acceso i riflettori su questa vicenda.

**All'aeroporto Catullo, infatti, alcuni si chiedono se un edificio alto più di cento metri, nella zona appunto del Quadrante Europa, non lontano dalle piste di decollo e di atterraggio, non rischi di creare problemi.**

Il presidente dello scalo, Paolo Arena, è peraltro cauto.

**«Dovremo capire se quell'ipotetico futuro edificio sorgerà oppure no in un punto in cui possano esserci dei problemi rispetto alle rotte previste per gli aerei in partenza o in arrivo - spiega - e per farlo, ovviamente, attendiamo di ricevere dal Comune di Verona tutti i dettagli di questa eventuale operazione urbanistica.**

**È chiaro - aggiunge Arena - che se ci fosse davvero la possibilità di qualche problema, dovremmo immediatamente parlarne con l'Enac, l'Ente nazionale per l'aviazione civile, chiedendo tutti i relativi permessi.**

Ma per il momento - conclude il presidente del Catullo - siamo semplicemente nella fase delle notizie giornalistiche, e quindi è presto per qualsiasi altro tipo di considerazione».

Da Palazzo Barbieri, intanto, il sindaco Flavio Tosi non sembra voler cedere di un millimetro, e conferma che l'operazione va avanti.

## LA TORRE DEI MORTI. Dopo il cambio di luogo

# Cimitero verticale, lo scontro si allarga ad altri Comuni

Vantini (San Giovanni Lupatoto): «Marangona? Scelta sbagliata»

Si allarga oltre i confini comunali lo scontro sul cimitero verticale. E in particolare sull'idea dell'Amministrazione comunale - scartato Fondo Frugose, dopo le proteste - di collocare il progetto del grattacielo alto cento metri, di 35 piani, capace di contenere sessantamila salme, in aree del Consorzio Zai. Cioè la Marangona e altre aree a sud-est di Verona, fra la Zai e l'interporto Quadrante Europa.

È il sindaco di San Giovanni Lupatoto, Federico Vantini, del Pd, a contestare la scelta del collega sindaco scaligero Flavio Tosi. «Risulta evidente in questi anni che l'urbanistica non è certo il pezzo forte della giunta Tosi», dice Vantini in una nota.

«NON VORREI che a forza di spostare questo progetto assurdo, ce lo trovassimo ai margini del nostro territorio», aggiunge il sindaco di San Giovanni Lupatoto. «Il continuo rimbalzo da un luogo all'altro è sintomo evidente di assenza di una visione strategica della città, che aggiunge in questo puzzle tasselli inutili come il cimitero verticale. Non è certo con un'opera del genere che sfondiamo la sfera dell'innovazione e dell'avanguardia», aggiunge Vantini.

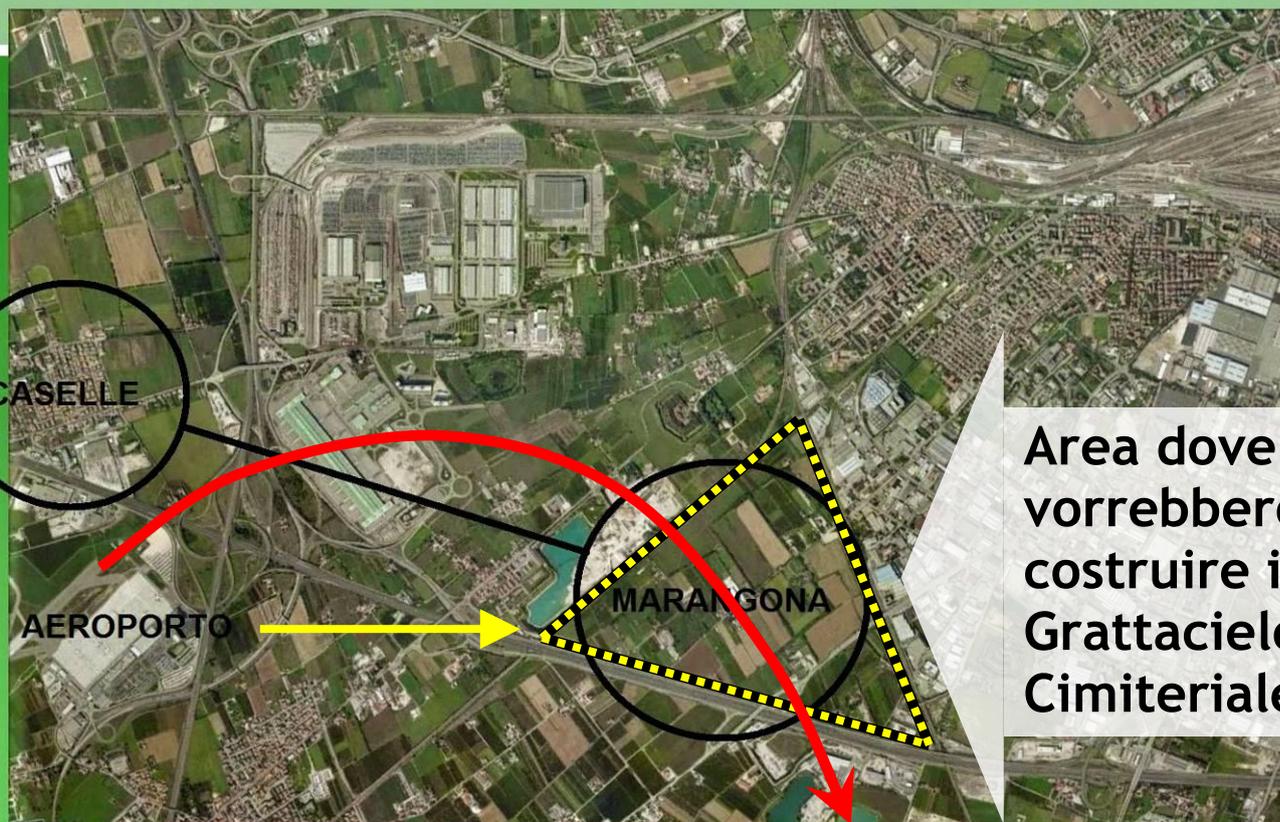
«Invece di sperimentare il concetto di città verticale con i cimiteri, sarebbe opportuno

farlo con l'architettura, riquilificando le periferie e gli spazi dismessi della città - e oggi moltissimi - e salvaguardando il centro storico. Ancora una volta la Marangona diventa uno spazio in cui gettare le proposte dell'ultimo minuto. E la politica di Tosi ha dimostrato che le scelte strategiche della città sono state fatte senza il coinvolgimento dei Comuni della cintura. Per me Verona va ben oltre i suoi confini comunali».

**TOSI PERÒ** non molla. E rivendica la nuova ipotesi. «Le aree del Consorzio Zai, la Marangona ma anche quella della zona sud e dintorni, è idonea, per l'aspetto viabilistico, perché consente di non far impattare l'opera con i centri abitati. Il progetto poi porterebbe posti di lavoro e quasi 12 milioni al Comune. Credo che una città moderna», aggiunge Tosi, «invece che utilizzare in maniera estensiva gli spazi per i cimiteri, possa pensare a un grattacielo di cristallo d'acciaio, moderno, pregevole dal punto di vista estetico, in cui assicurare il culto dei nostri cari in maniera più che decorosa».

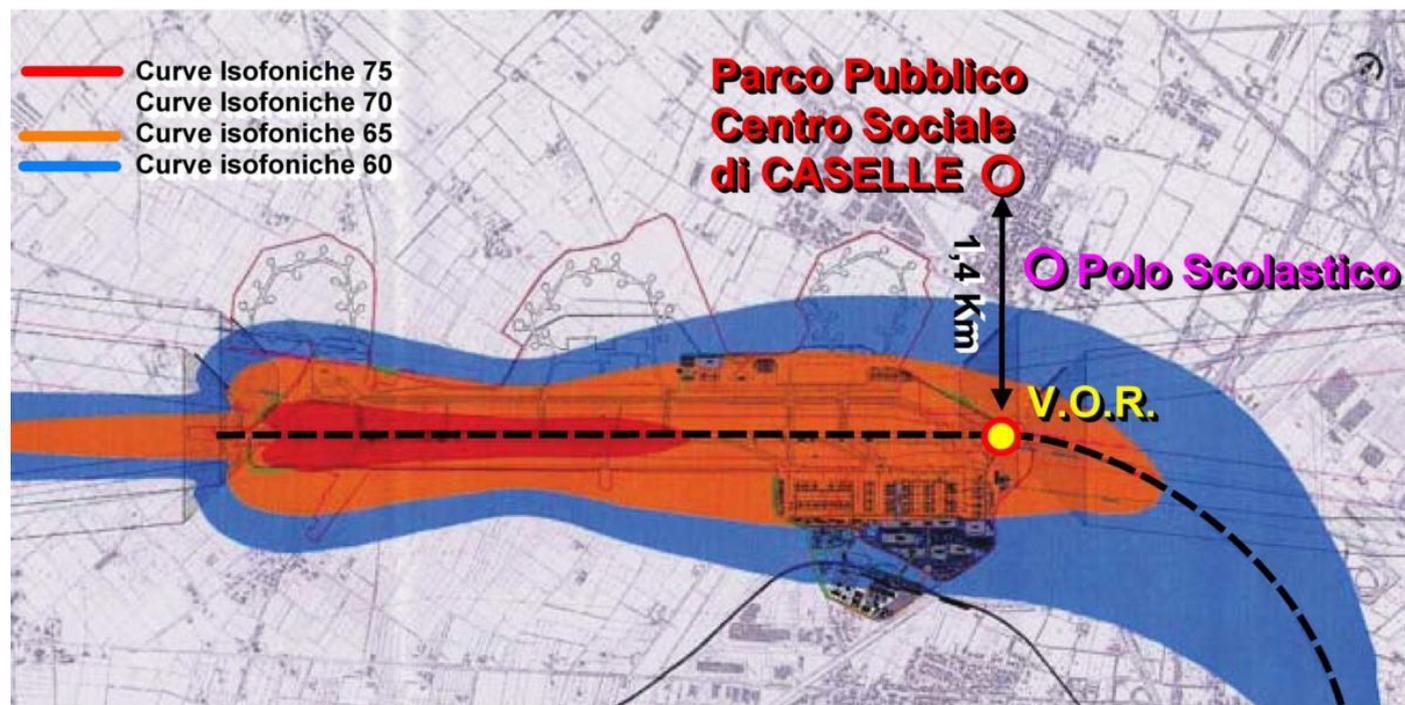
E se giungerà l'Ikea, alla Marangona? «Quella è un'area enorme, di centinaia di migliaia di metri quadrati, e c'è spazio per tante iniziative». ●E.G.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



INTERPORTO  
Quadrante Europa

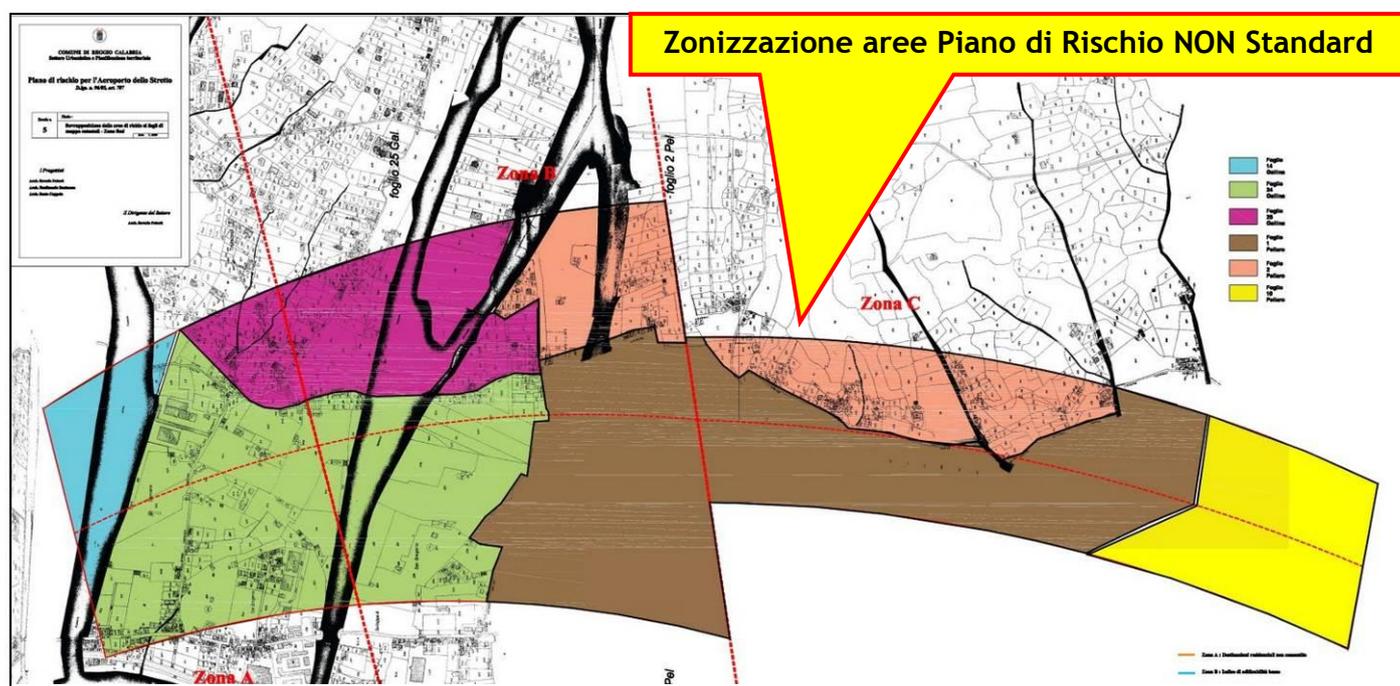
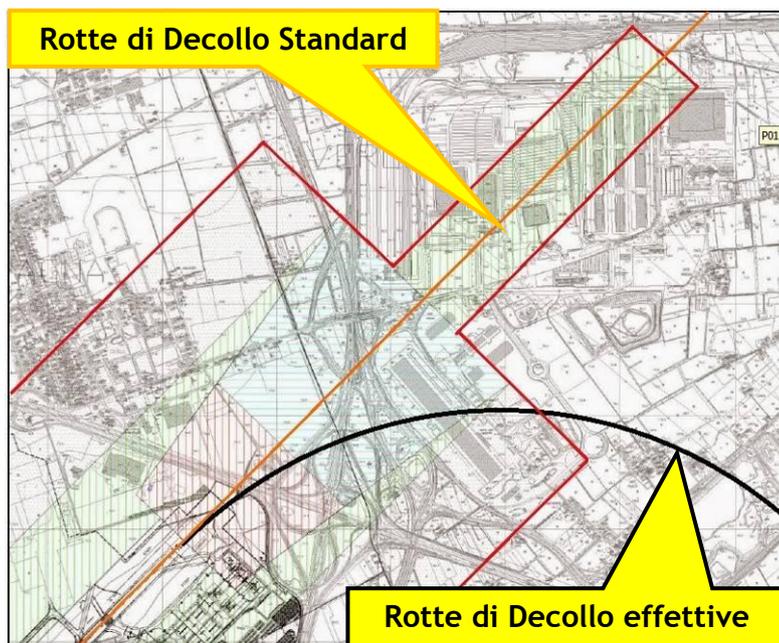
Il voler oggi evidenziare il **“Cimitero Verticale”**, o soprannominata **“Torre dei Morti”**, denominata anche **“Grattacielo Funerario”** che diventerebbe un **“Gratta Cimitero”** e cioè di quel **nuovo edificio che alto 100 metri** che vorrebbero costruire **sotto le rotte di Decollo degli Aerei**, credo possa essere utile a poter dimostrare che vi sia la necessità che la **zonizzazione delle Mappe di Vincolo** come proposte da ENAC non abbiano da rimanere **“mappe Standard”**, ma che queste debbano adeguarsi alla effettiva situazione di come vengono effettuati i decolli e gli atterraggi all’Aeroporto di Verona dove le **superfici di salita al decollo** e le **traiettorie di decollo** - da anni - utilizzate all’Aeroporto Valerio Catullo di Verona perchè sono **“disassate”** e sono **“curvilinee”** rispetto alla **configurazione aero-portuale standard**.



Come è noto, anche le Zonizzazioni delle aree sottoposte al Piano di Rischio Aeroportuale per l'Aeroporto "Valerio Catullo", sono state predisposte (anche se non ancora approvate per la testata 22) secondo una gestione Standard delle attività di volo e... cioè in asse pista.

Quando invece è noto che le superfici di Salita al decollo e le traiettorie di decollo da anni utilizzate all'Aeroporto V. Catullo di Verona sono "disassate" e sono "curvilinee" rispetto alla configurazione aeroportuale standard.

E per queste considerazioni sia la Zonizzazione del Piano di Rischio che quella delle Mappe di Vincolo dovrebbero essere approvati in base a come sono effettivamente effettuare le diverse rotte.



Tutto ciò premesso ed evidenziato il sottoscritto: Beniamino Sandrini, in qualità di "privato cittadino" presenta opposizione in riferimento alle Mappe di Vincolo - ex artt. 707-708 del Codice della Navigazione dell'Aeroporto di Verona "Valerio Catullo" per la motivazione come nel seguito enunciata.

Visto il quanto riportato a pagina 5 della Relazione Tecnica (1° paragrafo) dove si legge: "**Si evidenzia il fatto che le superfici di salita al decollo e di avvicinamento non tengono conto di traiettorie di decollo o di avvicinamento disassate o curvilinee, rappresentando quindi una situazione correlata ad una configurazione aeroportuale standard**" e visto come sono state proposte le Mappe di Vincolo nell'evidenziare che all'Aeroporto Valerio Catullo vi sono traiettorie di decollo che sono "disassate" e "curvilinee" si chiede che le mappe di vincolo siano redatte e poi approvate... tenendo conto di questa situazione... "NON STANDARD".

Tutto ciò premesso, si porgono distinti saluti.

Un cittadino "nativo" di Caselle:

Beniamino Sandrini

beniamino.sandrini@postacertificata.gov.it

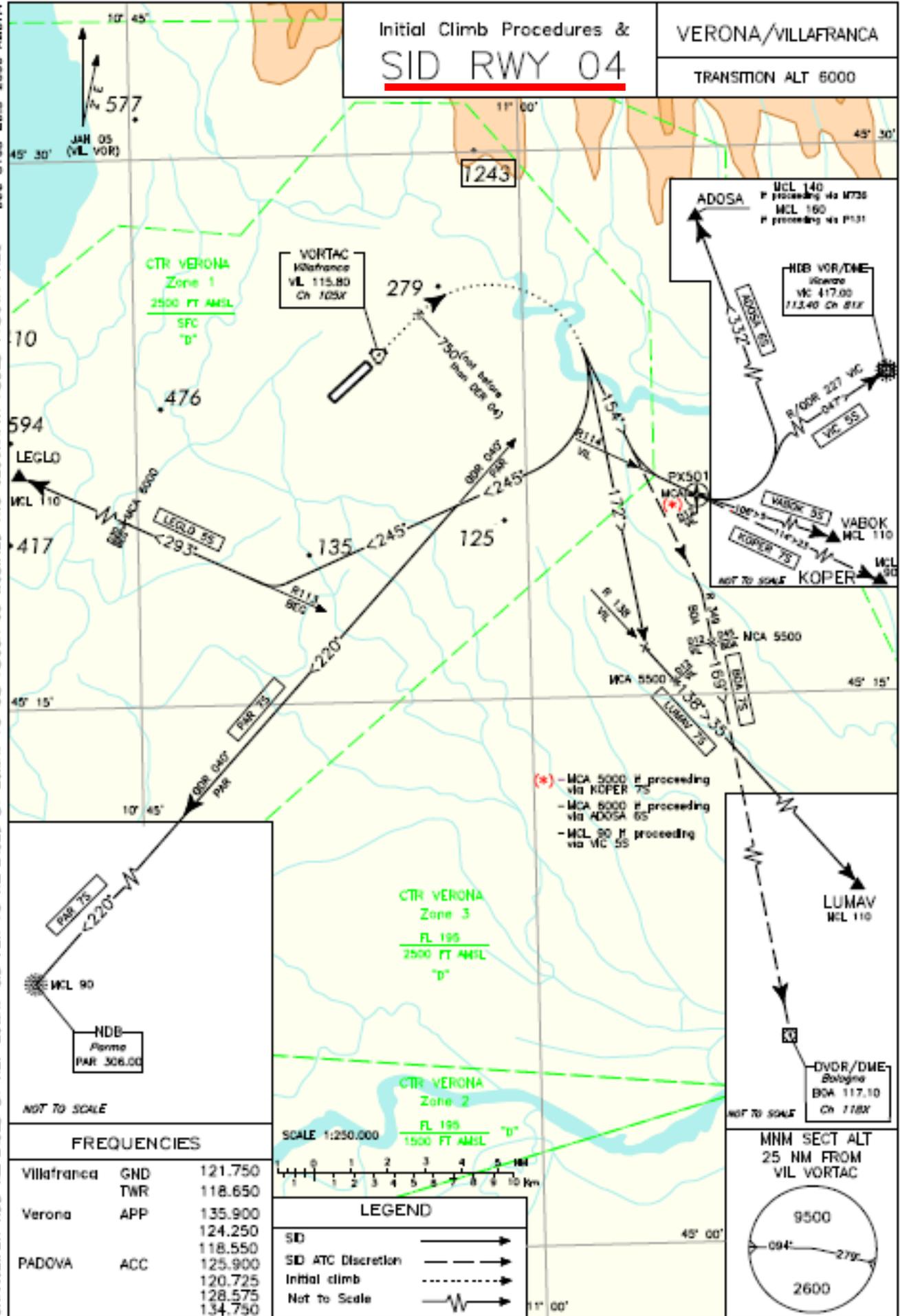
In appendice si riportano alcuni estratti dalle mappe dell'ENAV che evidenziano le rotte attuali

# APPENDICE - ESTRATTO MAPPE ENAV

AIP - Italia

AD 2 LIPX 6-1

CHANGE:FER NDB REPLACED BY REP LUMAV-SID FER 7S REPLACED BY LUMAV 7S-SID ADDSA 6S MODIFIED-ATS GEOGRAPHY ADDED-PADOVA FREQ DOC 8168-ED.5-2006 AMDT.4



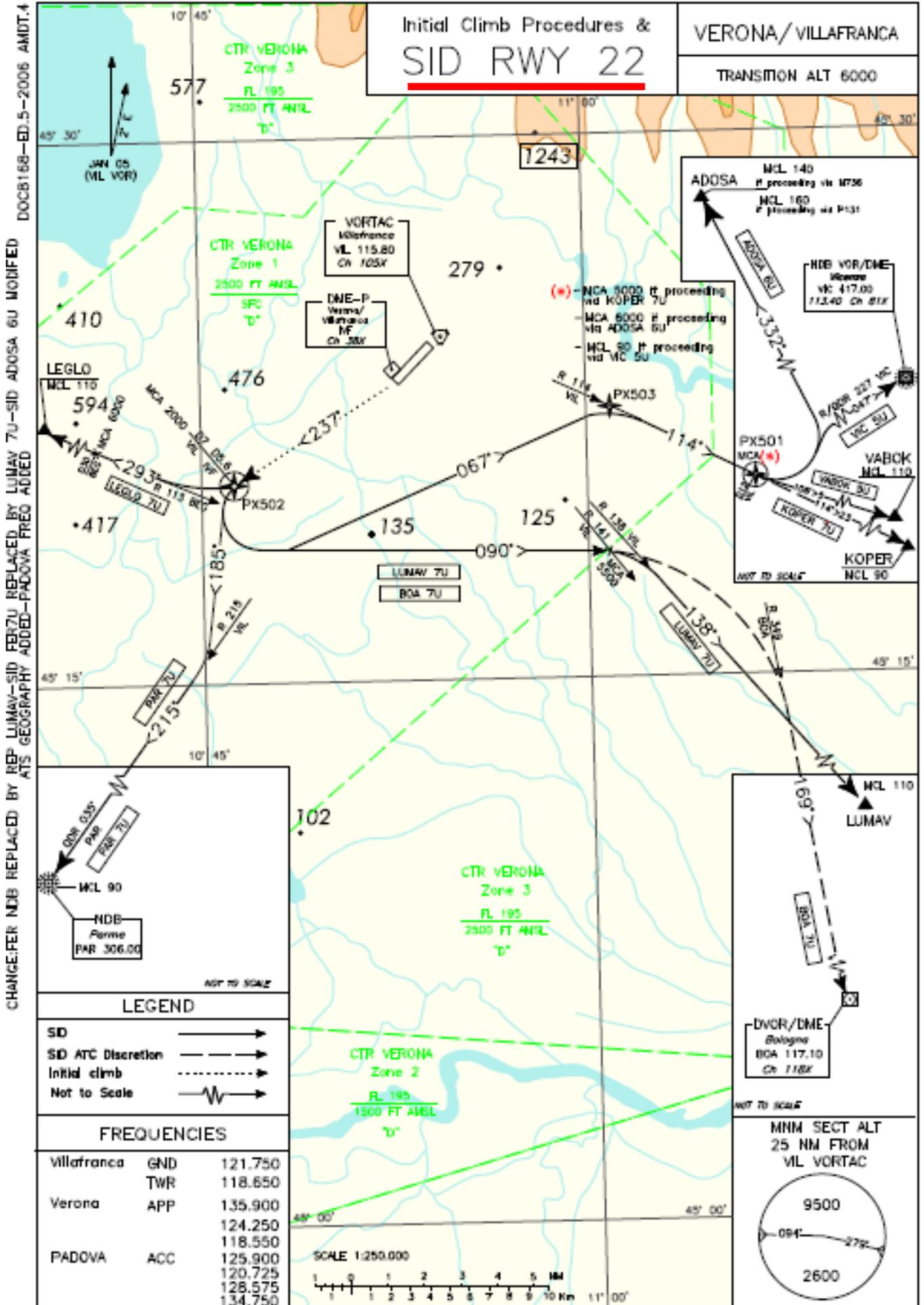
ENAV - Roma

AIRAC effective date 29 MAY 2014 (A4/14)

# APPENDICE - ESTRATTO MAPPE ENAV

AIP - Italia

AD 2 LIPX 6-5

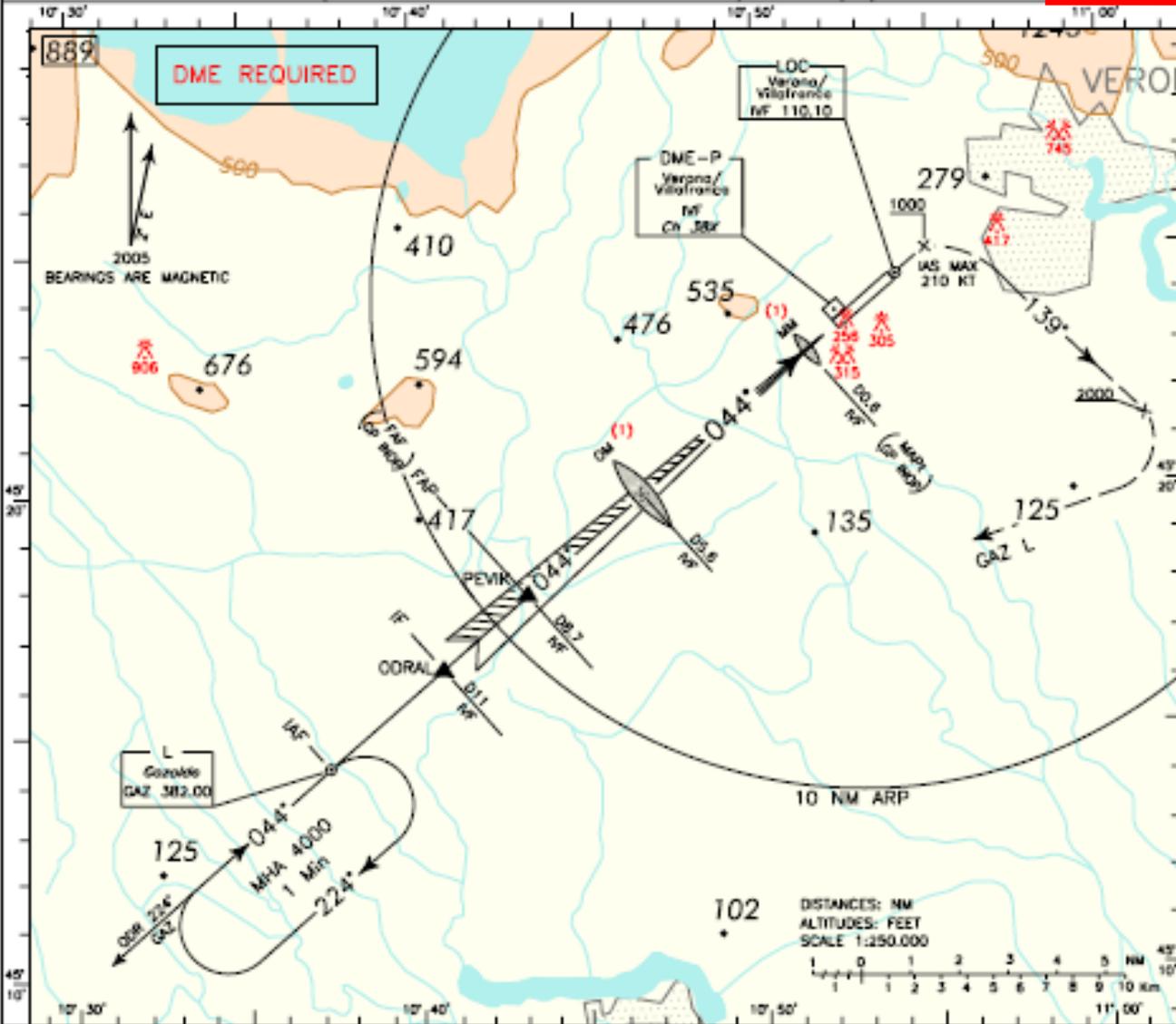


# APPENDICE - ESTRATTO MAPPE ENAV

ICAO - INSTRUMENT APPROACH CHART

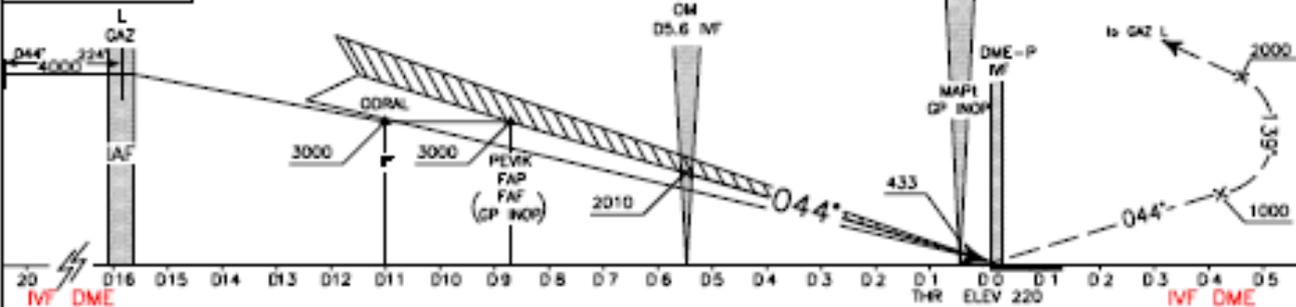
AD 2 LIPX 5-5

<p>(1) <b>REMARK</b> During OM/MM failure:                  OM replaced by 05.6 MF DME (2025 ft)                  MM replaced by 00.6 MF DME (433 ft)</p>	APP Verona Approach	TWR Villafranca Tower	AD ELEV	LIPX VERONA/VILAFRANCA ILS - Y RWY 04
	135.900 124.250	118.650	240	
	118.550	GND Villafranca Ground	121.750	



TRANSITION ALT 5000 MISSED APPROACH: Maintaining final TR 044°, Climb to 4000 ft. Passing 1000 ft turn right TR 139° till crossing 2000 ft, then turn right direct to GAZ L holding pattern.

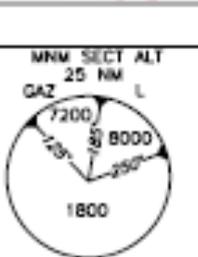
RDH 17.45 M
GP 3°
GP INOP 5.24%



OCA (OCH)	A	B	C	D
ILS CAT I	420 (200)		422 (202)	433 (213)
ILS CAT II	520 (100)	531 (111)	343 (123)	357 (137)
ILS CAT III		257 (37)		
GP INOP		570 (350)		
CIRCLING	800 (360)		950 (710)	1100 (860)

(2) **REMARK** Circling allowed South East of the RWY only.

GS	FT PER MIN	DIST MF	ALT (HGT)
80	425	5.7 DME	3000(2780)
100	530	7 DME	2480(2240)
120	640	8 DME	2140(1920)
140	740	9 DME	1820(1600)
160	850	10 DME	1500(1280)
180	960	11 DME	1180(960)
		12 DME	860(640)



ENAV - Roma

AIRAC effective date 29 MAY 2014 (A4/14)