



Premessa: chi è il PROPONENTE che deve presentare VIA-VAS?

A seguito di richiesta di "Accesso agli Atti" il sottoscritto, dalla Direzione per la Salvaguardia Ambientale del Ministero dell'Ambiente ha ricevuto una serie di documenti, tra cui, questi come nel seguito... qui evidenziati:


*Ministero dell'Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*


Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare - ex Direzione Salvaguardia Ambientale
U.prot exDSA - 2009 - 0030390 del 13/11/2009

**All'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile
E.N.A.C.
Via di Villa Ricotti, 42
00161 ROMA**

Pratica N:
Ref. Mittente:

e p.c. Al Ministero per i Beni e le Attività Culturali
Direzione Generale Paesaggio-
Via di San Michele, 22
00153 ROMA

Alla Regione Veneto
Dipartimento Tutela dell'Ambiente
Calle Priuli Cannaregio n. 99
30121 VENEZIA


Al Presidente della Commissione Tecnica
VIA/VAS
SEDE


OGGETTO: procedura art. 21 Dlgs n. 152/06 e ss.mm.ii. relativamente al Piano di Sviluppo dell'aeroporto Valerio Catullo di Verona- trasmissione parere della Commissione tecnica VIA/VAS

47 ROMA - Tel. 0657223001 / fax 0657223040 - e-mail: dsa@minambiente.it

Dalla suddetta "intestazione" parrebbe che il "soggetto proponente" che presenta la richiesta di detto parere sia l'ENAC, quando in realtà è già dal 26 Ottobre 1998 che la Catullo spa ha presentato istanza per l'ottenimento della gestione totale dell'Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca.

Un iter che... "formalmente" si sarebbe già completato il 2 Maggio 2008 da quando è stato emanato il Decreto interministeriale di: affidamento in concessione alla Società Catullo della gestione totale quarantennale dell'Aeroporto di Verona Villafranca che spesso viene definito quale essere appartenente a: "Aeroporto Sistema del Garda" in breve "A.S.d.G." che comprende anche l'Aeroporto Gabriele d'Annunzio di Brescia-Montichiari.


*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

Pratica N:
Ref. Mittente:


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

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.

Commissione Tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS
Il Segretario della Commissione


MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE

COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL' IMPATTO
AMBIENTALE - VIA E VAS

Parere n. 370 del 30.10.2009

Progetto:	Procedura Preliminare ex art. 21 D.Lgs. 152/06 Piano di sviluppo dell'Aeroporto Valerio Catullo di Verona
Proponente:	ENAC

[Handwritten signatures and initials are present on the right side of the document.]

Quando “*fa comodo*”, con Aeroporti Sistema del Garda si identifica la integrazione di “2 aeroporti”, quello di Montichiari e quello di Verona. Quando “*fa diversamente comodo*” i due aeroporti viaggiano per proprio conto, indipendentemente l’uno dall’altro. Per esempio, l’Aeroporto di Brescia Montichiari, dal **2000** risulta essere stato sottoposto a V.I.A. e dal **2006** alla V.A.S., mentre l’Aeroporto di Verona è... senza V.I.A. e... senza V.A.S.

E questo aspetto - due aeroporti e/o unico sistema - va sottolineato quando la Catullo S.p.A. presenta, ad esempio in manifestazioni pubbliche quali: **Geo-Oikos in Fiera a Verona**, nel Novembre 2009, un Piano di Sviluppo Aeroportuale che comprende i due aeroporti ma poi al Ministero dell’Ambiente, l’ENAC presenta richieste di pareri, solo per un aeroporto.



GEO-OIKOS
Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca S.p.A.
VERONAFIERE, 11 – 12 novembre 2009

AEROPORTI SISTEMA DEL GARDA
Verona Brescia

Si giustificerebbe l’esistenza del sistema unico, anche con un documento elaborato da: “**Roland Berger Strategy Consultants**” e da “**PA Consulting Group**” del 03.08.2009, a titolo: “*Creare un soggetto forte per servire il mercato del trasporto aereo del Nord Italia. Integrazione tra SEA e ASdG*” un documento che è stato commissionato da due Società: dalla S.E.A. SpA e dalla **Valerio Catullo S.p.A.** (ma non dalla ASdG, che SpA non è) e in considerazione di questo... si evidenzia che non esiste alcuna Società di Capitali che abbia come nome: “Aeroporti Sistema del Garda” - “A.s.d.G.”.

In questo confuso contesto che appare alquanto poi strano che il parere richiesto al Ministero dell’Ambiente... abbia una “copertina” dalla quale il **Committente** risulterebbe essere Aeroporto Valerio Catullo e non l’ENAC.

In questo contesto è evidente che assume valore se esiste e/o non esiste una società che possa essere definita “**Aeroporti Sistema del Garda**” che avrebbe da gestire 2 aeroporti. Ed in merito alla gestione dell’Aeroporto di Brescia Montichiari ricordo che da ABEM SpA è stato aperto, un procedimento presso il T.A.R. Lombardia, sezione di Brescia, che ha già ottenuto la **Sentenza n° 853/2009** che, tra l’altro, entro il 14 febbraio 2010... dovrebbe chiudersi con una **Sentenza del Consiglio di Stato.**

Non esistendo “Aeroporti Sistema del Garda”... come società di capitali, e visto che è la Valerio Catullo SpA che risulta essere il “**Committente**” del **Masterplan**, diventa importante stabilire chi è il “**Proponente**”; un problema che dovrebbe essere risolto prima di dover emanare un qualsiasi parere su V.I.A. e/o V.A.S. che abbia da interessare uno dei due Aeroporti soprattutto se poi il proponente “sarebbe” (erroneamente) l’ENAC.

In questo contesto poco chiaro e leggermente confuso è necessario ricordare dell’esistenza della Convenzione già firmata in data 30.4.2008 tra **ENAC e Aeroporto Catullo SpA** che sarebbe relativa alla: **Gestione Totale dell’Aeroporto di Verona Villafranca** e le... inerenti responsabilità.

Alla Società Aeroporto Valerio Catullo spa, ad avviso del sottoscritto, deve essere imputata la responsabilità della mancata sottoposizione della VIA di quanto realizzato all’Aeroporto Catullo dal 14 marzo 1999, del quale si è anche occupata la Commissione Europea Ambiente con la pratica **EU-Pilot 240/08/ENVI** di cui si riporta un paragrafo di un’ultima loro lettera.

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

Negli ultimi 10 anni il Catullo, è cresciuto, si è ampliato e potenziato, senza mai sottoporre a “**Valutazione di Impatto Ambientale**” nessuno di questi progetti ed ora si vuole continuare senza una **VAS del Masterplan.**

Prima di nuovo piano di sviluppo aeroportuale del Catullo bisogna sanare le violazioni alla Direttiva VIA, ma le informazioni fornite dalle Autorità Italiane alla Commissione Europea sono state carenti e pertanto è necessario che la Catullo S.p.A. provveda con una **Perizia Asseverata** a dimostrare quanto è stato realizzato a partire dal 14.03.1999. Perizia richiesta dal sottoscritto, ma sollecitata anche dal Comune di Sommacampagna.



COMUNE DI SOMMACAMPAGNA
Provincia di Verona

Prot. 1763
Li, 03/02/2010

AEROPORTO VALERIO CATULLO
di VERONA VILLAFRANCA S.p.A.,
37060 Caselle di Sommacampagna (VR)
e p.c. sig. Sandrini Beniamino

RACCOMANDATA R/R

OGGETTO: Richiesta di perizia asseverata in merito ad interventi realizzati dalla Società "Aeroporto Valerio Catullo S.p.A." a partire dalla data del 19 Marzo 1999

In data 18/01/2010 n.prot. 620 e n.prot. 622 e, successivamente in data 27/01/2010 n.prot. 1271, questa Amministrazione ha ricevuto da parte del sig. Sandrini Beniamino istanza per ottenere una "perizia asseverata" che documenti tutti gli interventi realizzati dalla Società "Aeroporto Valerio Catullo" sul sedime aeroportuale ricadente nel Comune di Sommacampagna, a partire dalla data 19/03/1999.

Poiché questo comune non è in grado di soddisfare tale richiesta, trattandosi di interventi realizzati in aree gestite direttamente da codesta società, si chiede se è Vostra intenzione produrre l'asseverazione richiesta e l'eventuale disponibilità a fornirla a questo comune.

Rimanendo in attesa di riscontro, si porgono distinti saluti.



Il Sindaco
Gianluigi Soardi

PIAZZA CARLO ALBERTO - 37066 SOMMACAMPAGNA (VR)
2010-38

Esame e considerazioni dello "Studio Ambientale preliminare"

Premesso questo, e quindi solo dopo una azione sanatoria della mancanza di V.I.A. dell'Aeroporto Catullo dal 14.3.1999, si potrebbe procedere anche all'esame del **Masterplan** di come questo sarebbe stato presentato alla Commissione V.I.A.-V.A.S. ricordando che questo esame è necessario al fine di dimostrare che il **Masterplan va sottoposto a V.A.S.** e non a V.I.A.

E che... sottoporre un Masterplan a V.I.A. e non a V.A.S. **è evidente che è errato** basta leggere attentamente l'art. 21 *Definizione dei contenuti dello studio di impatto ambientale*, del Capitolo 3° - la *Valutazione dell'Impatto Ambientale* del D.Leg. n° 4-2008 che così recita:

1. Sulla base del **progetto preliminare**, dello studio preliminare ambientale e di una relazione che, sulla base degli impatti ambientali attesi, illustra il piano di lavoro per la redazione dello studio di impatto ambientale, il proponente ha la facoltà di richiedere una fase di consultazione con l'autorità competente e i soggetti competenti in materia ambientale al fine di definire la portata delle informazioni da includere, il relativo livello di dettaglio e le metodologie da adottare. La documentazione presentata dal proponente, della quale è fornita una copia in formato elettronico, include l'elenco delle **autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, nulla osta e assensi** comunque denominati necessari alla realizzazione ed esercizio del progetto.

2. L'autorità competente apre una fase di consultazione con il proponente e in quella sede:

a) si pronuncia sulle condizioni per l'elaborazione del **progetto** e dello studio di impatto ambientale;

b) **esamina le principali alternative, compresa l'alternativa zero;**

c) sulla base della documentazione disponibile, verifica, anche con riferimento alla localizzazione prevista dal **progetto**, l'esistenza di eventuali elementi di incompatibilità;

d) in carenza di tali elementi, indica le condizioni per ottenere, in sede di presentazione del **progetto definitivo**, i necessari atti di consenso, senza che ciò pregiudichi la definizione del successivo procedimento.

3. Le informazioni richieste tengono conto della possibilità per il proponente di raccogliere i dati richiesti e delle conoscenze e dei metodi di valutazioni disponibili

4. La fase di consultazione si conclude entro sessanta giorni e, allo scadere di tale termine, si passa alla fase successiva.

Ed è evidente che la procedura come riportata nella copertina del "**Piano di ammodernamento e sviluppo a breve-medio termine dell'Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca**" riguarderebbe la V.A.S. ed è pertanto "errato" applicarla in questo specifico caso, in quanto, per quanto sopra elencato nell'art. 21 riguarda un **Progetto** e non un **Piano** che invece **deve essere sottoposto alla V.A.S. - Valutazione Ambientale Strategica.**

Ed è poi evidente che quanto elaborato per l'Aeroporto Catullo e definito essere il Masterplan... "è errato" nella forma e nella sostanza, in quanto nella documentazione predisposta e inviata alla Commissione VIA non vi è alcun cenno dei commi 2a, 2b, 2c e 2 d dell'art. 21 del D.Lgs. 4-2008, ed in particolare si evidenzia che nulla - nel Masterplan - è stato ipotizzato per il rispetto dei dettami dell'art. 21 d.lgs 4-2008, al punto: **2b) esamina le principali alternative, compresa l'alternativa zero;**

1. PREMESSA

1.1 Obiettivo dello Studio Ambientale Preliminare

La presente relazione tecnica è uno Studio Ambientale Preliminare relativo al "Piano di Ammodernamento e Sviluppo a breve termine dell'aeroporto Valerio Catullo di Verona-Villafranca" (documento nel seguito richiamato come "Masterplan"). Il presente elaborato ha l'obiettivo di illustrare il piano di lavoro per la redazione dello Studio di Impatto Ambientale al fine di procedere alla fase di "Definizione dei contenuti dello studio di impatto ambientale" prevista dalla procedura di Valutazione Impatto Ambientale (Art. 21, D.Lgs. n. 152/2006 - Parte Seconda - Titolo III - come modificato dal D.Lgs n. 04/2008).

1.2 Interventi oggetto dello Studio

Le linee guida e gli obiettivi per la redazione del Masterplan, consegnato in fase preliminare all'ENAC¹ in data 08/03/2007, possono essere ricondotti essenzialmente a:

- saturare l'attuale complesso terminale aeroportuale e le sue potenzialità di sviluppo, limitando le acquisizioni di aree all'oggi esterne al sedime aeroportuale, al fine di accogliere con i dovuti livelli di servizio la domanda di traffico prevista a breve/medio termine (scenario relativo a circa 82.000 movimenti aerei annui);
- conseguire la configurazione finale per fasi successive atte a soddisfare l'incremento di capacità di traffico con adeguati livelli di servizio;
- adeguare le infrastrutture agli standard dimensionali e di servizio a quanto previsto dall'ENAC e da gli altri enti internazionali (IATA², ICAO³, FAA⁴), nonché agli standard in essere presso i principali aeroporti nazionali ed internazionali.

¹ ENAC: Ente Nazionale per l'Aviazione Civile

² IATA: International Air Transport Association

³ ICAO: International Civil Aviation Organization

⁴ FAA: Federal Aviation Administration

E' evidente che già da questa prima pagina (di quanto presentato alla Commissione V.I.A.V.A.S. del Ministero dell'Ambiente) si fa riferimento ad Piano (e quindi da sottoporre a V.A.S.) e dato che siamo in presenza di un: "Piano di ammodernamento e sviluppo a breve termine dell'Aeroporto Catullo di Verona Villafranca", poi definito Masterplan è evidente che quanto presentato non è un progetto (che andrebbe sottoposto a V.I.A.).

Prima di proseguire sarebbe necessario verificare se quanto presentato in questo documento alla Commissione VIA-VAS, avesse da corrispondere a quanto presentato all'ENAC nel 2007, dato che al sottoscritto risulterebbe diverso, rispetto a quanto è stato presentato a Geo-Oikos presso la Fiera di Verona il 10 e l'11 novembre 2009 come riportato nella sottostante immagine, della quale due dettagli vanno evidenziati:



Nel "Masterplan" presentato alla Commissione V.I.A.-V.A.S. è da segnalare che non sarebbe stato ben evidenziato la "seconda pista" e la "nuova Aerostazione" che sarebbero previste nel periodo dal 2024 al 2044.

Perché poi si presenta un "Masterplan" che dovrebbe "suturare l'attuale complesso aeroportuale e le sue potenzialità di sviluppo" quando, per quanto riguarda l'Aeroporto Catullo di Verona, sono ancora tutte mancanti le verifiche di impatto ambientale su tutto quanto è già stato realizzato dall'entrata in vigore della direttiva V.I.A. e/o per lo meno dal 14.3.1999.

Se quanto presentato fosse un progetto (ma è solo un Masterplan) una VIA dovrebbe contenere le progettualità di tutto quanto si vuole realizzare e non solo di una parte, altrimenti questo sarebbe il voler eludere la VIA.

E' pertanto evidente che già dalla prima pagina del documento predisposto, vi sono delle incongruità e degli errori procedurali che devono essere evidentemente segnalati al fine che sia predisposta una VAS e non una VIA

L'ipotesi progettuale prevista dal MasterPlan consente il potenziamento della capacità infrastrutturale limitando l'acquisizione di aree ad oggi esterne al sedime aeroportuale: è previsto infatti l'utilizzo della "Margherita nord" (cfr. figura 1.1), in fase di cessione dall'Aeronautica Militare al demanio aeronautico civile, area di fatto già appartenente al sedime aeroportuale.

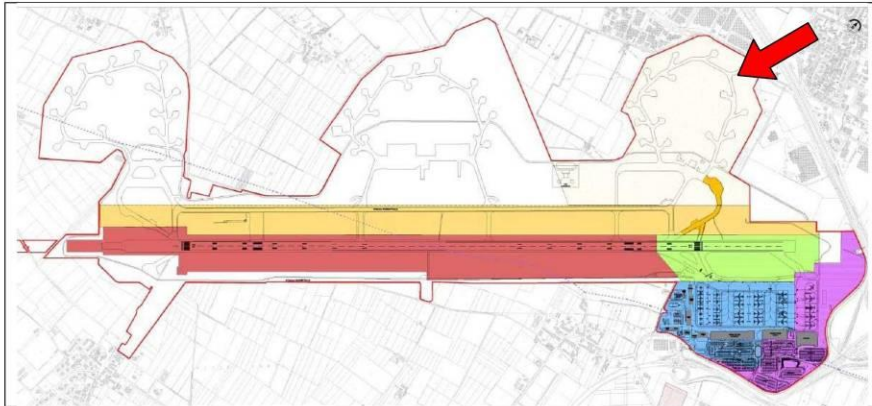


Figura 1.1 – Dettaglio della "Margherita Nord" in fase di cessione dall'Aeronautica Militare al demanio aeronautico civile

Nel successivo capitolo 2 verranno illustrate le caratteristiche dei principali interventi previsti dal MasterPlan, si rimanda agli elaborati progettuali per maggiori dettagli.

1.3 Descrizioni delle fasi operative dello Studio

Lo Studio Ambientale Preliminare è articolato nelle fasi seguenti:

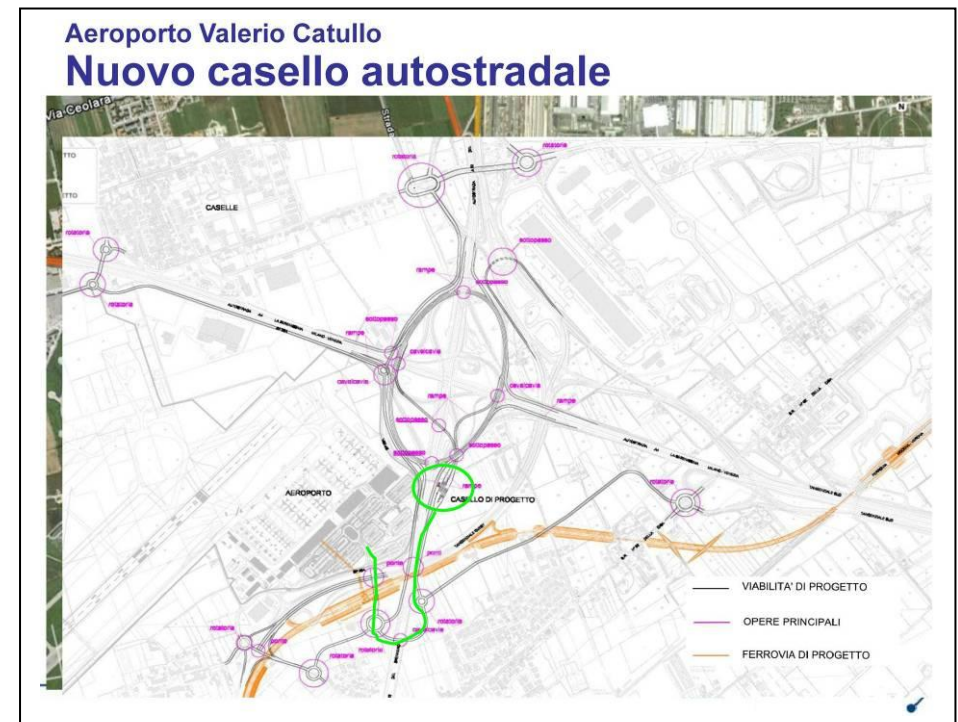
- descrizione dello stato attuale dell'Aeroporto di Verona con identificazione delle caratteristiche tecniche e delle eventuali criticità tecnico-operative ed ambientali dell'attuale configurazione;
- descrizione degli interventi previsti nel Masterplan ed individuazione delle fasi temporali di attuazione;
- illustrazione del piano di lavoro per la redazione del "Quadro di riferimento Programmatico" dello Studio di Impatto ambientale;

Anche in questa seconda pagina le incongruenze sono evidenti dato che mancono le alternative di progetto e "l'opzione zero" visto, tra l'altro, che le previsioni di ampliamento sono previste solo nella "margherita Nord", come indicata nella freccia rossa, una scelta folle dal punto di vista ambientale, dato che è incuneata dentro il centro abitato di Caselle.

Una alternativa progettuale potrebbe essere quella di trasformare questa area (indicata dalla freccia rossa) in una **zona da destinare "a filtro" e/o come "zona cuscinetto"** da interporre tra l'aeroporto Catullo e il centro abitato dove risiedono 5 mila abitanti, moltissimi di questi, dalla nascita.

Una descrizione dello stato attuale, dovrebbe essere completata con l'indicazione di tutte le opere, come queste sono state realizzate compreso la data di realizzazione e le conseguenti autorizzazioni come queste sono state concesse e se per queste realizzazioni sono stati valutati gli impatti ambientali. Ricordo che quanto realizzato dall'entrata in vigore della VIA avrebbe dovuto essere sottoposto a Valutazione di Impatto Ambientale.

La descrizione degli interventi previsti nel Masterplan, ad avviso, dello scrivente deve comprendere anche altre opere ed interventi come questi sono stati "pubblicizzati" a **Geo-Oikos**, tra cui il **nuovo Casello Autostradale** che sarebbe stato previsto dalla Catullo S.p.A. come è evidente nella sottostante immagine, del quale nel documento predisposto non se ne scrive, come ricordo non si scrive della 2^a pista per l'Aeroporto e della nuova Aerostazione che andrebbe posizionata nella "Margherita Nord".



Credo che "sia grave" che un documento preliminare presentato alla Commissione VIA-VAS possa essere mancante di opere infrastrutturali quali: un **Casello Autostradale**, un **Mover People** e una **Stazione Ferroviaria**.

Illustrare il Piano di lavoro di un Masterplan che si ricorda, di nuovo, che **non è un progetto** ma solo un... **piano** e/o... un **programma**. Al massimo di un Masterplan si può indicare l'attuazione di una serie di progetti che poi, quando questi saranno da realizzare, **dovranno essere sottoposti a V.I.A.**

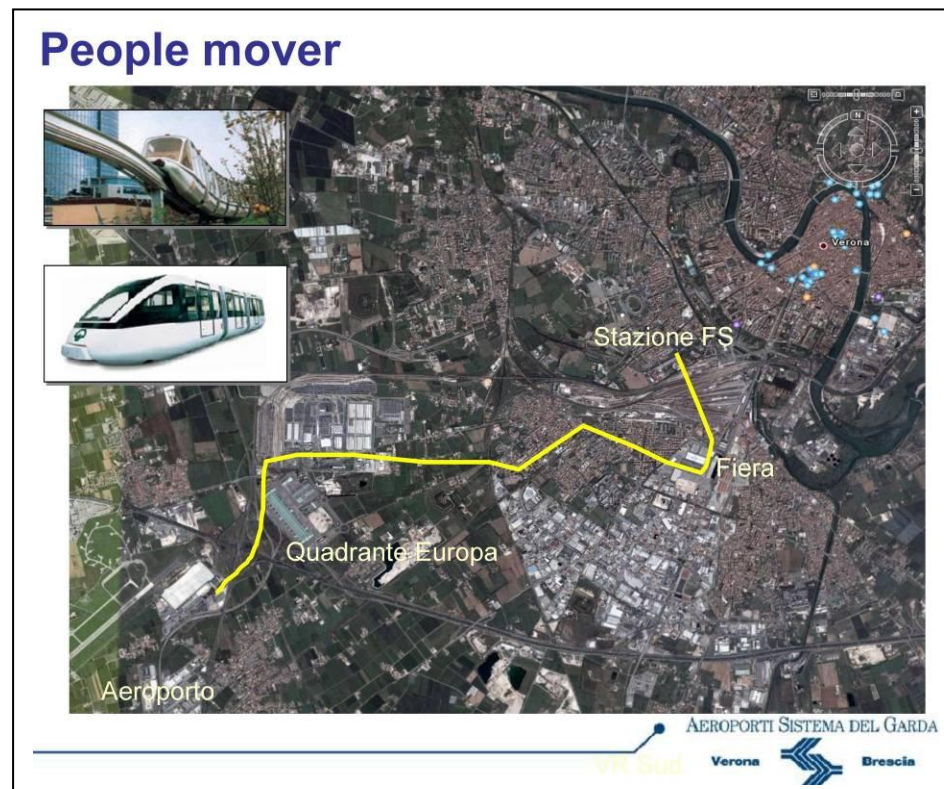
- illustrazione del piano di lavoro per la predisposizione del "Quadro di riferimento ambientale" dello Studio di Impatto Ambientale con indicazione delle metodologie adottate per ogni aspetto ambientale individuato.

Tutte le considerazioni riportate nel seguito del presente documento si basano sull'analisi del Masterplan, dei dati progettuali e sulle conoscenze degli aspetti ambientali al momento disponibili. Durante le fasi successive della procedura di V.I.A. e durante la redazione dello Studio di impatto ambientale verranno riportate informazioni dettagliate relativamente alla stima degli impatti sulle componenti ambientali interessate.

Il documento progettuale di riferimento per il presente Studio Ambientale Preliminare è il "Piano di Ammodernamento e Sviluppo a breve medio termine - Rev. 01" redatto nel mese di febbraio 2007: le previsioni di traffico contenute in tale documento nonché gli orizzonti temporali indicati per la realizzazione degli interventi (anni 2010 – 2014 e 2024) saranno oggetto di successivi aggiornamenti parallelamente alla elaborazione dello Studio di Impatto Ambientale ed allo svolgimento delle fasi della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale.

Nel seguito della presente relazione si farà riferimento a tre fasi realizzative degli interventi, corrispondenti rispettivamente a circa 60000, 70000 e 82000 movimenti aerei annui, senza indicare (in questa fase dello studio) l'orizzonte temporale di raggiungimento di tale livello di traffico.

Tra le infrastrutture che "chi ha presentato" il Masterplan dell'Aeroporto valerio Catullo alla Commissione V.I.A.-V.A.S. si è dimenticato di allegare e di evidenziare, bisogna aggiungere e ricordare anche il **People Mover**" (vedi sotto) anche questo presentato a Geo-Oikos il 10 e l'11.11.2009...



L'esame del "*Piano di ammodernamento e sviluppo a breve termine dell'Aeroporto Catullo di Verona Villafranca*" e appena iniziato... ma ancora nella pagina 3 di detto documento, si continua a scrivere di un Masterplan che è un Piano (e non un progetto) che va sottoposto a VAS, soprattutto se nel Masterplan, poi ci si dimentica di inserire altre opere ed infrastrutture che sarebbero a servizio dell'Infrastruttura Aeroportuale.

Credo poi che l'affermazione, come riportata nel penultimo paragrafo della pagina 3, dovrebbe essere verificata, dato che il documento presentato sarebbe la "**Rev. 01 redatto nel mese di febbraio 2007**", quando in realtà tutto quanto presentato alla Commissione VIA-VAS potrebbe essere solo una parte di quello presentato all'ENAC nel **Marzo del 2007**.

Un Masterplan che si articolerebbe negli anni 2010, 2014 e 2024 che però dimentica di riportare "cosa ha inviato all'ENAC" dove c'è scritto che è stato predisposto anche con una "**visione di sviluppo a lungo termine**".

2.2.1 Fase n. 1 (scenario 60000 movimenti)

Gli interventi previsti nella fase n. 1, con riferimento alla numerazione in figura 2.3 sono i seguenti:

1. SISTEMA AIR SIDE
 - a. Riqualifica della taxiway "T" per aeromobili di classe "D"; riqualifica raccordi di ingresso in pista; AVL (aiuti visivi e luminosi).
 - b. Nuovo piazzale di sosta aeromobili in area Nord/Ovest per sosta tecnica e Aviazione generale; raccordo a tergo della soglia 22.
2. SISTEMA AEROSTAZIONI PASSEGGERI
 - a. Realizzazione della nuova zona partenze.
 - b. Ampliamento Terminal 1° piano.
3. VIABILITA' E PARCHEGGI/AREA CENTRALE
 - a. Parcheggio remoto lunga sosta area Nord/Ovest.

Passando poi a pagina 8 e 9 del Masterplan del Catullo si evidenzierebbe la necessità di "riqualificare" la pista di rullaggio (taxiway "T") mentre nel documento presentato a **Geo-Oikos** questa viene proposta a **seconda pista**, il che a parere del sottoscritto scrivere "riqualifica" non è esattamente quello che vorrebbero realizzare e cioè una "**SECONDA pista**" come è evidente nella immagine riportata nella pagina seguente di questa relazione ed esame del Masterplan dell'Aeroporto Catullo.

Rimanendo sulle pagine 8 e 9 appare evidente poi una "incongruità" che sarebbe rappresentata dall'area indicata con la sigla 3a e il colore violetto che dovrebbe essere la realizzazione di un "**Parcheggio remoto lunga sosta area Nord/Ovest**", una "incongruità evidente" dato che nel P.A.T. il Piano Assetto del Territorio di Sommacampagna quella area è stata destinata a **verde pubblico** (vedi estratto del P.A.T. sotto riportato) e questo anche a seguito di **Accordo di Concertazione** stipulato e sottoscritto, tra la Catullo S.p.A. e il Comune di Sommacampagna ancora nel **Marzo del 2008**.

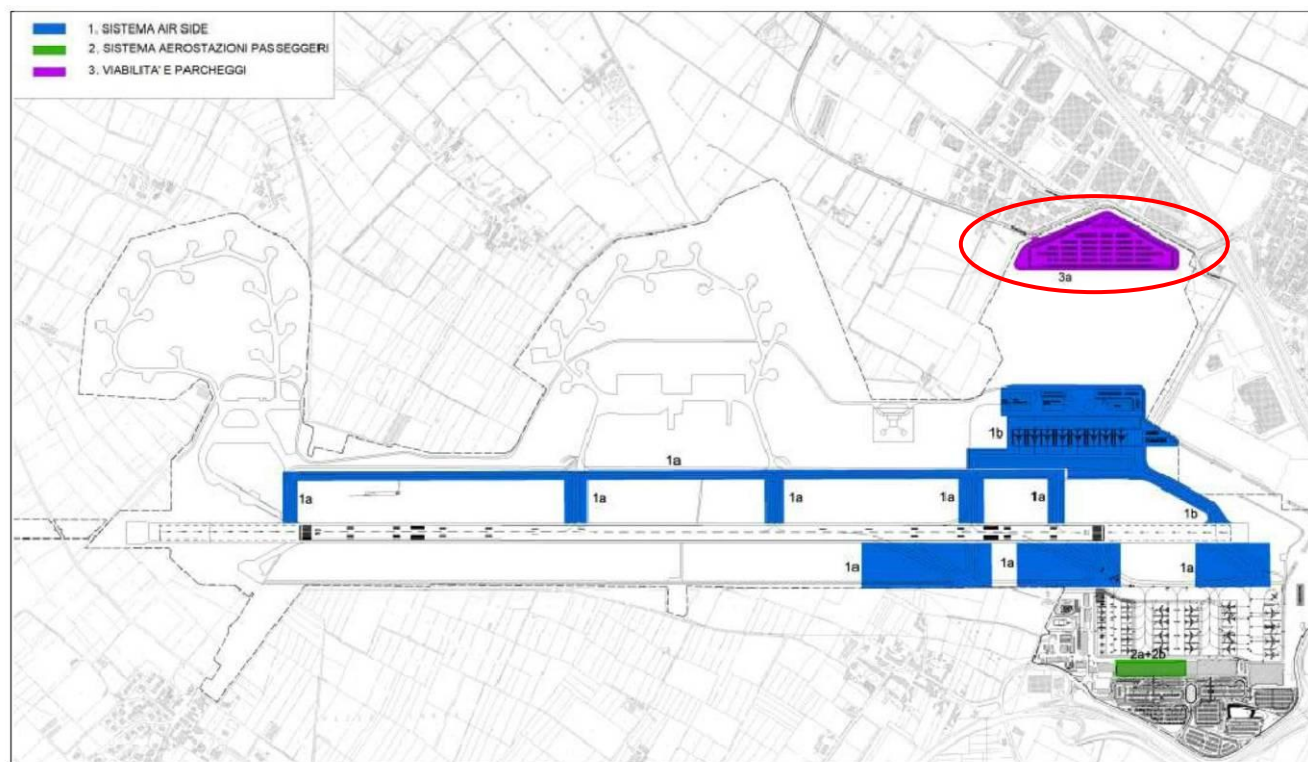
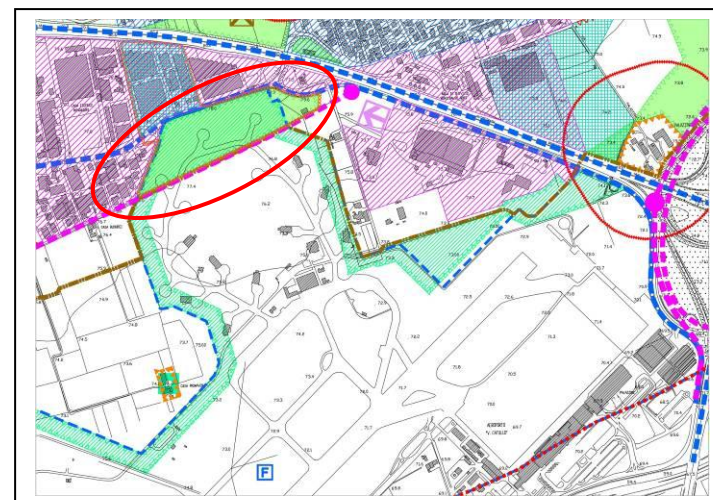


Figura 2.3 – Interventi previsti (fase 1)



Si evidenzia che nel P.A.T. di Sommacampagna, l'area indicata nell'elisse di colore rosso è destinata a **Verde Pubblico**, mentre nel Masterplan dell'Aeroporto Catullo detta area viene destinata a "**Parcheggio remoto lunga sosta area Nord/Ovest**". O l'una o l'altra destinazione.

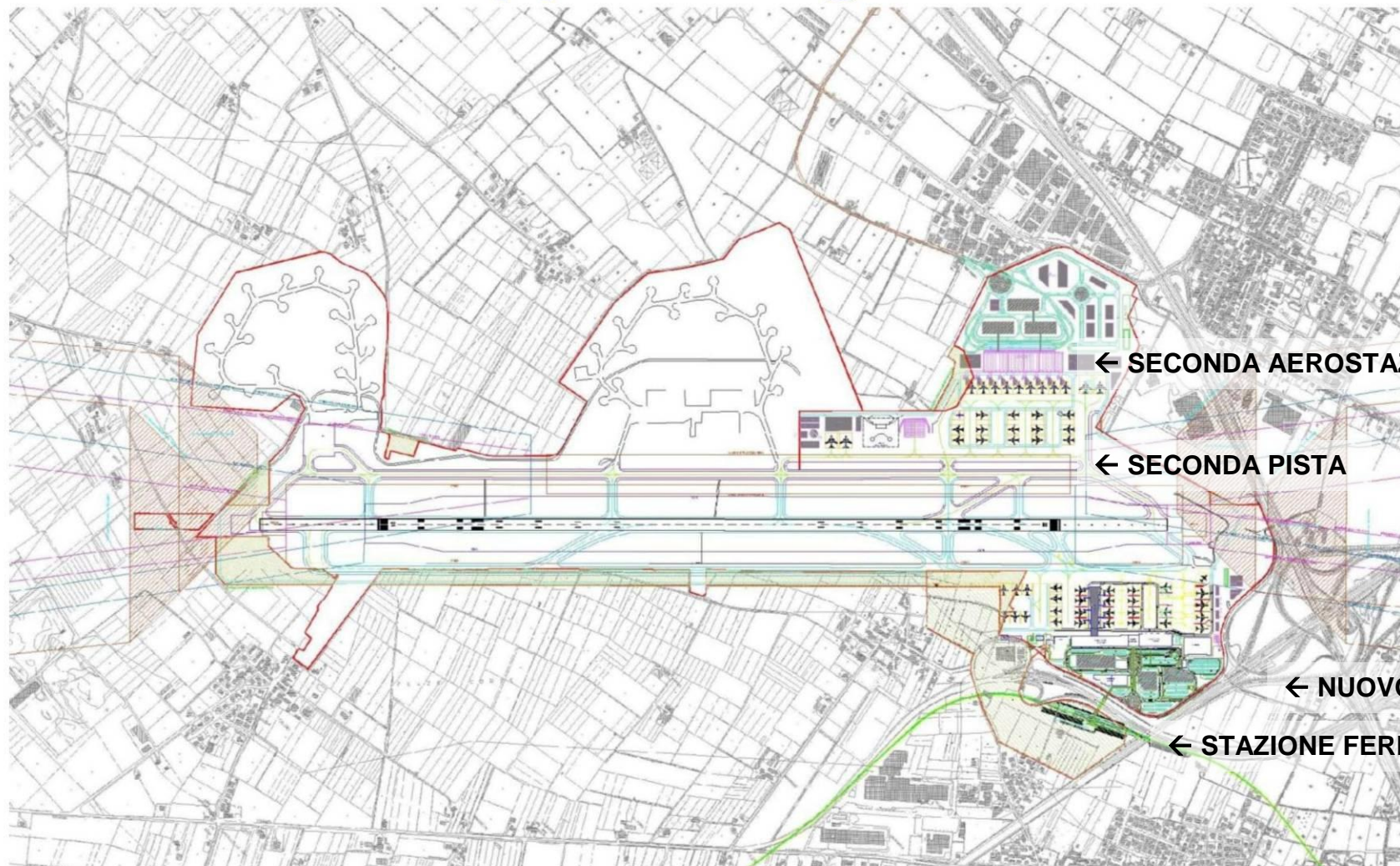
Quindi appare molto strano che pur avendo sottoscritto un "**Accordo di Concertazione**", ora l'Aeroporto voglia destinare un'area a verde di PAT, ad area a parcheggio.

Pur presentato l'8.3.2007 all'ENAC il Piano di Sviluppo Aeroportuale, **non è mai stato prima depositato in comune**. **Presentato solo dopo Geo-Oikos del'11.11.2009**

Aeroporto Valerio Catullo

Scenario di sviluppo a lungo termine

E' evidente che nel Masterplan presentato alla Commissione VIA è mancante delle proiezioni di Sviluppo a lungo termine, che tra l'altro prevede la "seconda pista" e la seconda aerostazione posta a nord dell'esistente.



← SECONDA AEROSTAZIONE

← SECONDA PISTA

← NUOVO CASELLO A22

← STAZIONE FERROVIARIA

2024 - 2044

AEROPORTI SISTEMA DEL GARDA

Verona



Brescia

Lo scenario di **70.000** movimenti annui previsti, (contro i 35.000 attuali) è **gravemente impattante sulla qualità della vita** dell'abitato di Caselle... dove risiedono 5.000 abitanti che - se approvato - arriveranno ad avere un aeroporto... **“a poche decine di metri”** dalle loro abitazioni e, di fatto, si troveranno ad avere gli aerei in sosta... a pochi passi dall'uscio di casa.

2.2.2 Fase n. 2 (scenario 70000 movimenti)

Gli interventi previsti nella fase n. 2, con riferimento alla numerazione in figura 2.4 sono i seguenti:

1. SISTEMA AIR SIDE
 - c. Aree per ricarica batterie e rifornimento acqua mezzi di rampa.
 - d. Acquisizione terreni e realizzazione nuovo piazzale di sosta aeromobili Sud/Est.
 - e. Piazzola deicing con raccolta glicole
 - f. Acquisizione terreni testata 22 per adeguamento strip con rifacimento della perimetrale nord.
2. SISTEMA AEROSTAZIONI PASSEGGERI
 - c. Nuovo molo di imbarco passeggeri; nuova sala bagagli.
 - d. Sopraelevazione dell'aerostazione arrivi e edificio di collegamento tra i terminal arrivi e partenze su più livelli.
 - e. Ampliamento area Nord/Ovest (accasermamenti – blocco tecnico – hangar).
3. VIABILITA' E PARCHEGGI/AREA CENTRALE
 - b. Parcheggio multipiano da 1000 posti auto con collegamento aereo aerostazione e stazione ferroviaria.
 - c. Riconfigurazione della viabilità di accesso land side con inserimento di rotonde di circolazione e copertura percorsi pedonali.
4. AREE TECNICHE
 - a. Nuovi spogliatoi operai di rampa.
 - b. Nuove aree tecniche zona Nord/Est, urbanizzazione e ampliamento officina e ricovero mezzi di rampa.
 - c. Nuova caserma VV.F. a Nord/Ovest della pista di volo.
5. IMPIANTI TECNOLOGICI
 - a. Interventi per sistemazione pozzetti strip.
 - b. Sistema di monitoraggio acustico.
 - c. Adeguamento della rete elettrica di alimentazione in media tensione.
 - d. Adeguamento fognature acque meteoriche.

Pertanto, quanto riportato nella pagina 10... è evidente che si configura quale essere un **“raddoppio” dell'attuale Aeroporto di Verona**, che avrà ulteriormente ad essere aumentato poi, per quanto previsto nella pagina 12 quando, nel Masterplan, si vorrebbe arrivare a far sì che all'Aeroporto Catullo... ci siano **82.000 movimenti annui** con tutti i decolli sulla Città.

2.2.3 Fase n. 3 (scenario 82000 movimenti)

Gli interventi previsti nella fase n. 3, con riferimento alla numerazione in figura 2.5 sono i seguenti:

1. SISTEMA AIR SIDE
 - a. Nuovo raccordo testata 04
 - b. Rettificazione confini per viabilità di servizio + pista sussidiaria
 - c. Piazzola prova motori zona ex AMI
 - d. Completamento piazzale di sosta aeromobili area Sud/Est
 - e. Nuova torre di controllo 30x1.2
2. SISTEMA AEROSTAZIONI PASSEGGERI
 - a. Nuove aree operative (officine – mensa – uffici – hotel – area direzionale)
3. VIABILITA' E PARCHEGGI/AREA CENTRALE
 - a. Nuovi parcheggi multipiano
4. AREE TECNICHE
 - a. Spostamento depositi carburanti

Per lo “scenario da 70.000” movimenti all’anno è stata allegata la planimetria come riportata a pagina 11 (sotto riprodotta). Poi nel Masterplan presentato, per lo “scenario di 82.000 movimenti” è stata presentata una planimetria come riportata a pagina 13 che non avrebbe evidenziato bene la seconda pista e nemmeno evidenziato la seconda aerostazione.

Dell’esistenza della volontà dell’Aeroporto Catullo, di volere realizzare la “seconda pista”, bisogna interpretare quanto scritto a pagina 12 dove con queste due parole: “pista sussidiaria” si scrive in modo “sibillino” la volontà di realizzare un’altra seconda pista evitando però di evidenziare in modo chiaro questa loro volontà sulla planimetria di pagina 13.

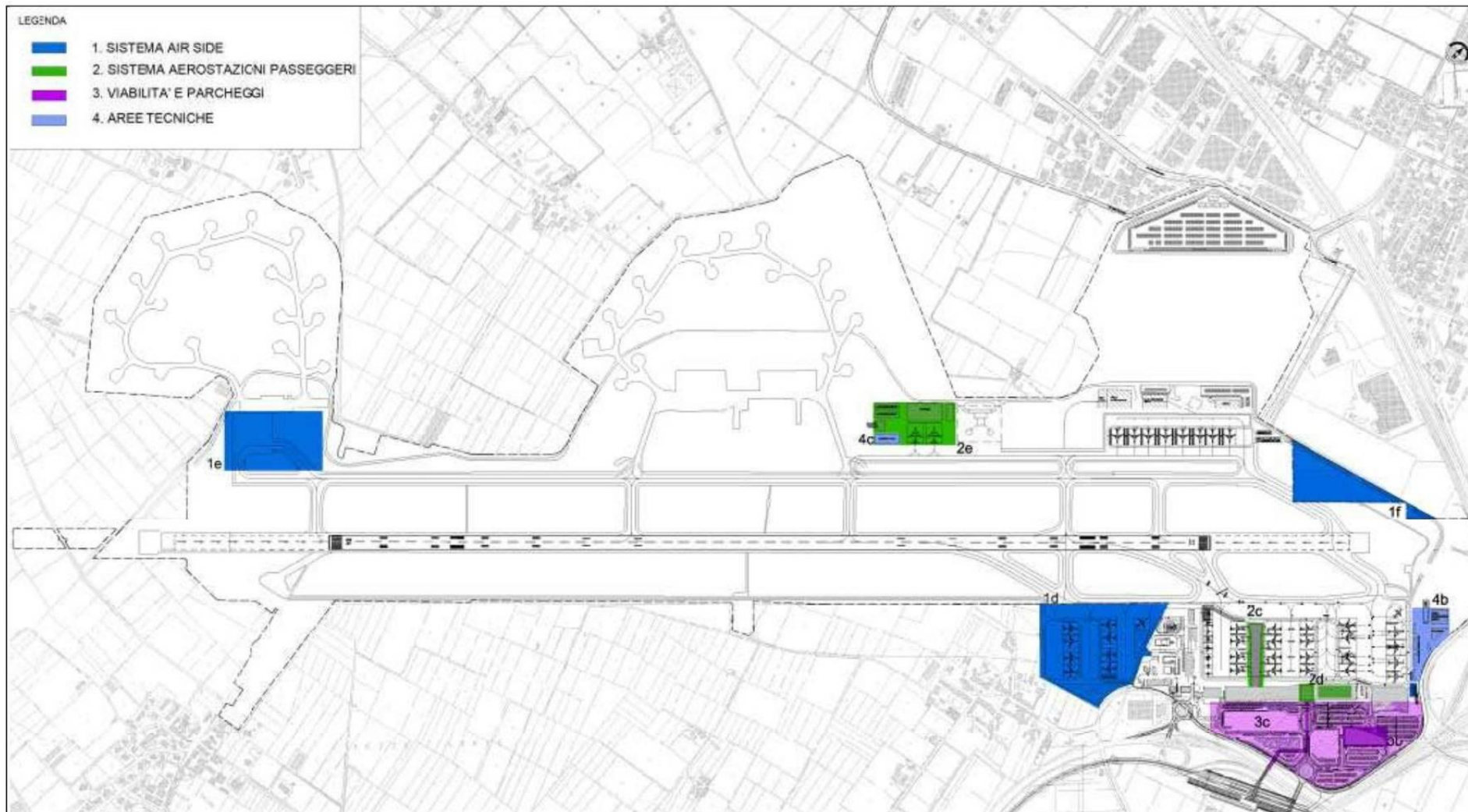
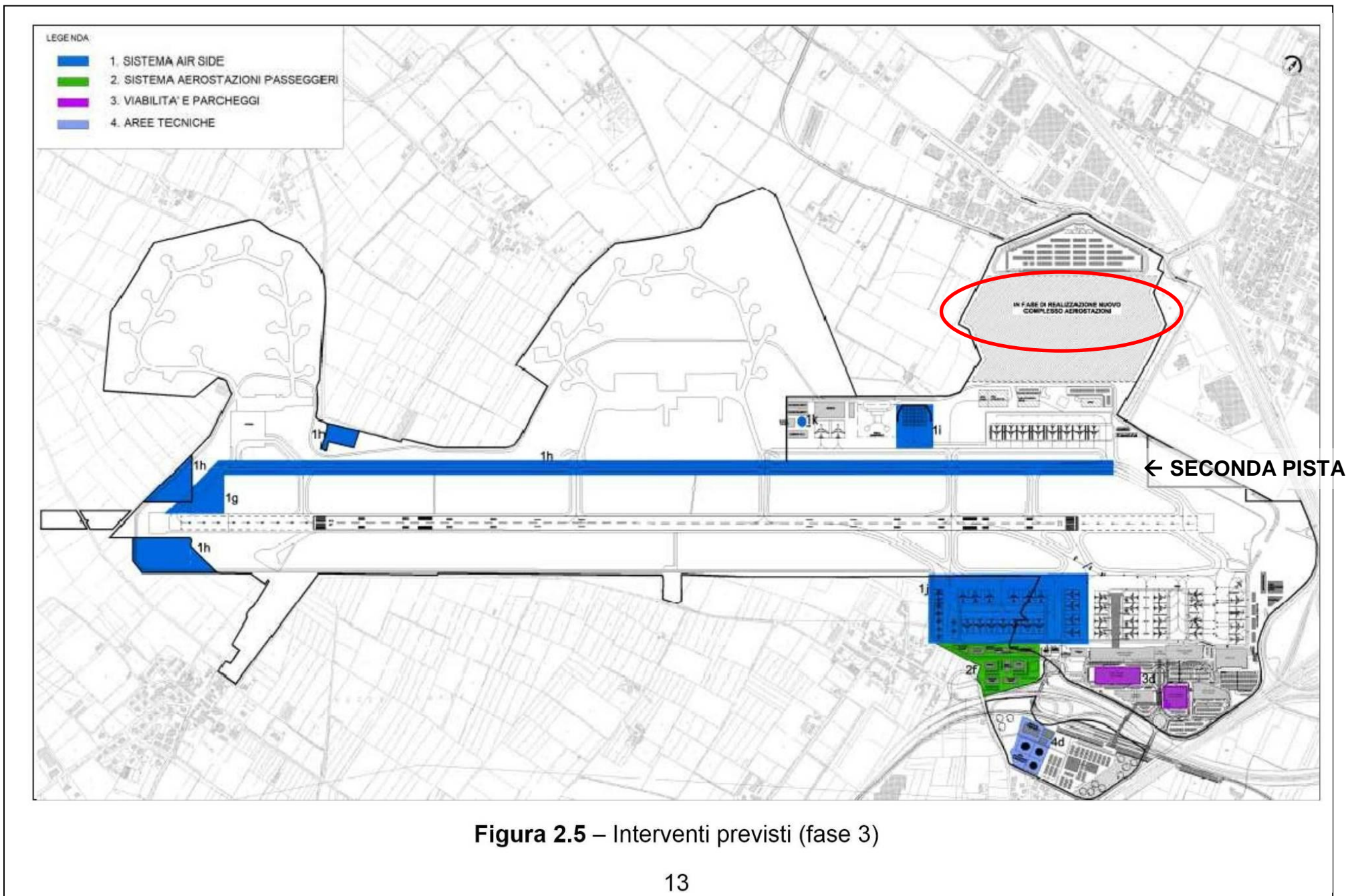


Figura 2.4 – Interventi previsti (fase 2)

Nella planimetria di pag. 13 quel rettangolo azzurro, parallelo all'attuale pista indicato come "1. Sistema air side", tradotto *in parole povere* ha un solo significato: si vuole realizzare una seconda pista parallela l'esistente.

In questa planimetria, dovrebbe poi essere meglio specificata la frase, riportata nell'elisse rossa in cui si legge: "***in fase di realizzazione nuovo complesso aerostazione***". Sarebbe qui la seconda e nuova Aerostazione?



Il capitolo 2.3 di questo Masterplan che ricordo va sottoposto a VAS e non a VIA prevederebbe che nei prossimi 4 anni, i movimenti del Catullo dai **37.927** del 2009 arrivassero ai **70.425** del 2014 (+ 85,68%) e che i passeggeri dai **3.065.968** del 2009 diventassero **5.089.835** del 2014 (+ 66%). Ed è pertanto evidente che quanto qui previsto, dato che prima di eseguire i lavori bisognerà sottoporre alle Valutazioni di Impatto Ambientale quanto si vorrebbe realizzare e solo **una fantasia progettuale e, non è la realtà.**

2.3 Previsioni di traffico aereo per il periodo di attuazione del Masterplan

Il Masterplan è stato elaborato a partire dall'analisi delle previsioni di traffico formulate dalla IATA, le quali mostrano che la crescita del traffico avrà tassi di incremento notevoli nei prossimi anni per poi proseguire con andamenti molto più ridotti.

Tabella 2.3 – Movimenti aeromobili (high case)¹¹ - previsione 2014/2024

Anno	2014	2019	2024
Movimenti nazionali	24.114	26.304	28.567
Movimenti internazionali	44.713	48.149	51.762
Movimenti cargo	1.598	1.729	1.866
Totali movimenti	70.425	76.182	82.195
Movimenti Busy day ¹²	254	285	319
Movimenti ora di punta	26	28	30

Tabella 2.4 – Traffico pax, totale (high case) – previsione 2014/2024

Anno	2014	2019	2024
Totale passeggeri	5.089.835	5.776.716	6.503.556

Tabella 2.5 – Traffico merci, totale – previsione 2014/2024

Anno	2014	2019	2024
Totale merci (Ton.)	23.739	29.559	35.380

Livello di capacità del sistema *Airside* previsto per il 2024 (terza fase di attuazione del piano):

- numero massimo di movimenti pari a 29-30 ogni ora (17-18 arrivi e 12 partenze);
- nell'ora di punta 5-6 aeromobili saranno in ritardo;
- numero complessivo di 36-37 posizioni di sosta al netto di quelle per l'Aviazione Generale.

¹¹ **High case:** scenario corrispondente ad una penetrazione pari al 75% del settore low cost nell'aeroporto.

¹² **Busy Day:** valori giornalieri ed orari della domanda di traffico relativi al secondo giorno più trafficato della settimana media del mese di punta dell'anno preso a riferimento.

Aeroporto o Autoporto?

Arrivati a questo punto e visto queste prime ipotesi, credo sia inutile esaminare il resto della documentazione che costituirebbe il cosiddetto: **“Piano di ammodernamento e sviluppo a breve-medio termine dell’Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca”** soprattutto, dato che quanto qui ipotizzato più che un... **AEROporto** sembra si voglia realizzare un... **AUTOporto** a servizio di turisti da trasportare all'estero, quando un vero progetto di un **Piano di Sviluppo dell’Aeroporto di Verona** dovrebbe invece essere predisposto per **portare turisti a Verona** e... non il contrario.

Tutto ciò premesso credo che il Ministero dell’Ambiente dovrebbe imporre all’Aeroporto Catullo, uno schema che potrebbe essere così riassunto:

1° Predisporre una **“V.I.A. in sanatoria” dal 14.03.1999.**

Dal 14 Marzo del 1999 l’Aeroporto Valerio Catullo di Verona, ha prolungato la pista di 500 metri, ha spostato le rotte di decollo che avvenivano sulla campagna (con decolli su pista 22) a decolli che ora avvengono sulla Città di Verona... densamente abitata (con decolli su pista 04), ha triplicato l’area di parcheggio degli aerei, ha quadruplicato la superficie dell’aerostazione e ha realizzato enormi aree destinate a parcheggi.

Tutto questo è stato operato dalla Catullo S.p.A. senza alcuna sottoposizione a preventiva V.I.A. e senza alcuna predisposizione e/o realizzazione di opere di Mitigazione Ambientale e/o opere di Compensazione.

2° Realizzare opere di mitigazione e di compensazione per la VIA.

Qualora suddetta **“V.I.A. in Sanatoria dal 1999”** avesse da ottenere parere positivo, il Catullo deve realizzare - prima di tutto - quanto necessario a Mitigare, Compensare, Risanare e Restaurare l’Ambiente per quanto già causato dalla attività dell’Aeroporto Catullo in questi ultimi 10 anni.

3° Predisporre una **“V.A.S.” per il “Masterplan” dell’Aeroporto**

Se una V.I.A. di quanto fino ad oggi realizzato avesse da ottenere un parere positivo e dopo aver risanato l’ambiente e i danni creati, si potrebbe poi predisporre un Masterplan di un **Piano di sviluppo dell’Aeroporto Catullo di Verona** (con V.A.S.) che dovrebbe essere così sintetizzato:

Passeggeri anno: massimo 3,0-3,5 milioni, di cui la maggior parte di questi dovranno essere turisti che arrivano a Verona e non turisti che vanno via a spendere in altri Stati e/o in altre Nazioni.

Movimenti anno: massimo 40 mila, di cui la maggior parte costituiti da collegamenti low cost con le Città Europee al fine di favorire il turismo che **“viene a Verona”** e non quello che va... **“via da Verona”**.

Nessun sorvolo della Città di Verona e quindi decolli solo su pista 22 con adeguamento delle aree per la tipologia di aerei per... **“portare turisti”**.

Conclusioni

Il sottoscritto nell'evidenziare il testo della lettera ricevuta "per conoscenza" dal Sindaco di Sommacampagna, ed indirizzata all'Aeroporto Catullo, avente ad oggetto: "Richiesta di perizia asseverata in merito ad interventi realizzati dalla Società "Aeroporto Valerio Catullo S.p.A." a partire dal 19 marzo 1999" ribadisce e rimarca che la Commissione Europea non ha potuto esprimersi (pratica EU-Pilot 240/08/ENVI) proprio per mancanza di informazioni per come queste... "non le sono state fornite dalle Autorità Italiane".

E' pertanto evidente che qualsiasi nuovo intervento all'Aeroporto Catullo deve prima risolvere con una "V.I.A. in sanatoria" quanto fino ad oggi è già stato realizzato, modificato, ampliato, potenziato, ecc, ecc.

Dato poi che un "Masterplan"... è evidentemente che è un Piano e/o un Programma e quindi NON è un Progetto... qualsiasi piano di sviluppo dell'Aeroporto Catullo dovrà essere sottoposto a V.A.S. poi se questo avesse da ottenere i pareri positivi, i vari e singoli progetti, quando questi verranno poi predisposti, tra 4 anni, tra 8 anni, tra 12 o 24 anni, dovranno essere sottoposti "a preventiva" Valutazione di Impatto Ambientale in rapporto al tempo e alla situazione che sarà presente in quel periodo.

In considerazione di quanto sin qui espresso, con un particolare attenzione si invitano i Sindaci dell'intorno aeroportuale, la Presidenza della Provincia di Verona e anche la Presidenza della Camera di Commercio di Verona al pretendere che "da parte della Catullo S.p.A." sia predisposto un Masterplan che preveda la realizzazione di un AEROPORTO sia a servizio della Città e non di un AUTOporto dove milioni di passeggeri abbiano da parcheggiare l'auto in enormi parcheggi per... andare "a spendere" in altri Stati e Nazioni.

E' evidente che se la "Aeroporti Sistema del Garda" vuole arrivare ad avere un pareggio economico (dopo aver speso quasi 80 milioni di euro per l'Aeroporto di Brescia) deve iniziare a "far lavorare" quell'Aeroporto, ad esempio spostando su il "Gabriele d'Annunzio" tutti quei voli che fanno sì che i turisti vadano a spendere in altri Stati e in altre Nazioni.

Da mesi, se non da anni ormai, il sottoscritto sostiene che quanto fino ad oggi realizzato all'Aeroporto Valerio Catullo di Verona, da dopo l'entrata in vigore della Direttiva V.I.A. deve essere sottoposto a Valutazione di Impatto Ambientale con una "VIA in sanatoria" da realizzare subito.

E che il Masterplan dell'Aeroporto Catullo debba essere sottoposto a VAS è poi altrettanto evidente quando tra la documentazione presentata a Geo-Oikos si preannuncia che verrà realizzato un collegamento ferroviario con il Motorcity, ma non si scrive che questo porterà circa 1,5 milioni di passeggeri all'Aeroporto Catullo con il conseguente aumento dei voli.

Aeroporto Valerio Catullo

Il nuovo autodromo - Motorcity



AEROPORTI SISTEMA DEL GARDA
Verona  Brescia

Il sottoscritto da mesi sostiene che bisogna "condonare" quanto realizzato dal 14 marzo 1999 ad oggi all'Aeroporto Catullo e che un eventuale nuovo Masterplan deve essere sottoposto a VAS, visto che i massimi responsabili dell'Aeroporto, non perdono occasione di rimarcare i loro obiettivi, come ad esempio quanto riportato su AirPress del mese di **Febbraio 2010** in un articolo che ha questo titolo: "**Verona: l'incremento della redditività aziendale nelle strategie della ripresa**".

Un articolo ovviamente di cui non si parla e non si scrive mai delle problematiche ambientali create dall'Aeroporto nell'intorno aeroportuale, ma alcune frasi contenute in quell'articolo dovrebbero essere lette e pertanto le dichiarazioni ivi riportate devono essere evidenziate e poste all'attenzione del Ministero dell'Ambiente soprattutto per segnalare che il presunto Masterplan presentato alla Commissione VIA e solo una parte di quello che, veramente l'Aeroporto Catullo vuole, effettivamente realizzare.

Prima di concludere devo ricordare - di nuovo - che un **Masterplan** che possa definirsi tale deve e dovrebbe per primo **essere sottoposto a V.A.S.** anche e perché l'Aeroporto Catullo S.p.A. in Fiere e Manifestazioni e in articoli ed interviste presenta un **Piano di Sviluppo** che è **diverso di quello presentato al Ministero dell'Ambiente.**

Il vero Masterplan del Catullo... e non quello presentato al Ministero dell'Ambiente e che avrebbe ottenuto un parere dalla Commissione VIA-VAS deve essere rifatto in toto, in quanto a servizio dell'Aeroporto è previsto un nuovo casello Autostradale, una seconda pista, una seconda aerostazione, una nuova stazione ferroviaria, un nuovo collegamento ferroviario con l'Autodromo, il Mover People, tutti interventi che a quanto pare rientrerebbero tra le "altre opere" come elencate nella sottostante Tabella?

Ognuno di questi singoli progetti, come sopra elencati, dovrebbero essere sottoposti a V.I.A. ma prima, il Masterplan (quello vero) dell'Aeroporto Catullo, dovrebbe essere sottoposto a V.A.S.

A titolo di semplice curiosità, per il valore che hanno le dichiarazioni riportate in un articolo anche se autorevole di "AirPress", si riportano dichiarazioni dei Responsabili dell'Aeroporto Catullo, come li dichiarate, tra cui:

... nel 2020. Anno quest'ultimo nel quale si dovrà pensare ad una nuova Aerostazione quando si potrebbero ipotizzare tra i dieci e i quindici milioni di passeggeri attorno al 2048.

Nei programmi del management di Verona-Villafranca c'è quello di fare dell'aeroporto un polo di interconnessione con la mobilità di superficie del territorio guardando sia alla ferrovia che alla strada. Oltre al casello autostradale dedicato, il programma si fonda su un mover people di collegamento con Verona Città (stazione FS), il collegamento tra il terminal e Motorcity, l'Autodromo che sta nascendo nel veronese e la connessione ferroviaria tra l'aerostazione e la linea FS Verona- Mantova.

Solo per queste ultime dichiarazioni, così come riportate in un articolo di giornale, il Masterplan del Piano di Sviluppo dell'Aeroporto Catullo deve essere sottoposto a V.A.S. mentre per tutto quello realizzato senza VIA, dal 14.03.1999 presso l'Aeroporto Catullo di Verona deve essere realizzata una "V.I.A. in sanatoria".

Certo che le considerazioni, come qui espresse, verranno attentamente esaminate, al fine che l'Aeroporto Catullo venga ri_chiamato al rispetto delle normative a difesa dell'Ambiente, si porgono i più distinti saluti.

Un cittadino "nativo" di Caselle:

Beniamino Sandrini

In Allegato:

Ultima lettera della Commissione Europea EU-Pilot 240/08/ENVI e serie di Documenti come ricevuti dal Ministero dell'Ambiente

Tabella 4.3 – Matrice di individuazione dei probabili impatti

COMPONENTI AMBIENTALI		AZIONI	CANTIERE	PRESENZA ED ESERCIZIO DELLE OPERE DI AMMODERNAMENTO						ALTRE OPERE
			Cantieri per la realizzazione delle opere previste dal Masterplan	Attività di volo ed accessorie – Pista ed opere AIR SIDE	Piazzola deicing aeromobili	Piazzola prova motori	Spostamento deposito carburanti	Attività di servizio di scalo, civili e accessorie – Opere LAND SIDE	Incidenti possibili: esplosioni, rilasci di sostanze inquinanti	Trasporti – Traffico indotto e modifiche alle infrastrutture viarie
ATMOSFERA	Emissioni in atmosfera									
AMBIENTE LUMINOSO										
AMBIENTE ACUSTICO	Rumore									
	Vibrazioni									
RADIAZIONI IONIZZANTI E NON IONIZZANTI										
ACQUA	Approvvigionamenti e scarichi									
	Acque meteoriche									
	Acque superficiali									
	Qualità acque sotterranee									
SUOLO E SOTTOSUOLO	Morfologia									
	Pedologia e geochimica									
	Geologia, idrogeologia e geotecnica									
	Uso del suolo									
VEGETAZIONE E FLORA										
FAUNA	Avifauna									
	Altra fauna									
ECOSISTEMI	Ecosistemi agricoli									
	Ecosistemi delle aree umide									
QUALITÀ AMBIENTALE DEL PAESAGGIO										
PATRIMONIO STORICO-CULTURALE										
POPOLAZIONE	Salute e benessere della popolazione									
	Assetto infrastrutturale e funzionale									
ASSETTO SOCIO-ECONOMICO	Mercato del lavoro									
	Attività industriali, commerciali, turistiche									
	Attività agricole, forestali, pastorali									