

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



Caselle d'Erbe, 02.09.2015

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:

**Iniziare i lavori di “ampliamento” e “potenziamento” dell’Aeroporto: Valerio Catullo di Verona “senza la VIA” e una palese violazione della Direttiva VIA ?**

Pur essendo a conoscenza che la Direzione Generale Ambiente della Commissione Europea - in merito alle violazioni della Direttiva V.I.A. come operate in questi anni dall’Aeroporto di Verona - negli anni scorsi ha già archiviato due precedenti segnalazioni, la pratica: EU PILOT 240/08/ENVI e la pratica: EU PILOT 3720/12/ENVI, archiviate in sostanza... perché le Autorità Italiane avevano garantito che per l’Aeroporto di Verona sarebbe stata presentata una istanza di VIA, mio malgrado oggi devo presentare una nuova segnalazione anche se questa si basa su dichiarazioni rese dal Presidente della Catullo SpA tramite stampa, dichiarazioni che a parere del sottoscritto, rappresentano violazioni della Direttiva VIA.

Sull’Arena del 29 Agosto 2015 è stato pubblicato un articolo a titolo: “Catullo, ecco il piano di sviluppo. Oltre 66 milioni in quattro anni”, con sopra titolo: “AEROPORTI. Il presidente della società di gestione illustra le strategie per la crescita dello scalo dopo il risanamento” e sotto titolo: “Da ottobre cantieri al via per rifare l’aerostazione passeggeri: 30% in più di nuovi spazi. Arena: «Vogliamo più traffico: l’obiettivo è raggiungere quota 4 milioni nel 2018»” ed è pertanto evidente che tra meno di un mese, ai primi di Ottobre, avranno ad iniziare i lavori per l’ampliamento e il potenziamento dell’Aeroporto: “Valerio Catullo” di Verona... lavori sicuramente autorizzati da ENAC senza nemmeno lo screening.

**AEROPORTO.** Il piano di sviluppo prevede investimenti su quattro anni: ad ottobre aprirà il cantiere per ampliare l’aerostazione

## Sessantasei milioni per far volare il «Catullo»

Sessantasei milioni di euro di investimenti in quattro anni per rilanciare l’aeroporto «Catullo». Un piano di sviluppo ambizioso che ha un obiettivo ben preciso, come spiega il presidente della società di gestione dello scalo, Paolo Arena: «Vogliamo più traffico: puntiamo a rag-

giungere quota 4 milioni di passeggeri nel 2018». Le strategie, dopo il risanamento e l’alleanza con la veneziana Save, prevedono l’avvio ad ottobre del cantiere per il rifacimento dell’aerostazione e della zona imbarchi, per offrire maggiori spazi ai viaggiatori. **BATTISTA** PAG 12



Lo sviluppo del «Catullo» passa attraverso investimenti per 66 milioni di euro, per arrivare nel 2018 a quota 4 milioni di passeggeri

Al Dott. Ion Codescu

Direzione Generale - Ambiente  
Capo Unità ENV.A.1 - Infrazioni  
Rue de la Loi, 200  
B-1049 BRUXELLES (Belgio)  
ENV-D02@ec.europa.eu

e per conoscenza a:

Al Ministero dell’Ambiente

Direz. Generale V.I.A. - V.A.S.  
dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it

A Graziella Manzato

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

A Mario Faccioli

Sindaco di Villafranca V.se  
protocollo.comune.villafranca.vr@pecveneto.it

**AEROPORTI.** Il presidente della società di gestione illustra le strategie per la crescita dello scalo dopo il risanamento

# Catullo, ecco il piano di sviluppo Oltre 66 milioni in quattro anni

Da ottobre cantieri al via per rifare l'aerostazione passeggeri: 30% in più di nuovi spazi  
Arena: «Vogliamo più traffico: l'obiettivo è raggiungere quota 4 milioni nel 2018»

Un **piano di sviluppo** che in **quattro anni** assorbirà **investimenti per 66 milioni** e a **ottobre** si apriranno i cantieri per la **nuova aerostazione** che **verrà rifatta** recuperando un **30 per cento di spazi in più**.

Il Catullo prepara il rilancio, dopo anni di sofferenze che hanno portato al risanamento e il presidente Paolo Arena risponde così alle richieste di approfondimento che questa estate sono arrivate da molte parti politiche sul futuro dello scalo. «Il **consiglio di amministrazione** ha già **approvato il piano quadriennale in aprile** ed è stato **validato da Enac** che **ha dato l'ok a fine luglio**.

La gara è già stata eseguita e i **primi lavori sono assegnati**: in **ottobre** si aprirà il cantiere per rifare l'area delle partenze e si concluderanno a maggio 2016. È previsto un **ampliamento dell'area passeggeri e commerciale del 30%**, il rifacimento dei servizi igienici e delle aree commerciali».

E il piazzale per gli aerei? Non serviva la Margherita nord? **Ci sarà una rivisitazione del piazzale aerei che non verrà ampliato** ma verrà **razionalizzato negli spazi con un cambio di segnaletica**. In questo modo, **posizionando gli aerei perpendicolari all'aerostazione** e non in parallelo, come si usa in quasi tutti gli aeroporti, **aumentiamo molto la capacità dei piazzali**.

Ma se il precedente piano di sviluppo ipotizzava circa 130 milioni di euro di investimenti, il nuovo piano quanto prevede? E in che tempi? **L'investimento approvato nel quadriennio è di 66 milioni**; a medio lungo termine, cioè il **piano di sviluppo in 15 anni, arriverà a 130 milioni**. Però questo **secondo step è ancora al vaglio dell'Enac**.

Le risorse da dove verranno? Faremo tutto in autofinanziamento e con un piano finanziario con gli istituti di credito. Non sarà necessario un aumento di capitale. Il risanamento compiuto negli ultimi 3 anni ci consente di avere questa leva finanziaria: abbiamo preso in mano una società aeroportuale che aveva oltre 86 milioni di debiti, oggi ne abbiamo solo due. Abbiamo ripreso la nostra capacità finanziaria.

Il **Piano Romeo** preparato dal precedente dg Carmine Bassetti? **Non è stato accantonato ma potenziato**: anche al **secondo piano ci saranno sale di imbarco per accedere ai tre finger**, i corridoi che porteranno direttamente sull'aereo, che prevediamo di realizzare entro il 2020-2022. A fine piano di 15 anni i finger saranno cinque. Ma le compagnie, soprattutto low cost e low fare, pagheranno questi servizi? Prevediamo investimenti che verranno ripagati con le tariffe aeroportuali. Sarà possibile anche lo sbarco a piedi perché gli aerei saranno in posizione frontale e più vicina all'aerostazione, ma i charter, i low cost, i voli di linea e business utilizzeranno certamente i finger. Ci dobbiamo preparare per essere all'altezza della crescita di passeggeri che ci aspettiamo.

Ecco, veniamo ai dati di traffico: il Catullo perde tra l'8 e il 9% di passeggeri mentre altri scali guadagnano. Come si pensa di recuperare? Il recupero del traffico passeggeri nel quadriennio è il **primo punto da raggiungere** sia per Aerogest, socio di maggioranza, che per Save. **Il nostro obiettivo è arrivare a 4 milioni di passeggeri nel 2018**. In un **futuro più lontano si potrà crescere ancora a 6-7 milioni**, perché le previsioni internazionali Iata sono positive. Abbiamo un **piano di sviluppo messo a punto** con le varie compagnie aeree **per incrementare sia la capacità, cioè la frequenza dei voli sulle rotte attuali, che il numero delle destinazioni**. Dal 3 novembre avremo Volotea basata al Catullo con due aeromobili e sempre da novembre partirà il terzo volo di Ryanair che dopo Bruxelles e Palermo andrà su Londra Stansted. I voli su Madrid e Barcellona operati da Iberia Express e Vueling sono stati esperienze positive che vanno rafforzate con frequenza di 5 o 6 volte la settimana.

Ma che tipo di aeroporto vuole diventare il Catullo dopo l'alleanza con Venezia? Come Treviso? Come Bergamo e Bologna? Gli aeroporti si devono aggregare, lo dice anche il recente studio della Cassa Depositi e Prestiti, e noi lo abbiamo fatto e creare un sistema nel quale crescere in modo organico. Noi abbiamo creato il Polo del Nordest che ricalca il distretto di Londra: c'è Venezia che è l'aeroporto strategico e intercontinentale come Heathrow; poi Londra ha Gatwick per il point-to-point che è il ruolo che vogliamo avere noi e poi Londra ha Stansted che è come Treviso per il low cost. L'unico modo per sviluppare gli aeroporti è aggregarli evitando la concorrenza tra singoli. Se siamo in rete con Venezia, l'abbiamo fatto non per farci svuotare ma perché questo ci consente di cogliere opportunità.

**A ottobre, quando partiranno i lavori per l'aerostazione**, l'alleanza strategica con la veneziana Save compirà un anno: qualcuno ha manifestato perplessità ma il suo bilancio qual è? Dico solo i risultati: dopo l'ingresso di Save abbiamo risolto il contenzioso con Ryanair riportandola a volare al Catullo; **Volotea aprirà una base da noi; sviluppiamo i charter intercontinentali; sono state aperte nuove rotte su Madrid e Amsterdam; abbiamo approvato il piano di sviluppo quadriennale per le infrastrutture** e a **ottobre partirà il cantiere**. L'alleanza con Save quindi per me ha dato ottimi risultati: tre anni fa avevamo oltre 80 milioni di sofferenze e contratti tossici, il prossimo 31 dicembre invece avremo finito il periodo di assestamento, garantendo efficienza ed efficacia.

Essendo noto da anni che l'Aeroporto Valerio Catullo **DEVE essere sottoposto a V.I.A. Nazionale**, perché l'aveva stabilito il Ministero dell'Ambiente ancora in data **11 Febbraio 2008** (vedi sotto), al sottoscritto, quando riportato nell'articolo dell'Arena dal *Presidente della Catullo SpA* - **che a Ottobre inizieranno i lavori per l'ampliamento dell'aerostazione al fine di raggiungere i 4 milioni di passeggeri** - sembra essere una **palese-evidente violazione della Direttiva V.I.A.** e pertanto oggi si invia questa segnalazione.

  
*Ministero dell' Ambiente  
e della Tutela del Territorio e del Mare*  
Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale

  
Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio  
e del Mare - Direzione Salvaguardia Ambientale  
prot. DSA-2008-0003601 del 11/02/2008

*Destinatario* .....  
*Ref. Mittente* .....

Via Cristoforo Colombo, 44 - 00147 ROMA - Tel.0667223001 / fax.0667223340 - e-mail: dsa@minambiente.it

Alia Società Aeroportuale  
Valerio Catullo  
37060 CASELLA  
(VR)

All'ENAC,  
Via di Villa Ricotti, 42  
00161 ROMA

Al Ministero dei Trasporti  
Ufficio di Gabinetto  
P.zza della Croce Rossa, 1  
00161 ROMA

Al Ministero delle Infrastrutture  
Ufficio di Gabinetto  
P.zza di Porta Pia, 1  
00198 ROMA

Al Ministero per i Beni  
e le Attività Culturali  
Direzione Generale per i Beni  
Architettonici ed il Paesaggio  
Servizio IV Paesaggio  
Via di San Michele, 22  
00153 ROMA

Alla Regione Veneto  
Dipartimento per l'Ecologia  
e tutela dell'Ambiente  
Calle Priuli Cannaregio n, 99  
30121 VENEZIA

Al Comune di Verona Ambiente  
Via Pallone 9  
37121 VERONA

e p.c.

Al Comitato Antirumore  
di Sommacampagna e Villafranca  
Via Caluti 30  
37069 VILLAFRANCA

Ufficio Mittente: Divisione III VIA - Sezione Opere Civili  
Funzionario responsabile: Borzi  
DSA-VIA-OC1-01\_2008-0033.DOC

Sia la Società Aeroporto Catullo Spa, che l'ENAC, già dal Febbraio 2008, sono già state avvisate che l'Aeroporto Valerio Catullo **deve essere sottoposto a V.I.A. Nazionale** e dato che stanno iniziando i **lavori di ampliamento e di potenziamento** delle infrastrutture aeroportuali si evidenzia che **non è stata presentata alcuna "Verifica di Assoggettabilità alla V.I.A."** ed è evidente che **c'è una violazione della VIA.**

Se in questa pagina - vedi nel riquadro qui sotto - viene riprodotta anche la seconda pagina della lettera del Ministero dell'Ambiente **che obbliga alla presentazione di una Istanza di V.I.A.**, va ricordato che la Catullo SpA ha presentato una **Istanza di procedura di "Scoping"** alla Commissione VIA Nazionale, che come è noto si presenta solo quando si è già a conoscenza che vi è l'obbligo di presentare la V.I.A.

Della procedura di "Scoping" si riportano i tre documenti relativi, di cui uno di questi, è il **Parere della Commissione VIA Nazionale** che **confermando l'obbligo della presentazione della V.I.A.** riporta una **serie di prescrizioni** alle quali la Catullo SpA **doveva ottemperare nel presentare l'Istanza di V.I.A.**

Il primo documento: <http://www.vivicaselle.eu/archivio/Nota.pdf>

U.prot. exDSA-2009-0030390 del 13/11/2009 del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - ex Direzione Salvaguardia Ambientale, indirizzata all'ENAC, al Ministero per i Beni e le Attività Culturali, alla Regione Veneto, Dipartimento Tutela dell'Ambiente e al Presidente Commissione VIA/VAS. oggetto: **Procedura art. 21 D.lgs n° 152/06 e ss.mm.ii relativamente al Piano di Sviluppo dell'Aeroporto Catullo di Verona - trasmissione parere della Commissione Tecnica VIA/VAS.**

Il secondo documento: <http://www.vivicaselle.eu/archivio/Parere-Commissione-VIA.pdf>

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

Il terzo documento: <http://www.vivicaselle.eu/archivio/Studio-Ambientale-Preliminare.pdf>

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

(VR)

Al sig. Mandrini  
Via Fante 21  
37066 CASELLE(VR)

OGGETTO: **assoggettamento alla procedura di VIA dell'Aeroporto di Verona-Valerio Catullo-**

Con note pervenute da parte di Comitati Cittadini, di singoli cittadini nonché da parte del Comune di Verona è stato segnalato che la Società Aeroporto Valerio Catullo di Verona ha già eseguito importanti opere aeroportuali quali il nuovo terminal partenze ed ha in programma lo stanziamento di ingenti importi finanziari per appaltare nuove opere civili ed impiantistiche. In particolare, nelle note si fa riferimento al completamento del terminal partenze e all'ampliamento dei piazzali aeromobili per far fronte all'incremento dei voli e dei passeggeri.

Risulta infatti, che l'aeroporto costituisce, per traffico, il secondo scalo charter d'Italia, con più di 40 Milioni di passeggeri nell'anno 2007.

Con riferimento alle segnalazioni pervenute e alle richieste di conoscere se le nuove opere siano da assoggettare alla procedura di VIA, in quanto le stesse non risulta siano state mai sottoposte alla preventiva valutazione di impatto ambientale e quali siano le norme ambientali che devono essere applicate nel caso di aumento di traffico aereo e realizzazione di nuove opere aeroportuali, la scrivente fa presente quanto di seguito.

Si evidenzia che la richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale è presentata su base volontaria del proponente l'opera ogni volta che ne ricorrano i termini previsti dalle vigenti normative. Questo Ministero, peraltro, non ha mai ricevuto alcuna richiesta in tal senso, tantomeno ha ricevuto quesiti relativamente alla assoggettabilità o meno alla procedura di VIA delle opere che si intendevano realizzare né da parte della Società Aeroportuale né dell'ENAC, quale Ente preposto ai controlli e alla approvazione dei piani aeroportuali.

La decisione del Ministero dell'Ambiente - che era stata inviata alla Catullo SpA e all'ENAC - si esplicita in particolare in questo paragrafo: **"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 SOTTOPOSTA ALLA PROCEDURA DI VIA NAZIONALE"**.

Dal febbraio 2008, quando il Ministero dell'Ambiente ebbe a scrivere quella decisione sono già trascorsi oltre 7 anni, ma ad oggi, al sottoscritto non risulta che l'Aeroporto "Valerio Catullo" abbia mai adempiuto al quando stabilito e perentoriamente con il... **"DEVE ESSERE SOTTOPOSTA ALLA PROCEDURA DI VIA NAZIONALE"** - per ottenere il Decreto di Compatibilità Ambientale a seguito di Istanza di V.I.A.

Per quanto riguarda la normativa di riferimento si precisa che, sia il DPCM n. 377/88 e successive modifiche, che la attuale normativa rappresentata dal D.Lgs. 152, la cui modifica entrerà in vigore il 13 febbraio 2008, prevedono che siano assoggettati alla procedura di VIA gli aeroporti, tale obbligo deriva nondimeno dalla applicazione Direttive Europee n. 337/85 e 97/11. La differenza tra l'attuale disciplina del D.Lgs 152 ed il correttivo del medesimo consiste nella diversa soglia che definisce il limite tra la competenza della procedura di VIA statale e quella Regionale; tale soglia viene riportata nella nuova normativa alla lunghezza delle piste di volo pari o superiore a 1,5 km in luogo dei 2,100 km dell'attuale D.Lgs. 152. Pertanto, tutti gli aeroporti con piste superiori a un km e mezzo sono da assoggettarsi alla VIA nazionale e quelli con piste inferiori a tale soglia alla VIA regionale. Altresì, sono da assoggettarsi a VIA nazionale, previa verifica, le modifiche degli aeroporti, qualora dette modifiche risultino sostanziali sia in termini strutturali che di operatività dell'infrastruttura.

Si fa inoltre, presente che sono da assoggettare alla procedura di VIA anche quelle strutture aeroportuali che non siano mai state assoggettate alla VIA e che, anche in assenza di modifiche di opere civili, generino impatti legati all'aumento dei voli. Infatti, l'eventuale degrado della qualità ambientale è riconducibile all'inquinamento prodotto dalle sorgenti in movimento, siano esse aerei che veicoli su gomma, nonché dalla gestione dei servizi connessi all'esercizio e alla operatività della struttura.

In conclusione e con riferimento alle richieste ed alle segnalazioni pervenute, si ritiene, sulla base di quanto osservato, che la struttura aeroportuale in questione deve essere soggetta alla procedura di VIA nazionale.

Conseguentemente, alla Società Aeroportuale e all'ENAC si richiede di provvedere ad inviare alla scrivente la documentazione e la cartografia utile per valutare quali siano le nuove opere eseguite e quali siano quelle ancora da eseguire accompagnando con una relazione che renda conto del numero dei passeggeri e dei voli eserciti almeno negli ultimi 5 anni, si invita, altresì, la stessa società a comunicare con quali tempi potrà essere inviata la necessaria richiesta di valutazione di impatto ambientale dell'aeroporto. A tal fine si richiama l'attenzione sulla necessità che lo studio di impatto ambientale contenga anche le informazioni relative a tutte le opere connesse necessarie alla operatività dell'aeroporto, con riferimento ad esempio, alle nuove infrastrutture viarie, ferroviarie o agli adeguamenti delle stesse, realizzazione di metropolitane, ecc..

Tanto si comunica e si resta in attesa di un sollecito riscontro e a disposizione per quanto si renderà necessario.

Il dirigente della Div. III  
Dott. Marino Grillo

IL DIRETTORE GENERALE  
(ing. Bruno Agricola)

Come già richiamato nelle pagine precedenti la Catullo SpA, ha presentato la documentazione per la procedura di **"scoping"** ed pertanto doveroso ricordare ed evidenziare anche le **"prescrizioni"** come queste sono state riportate nel parere della **Commissione VIA Nazionale...** che ricorda... l'obbligo di VIA.

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



Ministero dell' Ambiente,  
e della Tutela del Territorio e del Mare  
Commissione Tecnica di Verifica  
dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio  
e del Mare – Commissione Tecnica VIA – VAS  
U. prot CTVA – 2009 – 0004095 del 04/11/2009

Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio  
e del Mare – ex Direzione Salvaguardia Ambientale  
E. prot exDSA – 2009 – 0029647 del 06/11/2009

All'On.le Sig. Ministro  
per il tramite del  
Sig. Capo di Gabinetto  
SEDE

Direzione Generale per la  
Salvaguardia Ambientale  
Divisione III  
c.a. Dott. Mariano Grillo  
SEDE

Pratica N. ....

Ref. Mittente: .....

OGGETTO: Procedura Preliminare ex art. 21 D.Lgs. 152/06 e s.m.i. -  
Piano di sviluppo dell'Aeroporto Valerio Catullo di Verona.  
Trasmissione parere n. 370 del 30 ottobre 2009.

723092 - e-mail: ctvia@minambiente.it

## 5 Conclusioni

**Visto** quanto previsto dall'art. 21 D. lgs 152/2006, come modificato dal D.lgs. n. 4/2008;

**Vista** la documentazione in atti di cui in narrativa presentata dal Proponente;

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

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

**Considerati** gli esiti della riunione tra il Gruppo Istruttore e il Proponente, tenutasi in Roma in data 17 settembre 2009;

**Considerato** che, sulla base degli impatti ambientali attesi, dall'esame del Piano di ammodernamento e sviluppo a breve – medio termine dell'aeroporto "Valerio Catullo" di Verona Villafranca depositato dal Proponente, risulta un adeguato piano di lavoro per la redazione dello Studio di Impatto Ambientale;

**Considerato** che le metodologie che il Proponente intende adottare per le elaborazioni che lo Studio di Impatto Ambientale deve riportare, ai sensi di legge, risultano essere nel complesso idonee;

**Considerato** che il livello di approfondimento degli studi che il Proponente ha preliminarmente preso in considerazione ed intende presentare mediante lo Studio di Impatto Ambientale appare nel complesso sufficiente, con talune carenze appresso evidenziate;

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

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

L'analisi dell'inquinamento atmosferico, associato all'attività dell'Aeroporto di Verona dovrà essere sviluppata in conformità a quanto indicato nel Decreto Ministeriale n. 60/2002.

Obiettivo della caratterizzazione della qualità dell'aria è quello di stabilire la compatibilità ambientale dell'opera con le normative vigenti in materia di inquinamento atmosferico, sia allo stato attuale sia allo stato futuro (configurazione di progetto), a seguito dell'adeguamento dell'attuale aeroporto alla nuova configurazione di traffico ipotizzata.

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

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

Per la caratterizzazione della qualità dell'aria dell'area oggetto di studio, si dovrà procedere

all'acquisizione di dati relativi ai rilievi di inquinamento atmosferico riguardando il periodo precedente all'ampliamento dell'aeroporto, pari almeno a 3 anni.

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

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

- Ossidi di Azoto (NO, NO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>),
- Monossido di Carbonio (CO),
- Biossido di zolfo (SO<sub>2</sub>),
- Ozono (O<sub>3</sub>)
- PTS (PM10 – PM2.5)

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

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

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

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

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

2. Lo Studio di Impatto Ambientale dovrà prevedere, per la caratterizzazione della componente Rumore, una campagna di misure relative alla caratterizzazione del **clima acustico** del rumore aeroportuale, che:
  - (i) riveda gli scenari delle curve isofoniche (LVA) per le diverse fasi di realizzazione dell'opera,

(ii) caratterizzi l'area con particolare attenzione ai ricettori presenti, e evidenzi:

- le condizioni meteorologiche, la velocità e la direzione del vento;
- il tempo di riferimento e di osservazione;
- la catena di misura completa e il certificato di verifica della taratura;
- le classi di destinazioni d'uso alla quale appartiene il luogo di misura.

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

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

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

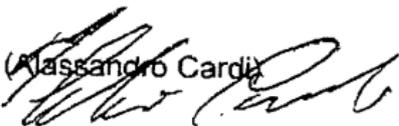


Per concludere questa parte evidenziamo il paragrafo finale di una lettera dell'ENAC del 10.09.2009.

<http://www.vivicaselle.eu/AVC/090909-NotaENAC.pdf>

Per concludere, questo Ente rappresenta che il piano di sviluppo dell'aeroporto di Verona, unitamente allo Studio di Impatto Ambientale associato (il cui preliminare è stato trasmesso al Ministero dell'Ambiente con nota n°0038414/DIRGEN/API) verrà sottoposto a procedura di VIA, fermo restando che nelle more di tale adempimento la Società Aeroporto Valerio Catullo non darà luogo ad interventi che abbiano a comportare incrementi capacitivi del traffico, ottemperando così alla vigente normativa comunitaria e nazionale.

Distinti saluti

  
(Alessandro Cardì)

A completamento di questa dichiarazione di ENAC evidenziamo anche due paragrafi di una Comunicazione della Direzione Generale Ambiente della Commissione Europea la quale - dopo aver ricevuto assicurazioni dall'ENAC e dal Ministero dell'Ambiente che il Piano di Sviluppo dell'Aeroporto di Verona... SAREBBE STATO SOTTOPOSTO A VIA... hanno archiviato la pratica Eu Pilot 240/08/ENVI che era stata aperta proprio per verificare una violazione della VIA da parte della Aeroporto Valerio Catullo SpA.

<http://www.vivicaselle.eu/AVC/100113-ares1648.pdf>

Mi preme nondimeno informarLa del fatto che il Ministero dell'Ambiente italiano ha riconosciuto e confermato che tutti gli interventi infrastrutturali necessari per lo sviluppo dell'aeroporto "Valero Catullo" di Verona dall'apertura della pratica EU-Pilot fino 2024 saranno valutati nell'ambito di una VIA complessiva che avrà per oggetto il Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA) dell'aeroporto stesso.

La informo infine che questi servizi hanno raccomandato alle autorità nazionali competenti, a titolo di buona prassi, di valutare nell'ambito della procedura di VIA sul Piano di Sviluppo Aeroportuale anche tutti gli impatti ambientali verificatisi nel periodo successivo alle modifiche o estensioni autorizzate dopo il 14.03.99. Si tratta tuttavia di una raccomandazione, non avendo la Commissione titolo ad imporre un obbligo in tal senso.

## Conclusioni

Se le informazioni a supporto di questa nuova segnalazione, le ho avute da un articolo di stampa, è anche perché per lavori di 66 milioni di euro sulle infrastrutture aeroportuali e per raggiungere i 4 milioni di passeggeri, non è stata presentata nemmeno una istanza di Verifica di Assoggettabilità alla V.I.A.

Considerato poi che sono preoccupato perché qualora la DGA della CE avesse da chiedere alle Autorità Italiane delle Informazioni, le andrebbe a chiedere proprio alla stessa ENAC che - come "proponente" - avrebbe dovuto presentare Istanza di V.I.A. e/o almeno lo "screening" che non è stato presentato.

Nonostante questo spero che da parte della Direzione Generale Ambiente della Commissione Europea sia aperta una pratica EU PILOT e che almeno questa volta si possa obbligare l'Aeroporto Valerio Catullo a rispettare la Direttiva VIA, al fine di tutelare il territorio contermina all'Aeroporto e salvaguardare la salute della popolazione che da decenni sopporta un Aeroporto che non ha ancora speso UN EURO per opere di mitigazione e/o di compensazione ambientale... in particolare per l'abitato di Caselle.

Dopo quanto già accaduto in passato - e a quanto pare sta ancora accadendo - all'Aeroporto Catullo con il metodo del "salami slicing", ENAC approva progetti (e/o li fa approvare da Conferenze di Servizi) eludendo così la Direttiva VIA senza che mai - nonostante la procedura di "scoping" sia stata conclusa confermando l'obbligo per l'Aeroporto Catullo di presentare una Istanza di V.I.A. si ricorda che in Italia le Istanze di VIA sono presentate da ENAC come "proponente" delle Procedura di VIA.

Ed essendo ENAC il controllore [quando dovrebbe controllare (e sanzionare) se gli Aeroporti rispettano la VIA] ed essendo ENAC anche il controllato, visto che come "Proponente" presenta le Istanze di VIA è evidente che come Controllore-Controllato... ENAC è in palese Conflitto d'Interesse.

Chiedendo alla Direzione Generale Ambiente della Commissione Europea l'apertura di una Pratica EU PILOT e chiedendo altresì alla Direzione Generale VIA e VAS del Ministro dell'Ambiente un determinato e deciso intervento sul ruolo dell'ENAC nelle questione VIA degli Aeroporti, con la presente - ai Sindaci di Sommacampagna e di Villafranca - si chiede un formale accesso agli atti, al fine di poter prendere visione delle eventuali autorizzazioni da questi (e/o da altri) rilasciate per le opere infrastrutturali aeroportuali di ampliamento e di potenziamento che (secondo quanto dichiarato dal Presidente della Catullo SpA, tramite il giornale l'Arena...) inizieranno nel mese di Ottobre... tra meno di un mese.

Pur comprendendo che essendo i Comuni di Sommacampagna e di Villafranca detentori di azioni della Società Aeroporto Catullo Spa (in conflitto d'interesse come l'ENAC?), il permettere all'infrastruttura aeroportuale di continuare ad inquinare senza alcuna azione atta a far diminuire gli attuali impatti ambientale e senza mai che siano state realizzate opere di mitigazione e compensazione ambientali posso aspettarmi dai miei Sindaci delle azioni concrete a tutela del territorio e per la salvaguardia della salute pubblica e di conseguenza del miglioramento della qualità della vita dei miei concittadini?

Tutto ciò premesso, si porgono distinti saluti.

Un cittadino "nativo" di Caselle:

*Beniamino Sandrini*

---

beniamino.sandrini@legalmail.it