

Beniamino Sandrini
Via del Fante, n° 21
37066 CASELLE di Sommacampagna - VR
Cell. 3485214565 e_mail: sandriben@tin.it



Caselle di Sommacampagna

Lì, 3 Maggio 2008

All' **Avv. Vito Riggio**
Presidente E.N.A.C.
Viale del Castro Pretorio, 118
00185 ROMA

Oggetto: **Segnalazione - URGENTE -** in merito alla edificazione del **"Verona Airport Hotel"** e della **"Città del Vino e del Cibo"**
[Due interventi inseriti nel P.A.T. il "Piano di Assetto del Territorio" del Comune di Sommacampagna in "corso di adozione"]

[-] Premessa:

In data 28.1.2008, avevo scritto, all'Ing. Bruno Agricola, una lettera con oggetto: *"Mancanza di VIA dell'Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca"*.

L'Ing. Bruno Agricola (per conoscenza) mi rispondeva in data 11.2.2008, con una lettera avente questo oggetto: *"Assoggettamento alla procedura di VIA dell'Aeroporto di Verona – Valerio Catullo –"*.

In data 11.3.2008 all'Ufficio Urbanistica del Comune di Sommacampagna, scrivevo con questo oggetto: *"Mancanza di VIA dell'Aeroporto Catullo. Richiesta copia atti e documenti inerenti alla VIA e richiesta informazioni sul: Verona Airport Hotel"*.

In data 22.3.2008, scrivevo all'Avv. Vito Riggio una lettera con questo oggetto: *"Nuove edificazioni... in fine pista all'Aeroporto V. Catullo di Verona."*



In data 2.04.2008 ho ricevuto una lettera dalla Aeroporto Valerio Catullo S.p.A. avente questo oggetto: *"Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca Valutazione di Impatto Ambientale"*. In detta lettera, in merito alla V.I.A. vi è stato scritto: *"sarà quindi ENAC Dipartimento Pianificazione Aeroportuale a promuovere e a gestire le successive azioni istituzionali, con gli Enti in indirizzo"*.

Tutto ciò premesso, scrivo questa **segnalazione - URGENTE -**, perché solo oggi ho appreso che, a seguito della Delibera di Consiglio Comunale n° 37 dell'11 Luglio 2007, **l'Accordo di Concertazione tra l'Aeroporto Catullo e il Sindaco del Comune di Sommacampagna...** da pochi giorni, è già stato sottoscritto e come tale, *quanto ivi deciso*, verrà inserito nel P.A.T. il Piano di Assetto del Territorio Comunale, autorizzando così il **"Verona Airport Hotel"** da 140 stanze e la **Città del Vino e del Cibo**, un shopping center da 70.000 mq. due interventi che si vuole realizzare, in aree sottostanti, il **sentiero di atterraggio del Catullo** utilizzando la "Pista 22". (e, in decollo, la "Pista 04").

Nelle aree evidenziate nelle foto, a fianco riprodotte (che sono state tratte da una presentazione della ditta proponente i due interventi), **NON** si evidenzia che queste aree, sono *"in asse"* con la pista dell'Aeroporto Catullo di Verona.

Mi sono accorto di queste 2 nuove edificazioni, verificando documenti relativi alla **"Mancanza della V.I.A."** dell'Aeroporto Catullo e, alle **conseguenze... sul territorio...** di questa **"mancanza"** di sottoposizione alla V.I.A..

In questi ultimi giorni, dopo aver preso conoscenza di altre Norme e di Leggi già in vigore da tempo, ho appreso che su **alcune aree di Caselle**, come a lato evidenziate nelle immagini, vi sono altre interferenze legislative che ne condizionano l'utilizzo, come questo è stato ipotizzato dalla ditte proprietarie riconducibili a: **C.I.S. – Centro Investimenti Sviluppo S.p.A.** di Villafranca.

Da documenti.... **"ufficiali"** della **C.I.S. S.p.A.** (depositati alla CONSOB per l'aumento di Capitale), in merito alla ditta: **"Le Corti srl"**, proponente la **"Città del Vino e del Cibo"**, si legge: *"La società è proprietaria di un compendio immobiliare composto da un'area di circa 142.000 mq. nel territorio del Comune di Sommacampagna (VR) per il quale è già stato inoltrato un progetto di valorizzazione che prevede la realizzazione di un parco a tema commerciale nel campo del vino e del cibo"*.

In merito poi ad altra ditta, la: **"Nuova Corte Palazzina srl"**, proponente de il: **"Verona Airport Hotel"**, si legge: *"La società è proprietaria di un'area di 19.000 mq. situata nel comune di Sommacampagna (VR), comprensiva di fabbricati da ristrutturare fino a circa 20.000 mc. La società ha ottenuto parere positivo al progetto definitivo per l'ottenimento della concessione edilizia per realizzare una struttura alberghiera"*.

Questi due interventi sono ubicati in asse pista dell'Aeroporto Catullo e quindi sono soggetti alle norme per la sicurezza di volo e delle attività dell'Aeroporto Catullo... che quindi... **vanno ad interferire, anche con le scelte del P.A.T.**

In data 28 Luglio 1988, i pezzi di un aereo F-104 (il motore), dopo aver attraversato la "A4", caddero a pochi metri dalle case fermandosi nell'area indicata dal cerchio



Non ricordo la data esatta, ma nell'area indicata nel cerchio, anni fa, vi fu un grave incidente autostradale con 13 morti bruciati vivi causa esplosione di autocisterna.

[-] Rischio “diffuso” sul territorio comunale... causato dalla presenza dell'Aeroporto Catullo. [Esempio: incidente del 13.12.1995]

La sicurezza da Rischio Aeroportuale dei territori limitrofi alle Aerostazioni, è normata dal: **D.Lgs. 9.5.2005 n° 96, Aviazione civile e gestioni aeroportuali: modifiche al Codice della navigazione**. E per i contenuti dei primi commi degli art. **707** e **708** del suddetto Decreto Legislativo, mi sento autorizzato a scrivere.

Art. 707 (Determinazione delle zone soggette a limitazioni). - Al fine di garantire la sicurezza della navigazione aerea, l'E.N.A.C. individua le zone da sottoporre a vincolo nelle aree limitrofe agli aeroporti e stabilisce le limitazioni relative agli ostacoli per la navigazione aerea ed ai potenziali pericoli per la stessa, conformemente alla normativa tecnica internazionale. Gli enti locali, nell'esercizio delle proprie competenze in ordine alla programmazione ed al governo del territorio, adeguano i propri strumenti di pianificazione alle prescrizioni dell'E.N.A.C. Art. 708 (Opposizione). - Nel termine di sessanta giorni dall'avviso di deposito di cui all'articolo 707, quarto comma, chiunque vi abbia interesse può', con atto notificato all'E.N.A.C, proporre opposizione avverso la determinazione della zona soggetta a limitazioni. Di questa facoltà, e del predetto termine, e' fatta menzione nel medesimo avviso.

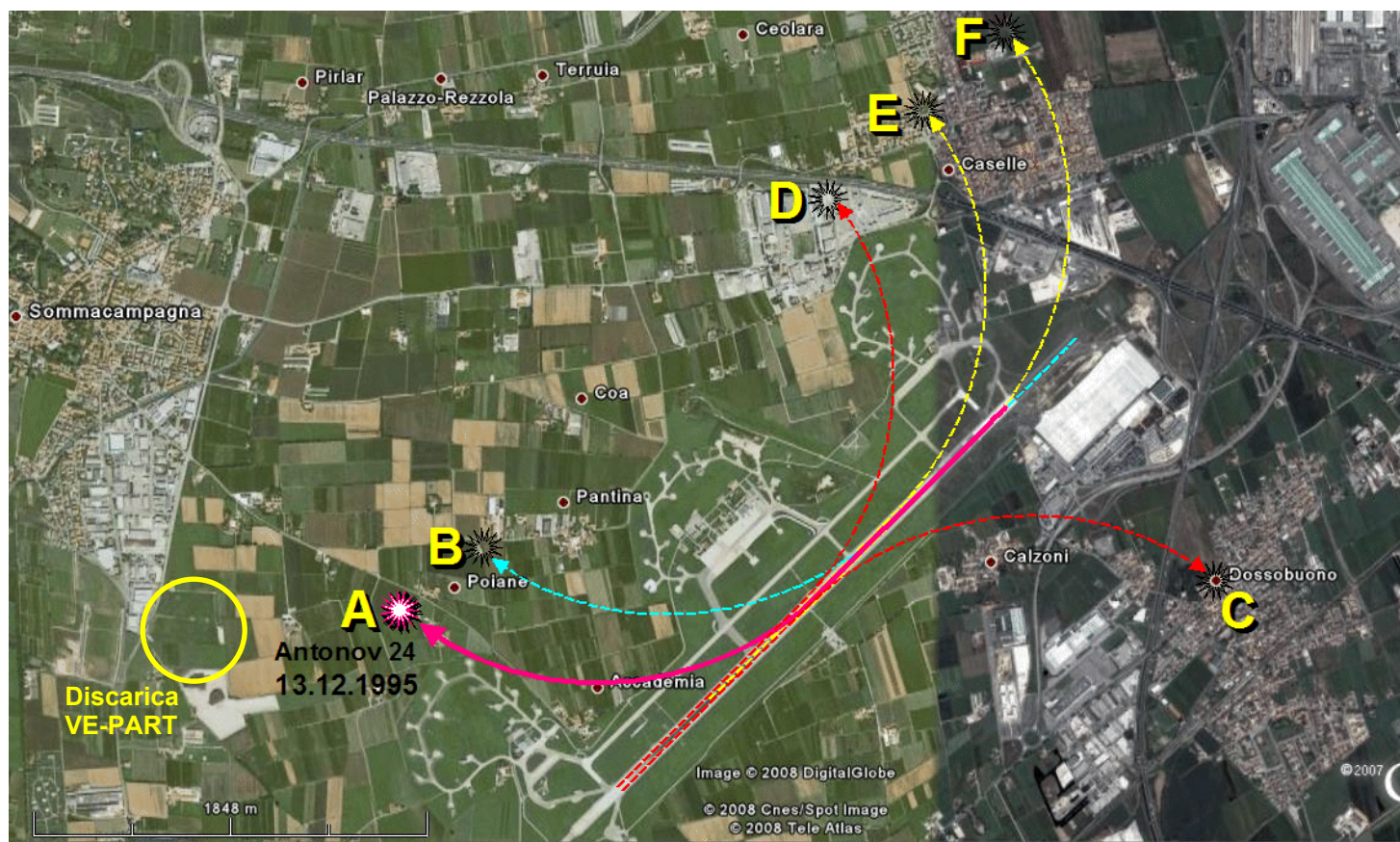
Che le aree dell'intorno aeroportuale **siano soggette a rischio**, è ovvio, ed è evidente e, come **esempio reale e concreto** vorrei ricordare quanto accaduto il 13 Dicembre 1995, **evidenziando “il luogo”** di un **incidente aereo, conseguente alla caduta** di un **Antonov 24** che ha causato la **morte di 49 persone**.

L'aereo è caduto nel territorio di Sommacampagna in località *Poiane*, come indicato con il punto “**A**” nella foto allegata, probabilmente con una traiettoria come l'ho qui... “ipotizzata” con la linea di... colore violetto.

Se, 13 anni fa... la pista fosse stata prolungata come lo è oggi, quindi con maggior lunghezza e un diverso punto di inizio di decollo, forse l'aereo poteva cadere in una zona diversa, tra le corti *Poiane* e la *Pantina*, avrebbe potuto cadere nel punto indicato come: “**B**”.

Ben diversa e molto ben più grave, sarebbe stata la situazione, se quel giorno l'Antonov avesse decollato verso Verona. Se l'avesse fatto, sarebbe caduto sul campanile di Dossobuono e sulle... case attorno: “**C**”.

Se l'Antonov 24, quel giorno, sempre decollando verso Verona, avesse invece effettuato una virata verso sinistra, **sarebbe caduto** sulla ditta: Viviani Solventi, come ho evidenziato nel punto “**D**”, o sarebbe caduto nel punto “**E**” (dove abitavo/abito), o poteva cadere sul punto “**F**” dove ci sono gli Impianti Sportivi di Caselle.



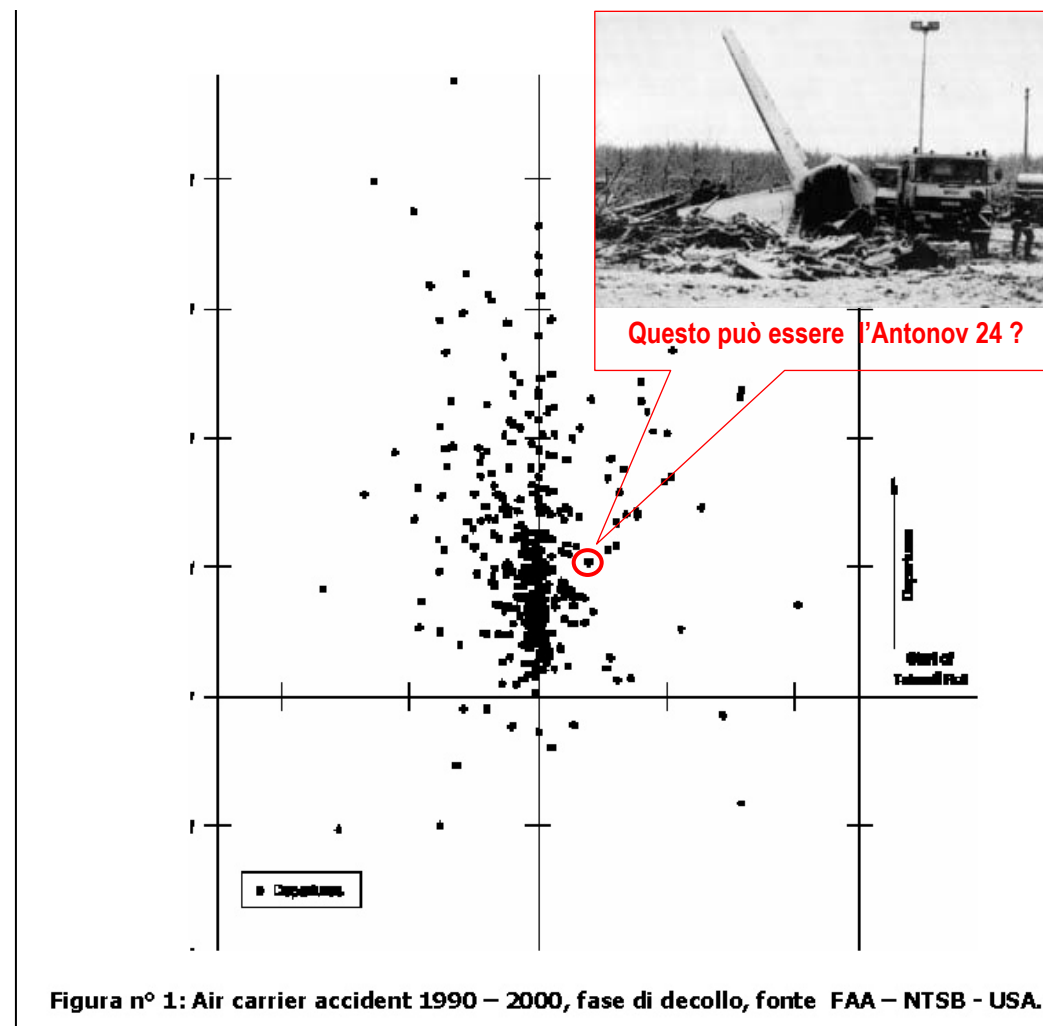
Solo il caso ha voluto che l'aereo cadesse in zona disabitata? O il Pilota, ha cercato di evitare di cadere sulle corti: *Accademia*, *Poiane* o *Pantina*? O il Pilota può aver deciso di cadere in una zona disabitata per non proseguire nella sua caduta, sul centro abitato di Sommacampagna? O sulla Discarica della VE-PART?

E' evidente che vivere attorno ad un aeroporto vi sono dei rischi. Ricordo l'incidente di Linate, quando la caduta di un aereo civile causò la morte di oltre 100 persone o l'incidente aereo di Casalecchio sul Reno, quando un aereo militare si schiantò su una scuola causando 12 morti. Gli aerei delle volte cadono, è certo.

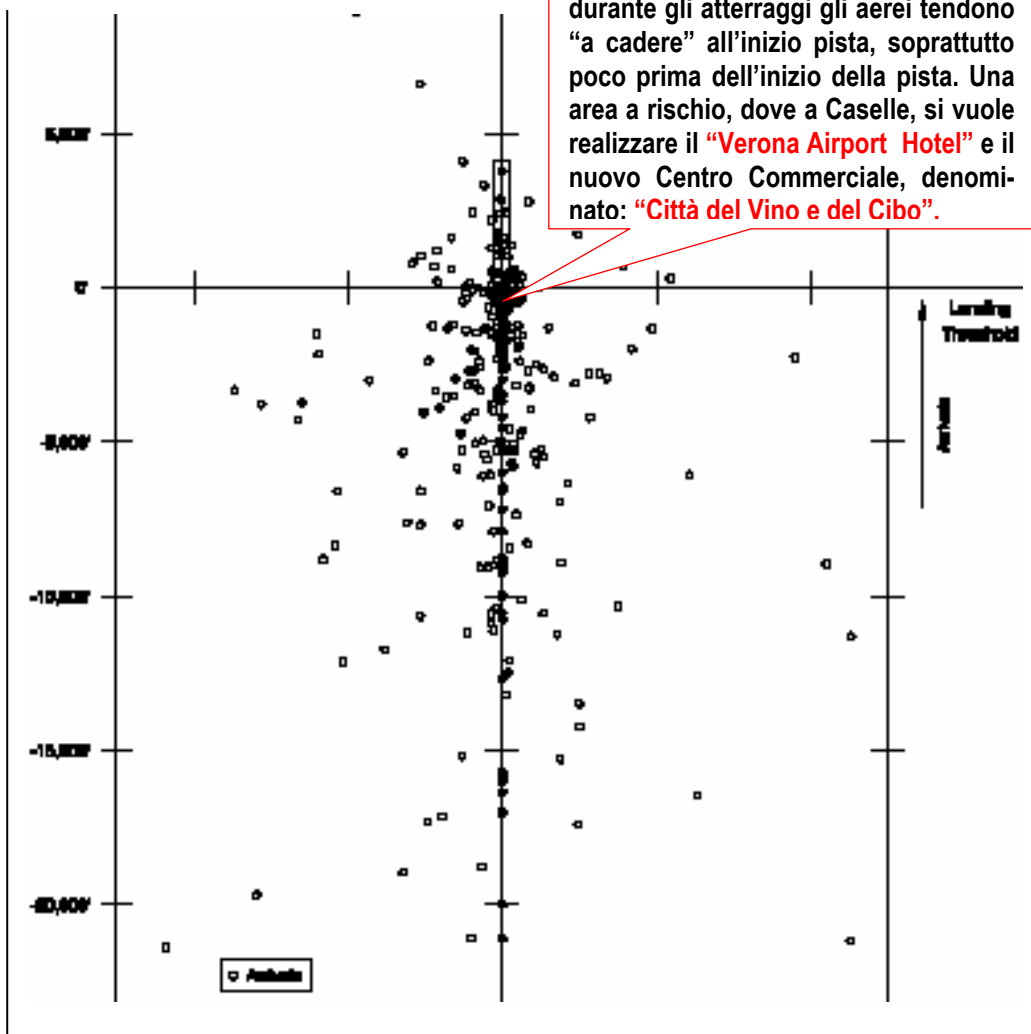
Quindi l'ENAC si occupa della navigazione aerea e i Comuni Aeroportuali dovrebbero occuparsi della sicurezza dei Cittadini che vivono attorno agli Aeroporti.

Secondo questa logica attorno agli aeroporti dovrebbe esserci il deserto, **ma gli aerei cadono “dove vogliono” loro**, come evidenziato dalle seguenti immagini, tratte da dei comunicati stampa di Aero Habitat. Un Centro Studi che si occupa anche delle problematiche dei cittadini residenti nell'intorno degli aeroporti d'Italia.

Zona di rischio di incidente aereo: **IN DECOLLO**



IN ATTERRAGGIO

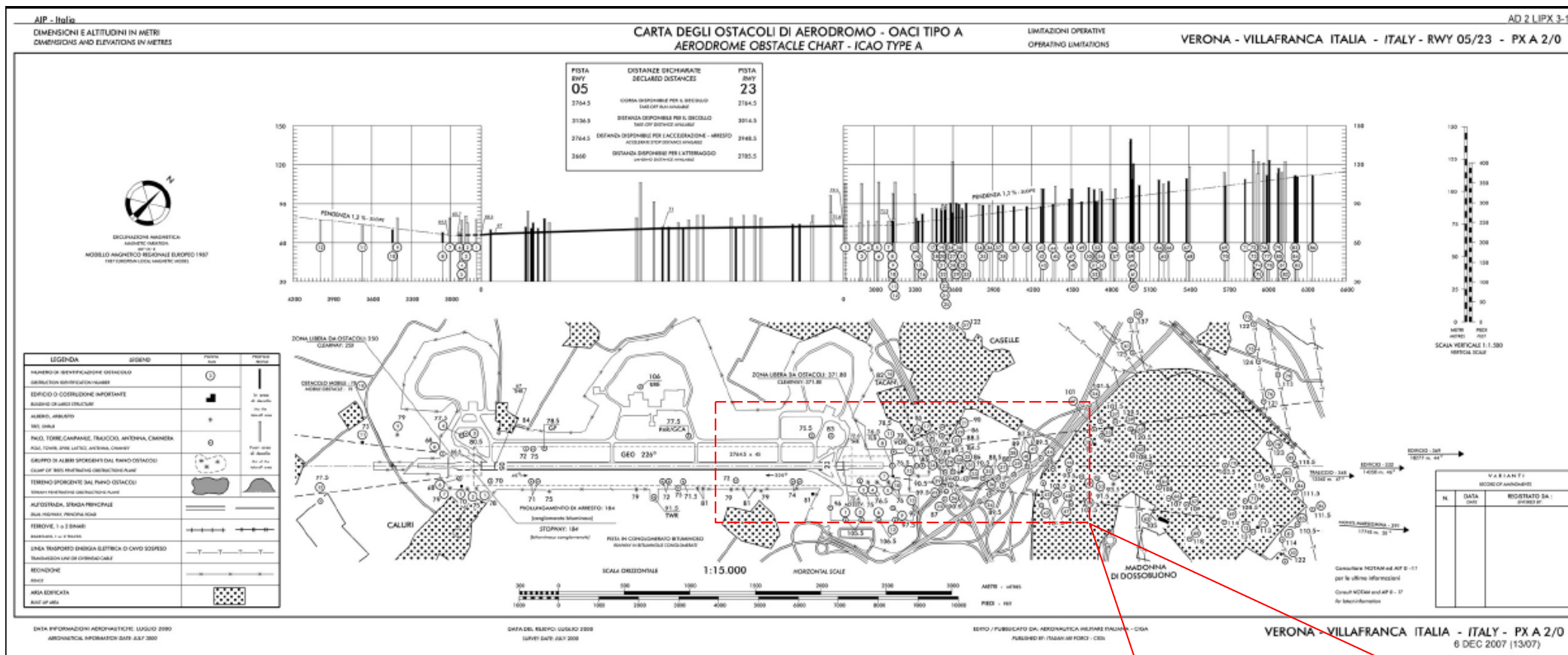


I Comuni interessati da questi incidenti aerei, dovrebbero dotarsi di adeguati strumenti e/o di precauzioni, ad esempio un **Piano di Rischio per la Protezione Civile** come, da poche settimane, **ha adottato il Commissario Prefettizio del Comune di Villafranca**, in merito al quale su un articolo pubblicato sull'ARENA si legge: *Dopo dodici anni, ecco il nuovo piano del Comune per fronteggiare le emergenze. E uno dei rischi che corre Villafranca può arrivare dal cielo. Infatti, nel documento approvato dal commissario Elio Faillaci il rischio del disastro aereo è classificato come «accadimento probabile».*

Al sottoscritto, non risulta che il Comune di Sommacampagna si sia mai dotato di un **Piano di Rischio per la Protezione Civile**, eppure, di aerei sul suolo del Comune di Sommacampagna, oltre l'aereo civile dell'Antonov 24, ne sono già caduti altri, in particolare gli aerei militari, di cui uno, anche sulla **Corte Palazzina**.

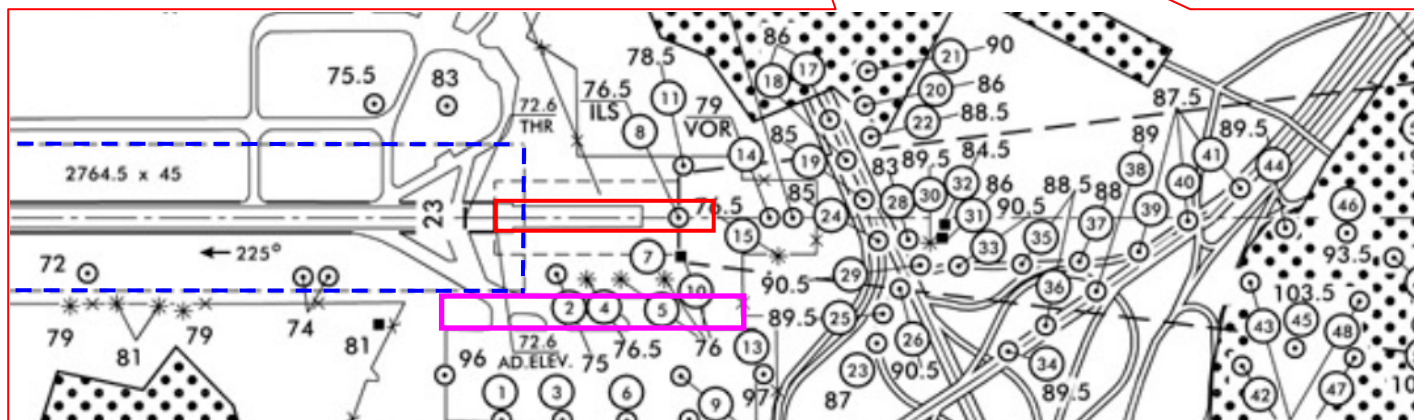
[-] Analisi delle mappe e delle planimetrie aeroportuali... ad oggi in uso:

Prima di entrare nel merito di un qualsiasi **Piano di Rischio Aeroportuale**, premessa evidente ad un **Piano di Rischio per la Protezione Civile**, c'è da riportare e commentare alcune mappe tratte da siti ufficiali dell'**ENAC** e dell'**ENAV**, al fine di ottenere un quadro, il più possibile ampio, sulle problematiche in questione:

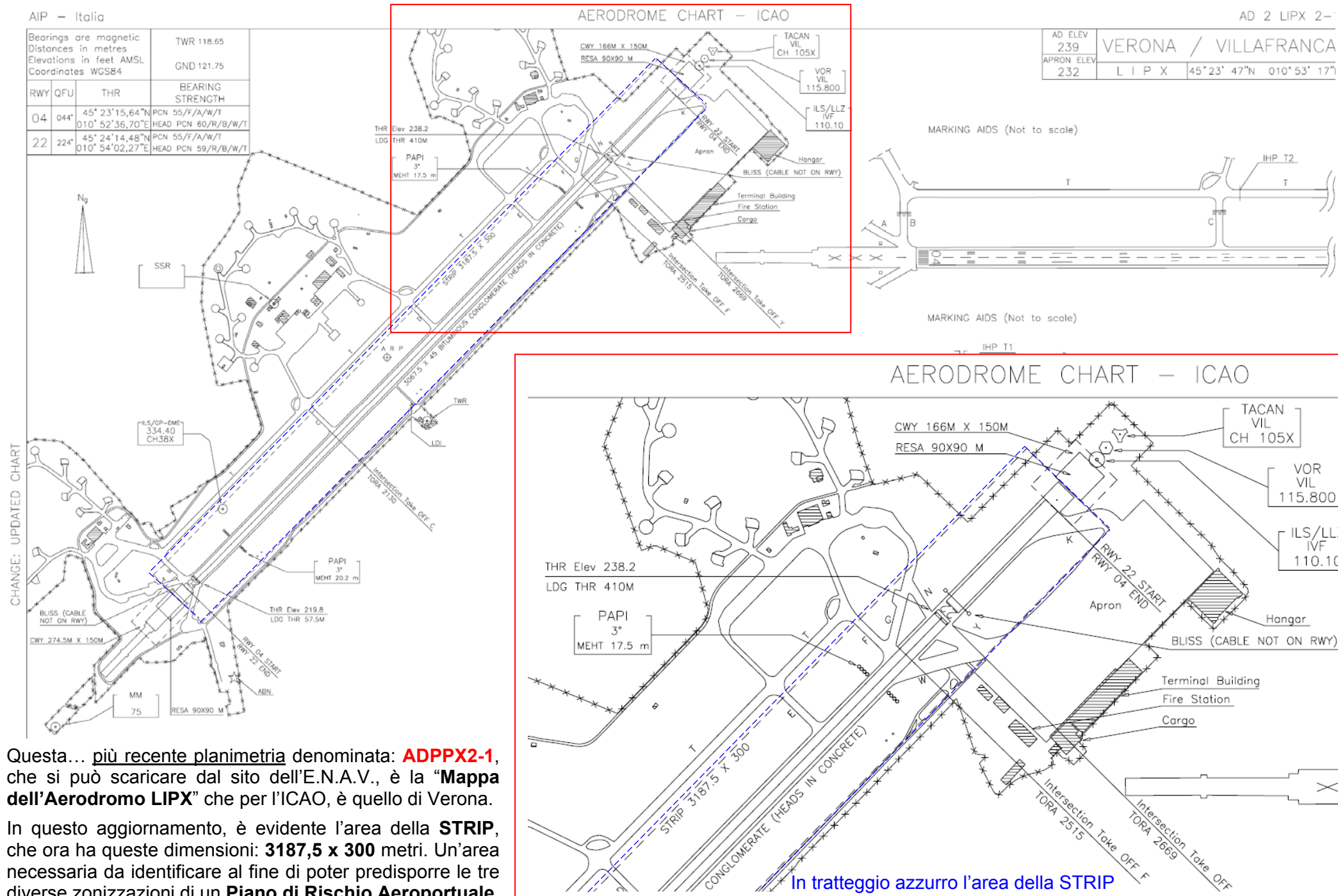


Questa mappa denominata: **ADPPX3-1** che si può scaricare dal sito dell'E.N.A.V., sarebbe la **"Carta degli ostacoli di Aerodromo"**. Una planimetria che risulta essere stata pubblicata dall'Aeronautica Militare il **6 Dicembre 2007**... ma che si basa su "Informazioni Aeronautiche" del... **Luglio 2000**.

Una mappa che non è aggiornata da quasi 8 anni e che quindi **non riporta** il prolungamento della pista (rettangolo di colore rosso), il conseguente prolungamento dell'area della "Strip" indicato con il tratteggio azzurro e che non riporta l'ampliamento del piazzale di sosta degli aerei (in colore violetto).



Ben diversa, invece, è la situazione finale, riportata in questa mappa, tratta dal sito web dell'ENAV, pubblicata il 31 gennaio 2008, **ma aggiornata al 22.5.2006**



[-] Il “Piano di Rischio” dell'Aeroporto Catullo e le norme, oggi, in vigore.

Qualche giorno fa, **sul sito web dell'E.N.A.C.** ho preso visione del *Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti - Edizione 2 - Emendamento 4 del 30 gennaio 2008*. Da detto Regolamento, estraggo alcuni paragrafi **tra i più significativi da segnalare** e che sono propedeutici ad una loro applicazione... nelle aree ubicate oltre l'area della STRIP come designata per l'Aeroporto V. Catullo. **Un Piano di Rischio che deve essere realizzato con “il buon senso”.**

6.1 Scopo. Fermo restando il livello di sicurezza raggiunto, non può tuttavia considerarsi nulla la possibilità di accadimento di incidenti che possono coinvolgere le aree limitrofe agli scali aeroportuali. Tali aree sono state fino ad oggi urbanizzate nel rispetto di normative che ne hanno previsto un utilizzo sicuro e compatibile con l'attività aeronautica; lo scopo dei piani di rischio è quello di rafforzare, tramite un finalizzato governo del territorio, i livelli di tutela nelle aree limitrofe agli aeroporti. Il presente paragrafo **fornisce gli indirizzi sulla base dei quali i Comuni redigono i piani di rischio rivolti alla tutela del territorio limitrofo agli aeroporti** per il rischio connesso all'attività aerea.

6.2 Applicabilità. Le limitazioni derivanti dall'attuazione dei piani di rischio, adottati in base al presente paragrafo, **si applicano alle nuove opere e alle nuove attività da insediare** nel territorio circostante l'aeroporto.

6.3 Natura e contenuti dei piani di rischio. Il piano di rischio è un documento contenente le indicazioni e le **prescrizioni da recepire negli strumenti urbanistici** dei singoli Comuni ai sensi dell'art. 707 del codice della navigazione.

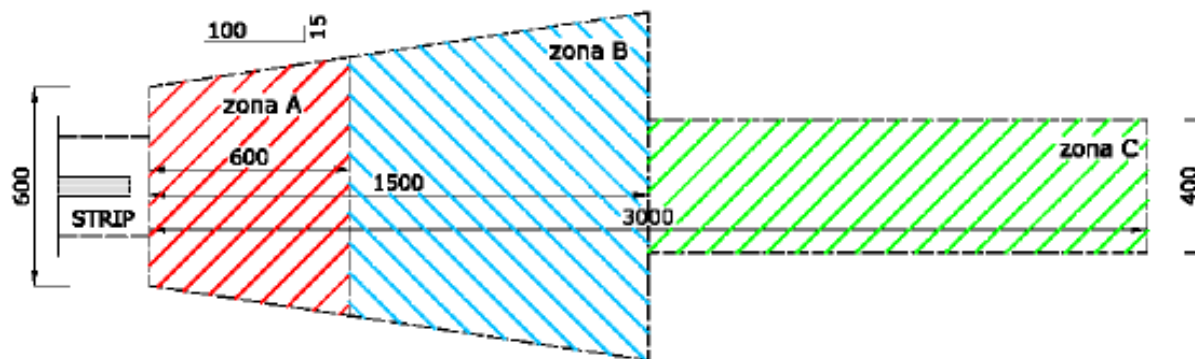
6.4 Condizione di vincolo. L'art. 707 del Codice della Navigazione prevede la determinazione di vincoli per le zone soggette a limitazioni, quali quelle nelle **direzioni di decollo e di atterraggio; ciò al fine di mitigare le eventuali conseguenze di un incidente.**

6.5 Individuazione e definizione delle zone di tutela.

In relazione alla distribuzione probabilistica degli eventi aeronautici, **le diverse zone di tutela sono individuate in settori omogenei**, illustrati nelle figure seguenti.

Per piste di volo di codice 3 e di **codice 4:** (vedi immagine a lato)

La geometria delle zone tiene conto della diversa caratterizzazione delle operazioni di decollo e di atterraggio. Per ciascuna zona sono previsti vincoli all'edificazione e sono definite le attività compatibili, in coerenza con quanto indicato nel presente paragrafo. La differenziazione delle indicazioni e delle prescrizioni nelle tre zone provvede a fornire un uniforme livello di tutela.



6.6 Prescrizioni per la redazione del piano di rischio Fermo restando il **mantenimento delle edificazioni e delle attività esistenti sul territorio**, per i nuovi insediamenti sono applicabili i seguenti indirizzi, in termini di contenimento del carico antropico e di individuazione delle attività compatibili, **che i Comuni articolano e dettagliano nei piani di rischio in coerenza con la propria regolamentazione urbanistico – edilizia.**

— **Zona di tutela A:** è da limitare al massimo il carico antropico. In tale zona non vanno quindi previste nuove edificazioni residenziali. Possono essere previste attività non residenziali, con indici di edificabilità bassi, che comportano la **permanenza discontinua di un numero limitato di persone.**

— **Zona di tutela B:** possono essere previsti una modesta funzione residenziale, con indici di edificabilità bassi, e attività non residenziali, con indici di edificabilità medi, che comportano la **permanenza di un numero limitato di persone.**

— **Zona di tutela C:** possono essere previsti un ragionevole incremento della funzione residenziale, con indici di edificabilità medi, **e nuove attività non residenziali.**

Nelle 3 zone vanno evitate: insediamenti ad elevato affollamento; costruzioni di scuole, ospedali e, in generale, obiettivi sensibili; attività che possono creare pericolo di incendio, esplosione e danno ambientale. I piani di rischio sono redatti sulla base dei piani di sviluppo aeroportuali; in mancanza di tali piani, il piano di rischio è redatto sulla base della situazione attuale. Nella **redazione dei piani di rischio i Comuni possono adattare il perimetro e l'estensione delle zone di tutela** sulla base della configurazione del territorio.

Quanto qui sopra riportato... **deve essere pertanto recepito nelle mappe del Piano Regolatore Generale del Comune e/o nel PAT in corso di adozione.** Il tutto dopo che sarà stato approvato il **Piano di Rischio Aeroportuale**, che ad oggi, per quanto riguarda le aree ricadenti nel comune di Sommacampagna, non risulta essere stato... ne predisposto e, ne tantomeno attuato. Il **Piano di Rischio Aeroportuale** prevede una sua applicazione in “testa pista” ad iniziare dopo il termine della: **Striscia di sicurezza della pista (Runway Strip)** Un'area di dimensioni definite che comprende la pista e la stopway, se presente, realizzata allo scopo di ridurre il rischio di danni agli aeromobili in caso di uscita di pista ed a protezione degli aeromobili che la sorvolano in decollo o in atterraggio.

Dal sito web dell'Aeroporto: "V. Catullo" si può scaricare questa immagine dalla quale si evidenzia subito un importante aspetto: in caso di **atterraggio sulla pista 22**, questa è **più corta** rispetto all'atterrare sulla **pista 04**.

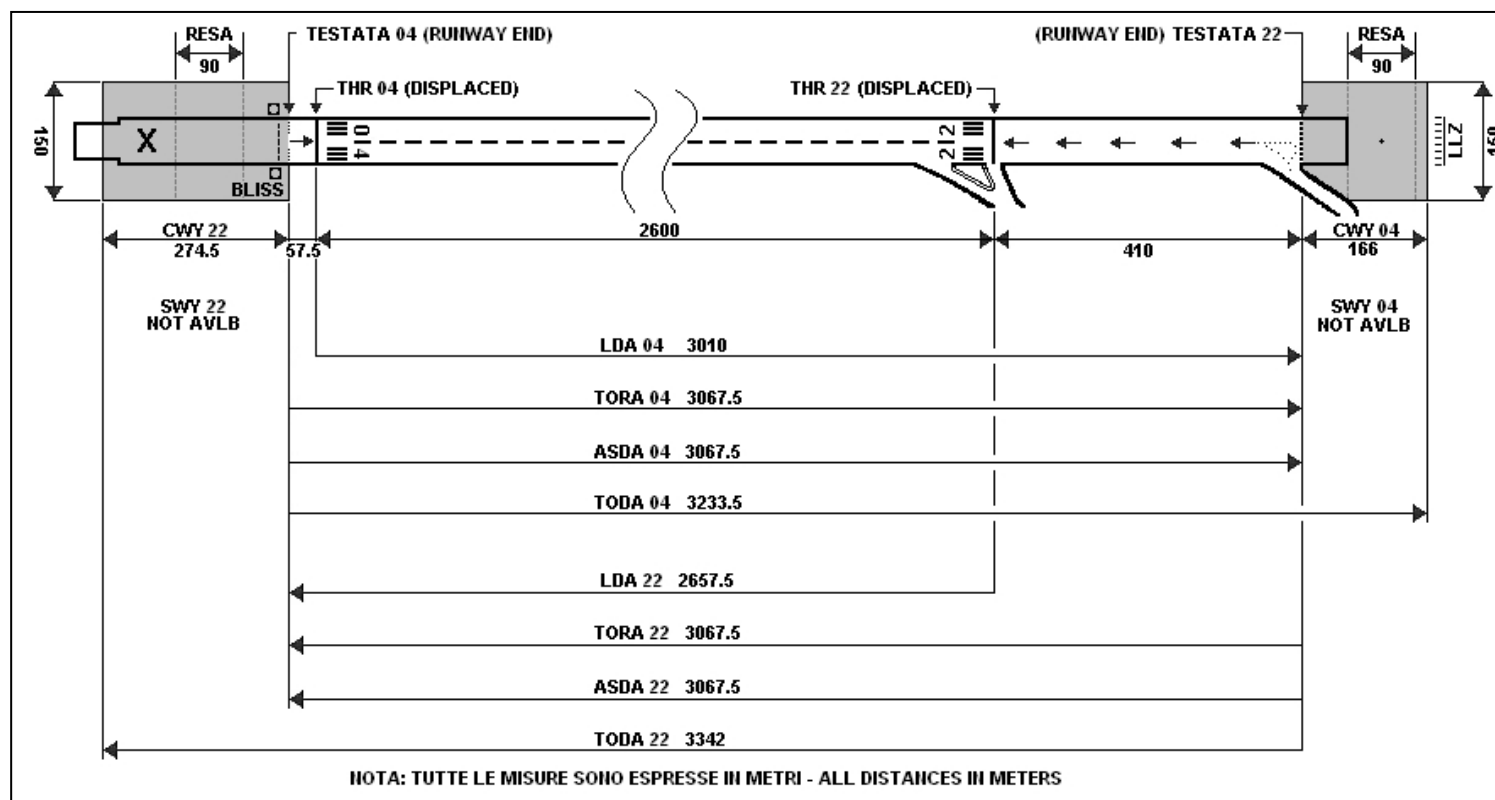
Se si atterra dal lato da: "Villafranca" (04) la pista è lunga **3067,5 m.** (LDA 04) con una area libera di **274,5 m.** (CWY 22).

Se invece... si atterra dal lato da: "Verona" (22), la pista è lunga **2657,5 m.** (LDA 22) con un'area libera di **166 m.** (CWY 04).

L'atterraggio sulla "pista 04", significa avere anche la possibilità di utilizzare i sistemi di atterraggio strumentali. L'atterraggio invece sulla "pista 22" è "a vista" con un unico aiuto ed assistenza, quello denominato: PAPI.

L'atterraggio sulla "pista 22" non viene quasi mai utilizzato se non in caso di avverse condizioni meteorologiche in particolare quando il vento proviene da ovest e/ o da sud ovest.

L'atterraggio più critico, all'Aeroporto Catullo è quello effettuato... utilizzando la **pista 22**.



Per quanto riguarda i **decolli** invece, questi, almeno secondo le determinazioni della Commissione Ambientale Aeroportuale, dovrebbero essere effettuati tutti a partire dalla "pista 04" e quindi "verso Verona", obbligando, tra l'altro, gli aerei in decollo ad effettuare... ad un certo punto prefissato... sopra il VOR, una virata verso destra.

Le determinazioni della Commissione Ambientale Aeroportuale permetterà quindi... l'atterraggio e il decollo utilizzando la "pista 04" e il **rischio delle zone** ubicate in testata "pista 22" dovrebbe essere riferito solo a questa tipologia: il **decollo verso Verona**. Il rischio di "fuori pista" dopo che un aereo possa essere atterrato dovrebbe essere limitato al minimo dato che la lunghezza di detta "pista 04", è lunga... più di 3.000 m..

Dopo tutte queste prime analisi, se prendiamo la foto della C.I.S. s.p.a. e la "allarghiamo" un po' verso sinistra, appare evidente come il "Verona Airport Hotel" e la "Città del Vino e del Cibo" siano posti in asse della pista dell'Aeroporto Valerio Catullo e quindi sottoposte alle norme delle Zone "A" e "B" del [Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti](#) individuate nello "schema" riprodotto nella pagina precedente.

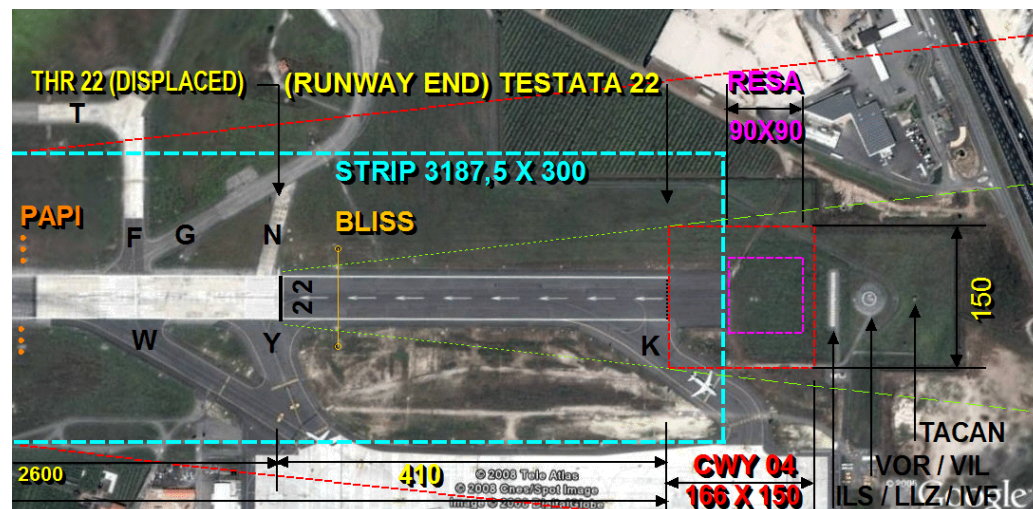


[-] Il Piano di Rischio dell'Aeroporto Catullo sulla "pista 22".

Nell'immagine a lato, sono state riportate una serie di indicazioni e di note tratte dalle precedenti mappe **ENAC**, **ENAV** e dell'Aeroporto Catullo, in particolare si evidenzia la **STRIP**, dal quale limite avrà da iniziare la definizione delle **tre zone** di un eventuale **Piano di Rischio Aeroportuale**... in testata "pista 22".

Come ho relazionato nella precedente pagina, durante la fase di decollo dalla "pista 04", **ai piloti che partono dal Catullo**, viene obbligato di effettuare una virata verso destra, poco dopo il distacco dalla pista, quando l'aereo è ancora in fase di salita e non ha ancora raggiunto la quota di volo di trasferimento.

Il vero problema, **o il vero rischio di un atterraggio sulla "pista 22"**, sono gli **interventi ad alta densità**, che si vuole realizzare all'interno dell'area indicata come **"sentiero di atterraggio"**, che, tratta dalle mappe ENAV, è individuata, in quel **triangolo posto tra le "due linee tratteggiate" di colore giallo** con il vertice che inizia.. e/o è in prossimità del punto di atterraggio sulla **"pista 22"**.



Quindi la larghezza ideale, **una dimensione dettata dal "buon senso"** più che dalle norme di una zonizzazione di un eventuale Piano di Rischio Aeroportuale dovrebbe avere la **stessa inclinazione** del sentiero di atterraggio e **dovrebbe iniziare dalla zona della STRIP** in prossimità del punto di inizio della **"Pista 22"**.

Quanto qui indicato come **Zona 1, 2 e 3**, è l'area di minor superficie che possa interessare il territorio di Caselle, quello posto in testata "pista 22". Nonostante questo dimensionamento... gli edifici che si vorrebbero realizzare all'interno della zona del sentiero di atterraggio, dovrebbero essere impediti in qualsiasi modo.

Aereo in fase di atterraggio, all'Aeroporto Catullo sulla "Pista 22" – L'aereo sulla foto in questo momento si trova ancora sopra il territorio del comune di Verona, il cui confine è evidenziato dalla presenza delle "casce mobili" (container) visibili sulla sinistra della foto.



Quando l'aereo ripreso nelle foto 1, 2 e 3, è atterrato, c'era solo vento contrario e una buona visibilità, ma ben diversa situazione deve essere l'atterraggio sulla pista 22, quando, oltre al vento contrario, possa esserci anche pioggia, neve e/o altro. Una situazione **a rischio?**

Dopo aver sorvolato la Corte Palazzina gli aerei prima di "toccare" la pista, sono come evidenziati nella foto 4, sono obliqui, "non sono in asse pista" proprio a causa del vento che, in questo caso, era proveniente da ovest.

L'atterraggio, *con sorvolo su Verona*, è il modo con più rischio per queste aree.



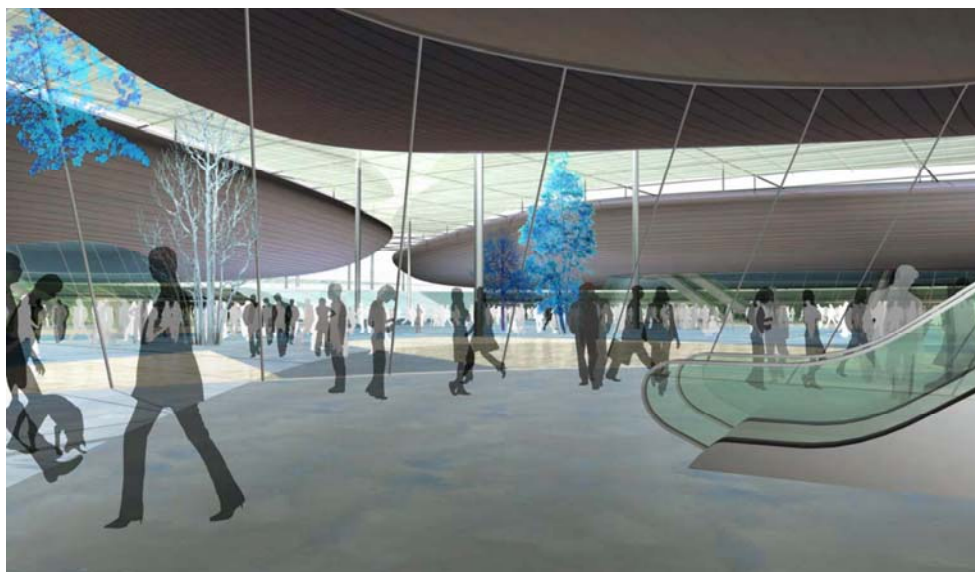
[-] Edificazioni e interventi, “con alta presenza di persone”, ricadenti nelle Zone del “Piano di Rischio” dell’Aeroporto Catullo.

Uno dei nuovi insediamenti che si vorrebbero realizzare in una area posta a fine pista dell’Aeroporto Catullo, in piena Zona A di un eventuale **Piano di Rischio Aeroportuale**, è la trasformazione di un “rudere” di una vecchia “corte agricola”, abbandonata da anni, in un **Hotel da 140 stanze**. Come questo è stato riportato ed illustrato... sul sito web della ditta: **C.I.S. S.p.A.** <http://www.cis-vr.it/documenti/Brochure%20progetti.pdf> all’interno di un documento denominato “**Brochure Progetti**”, nel quale, alla **pagina 8**... è illustrato il costruendo...(secondo la C.I.S. S.p.A.)... **“Verona Airport Hotel”**.

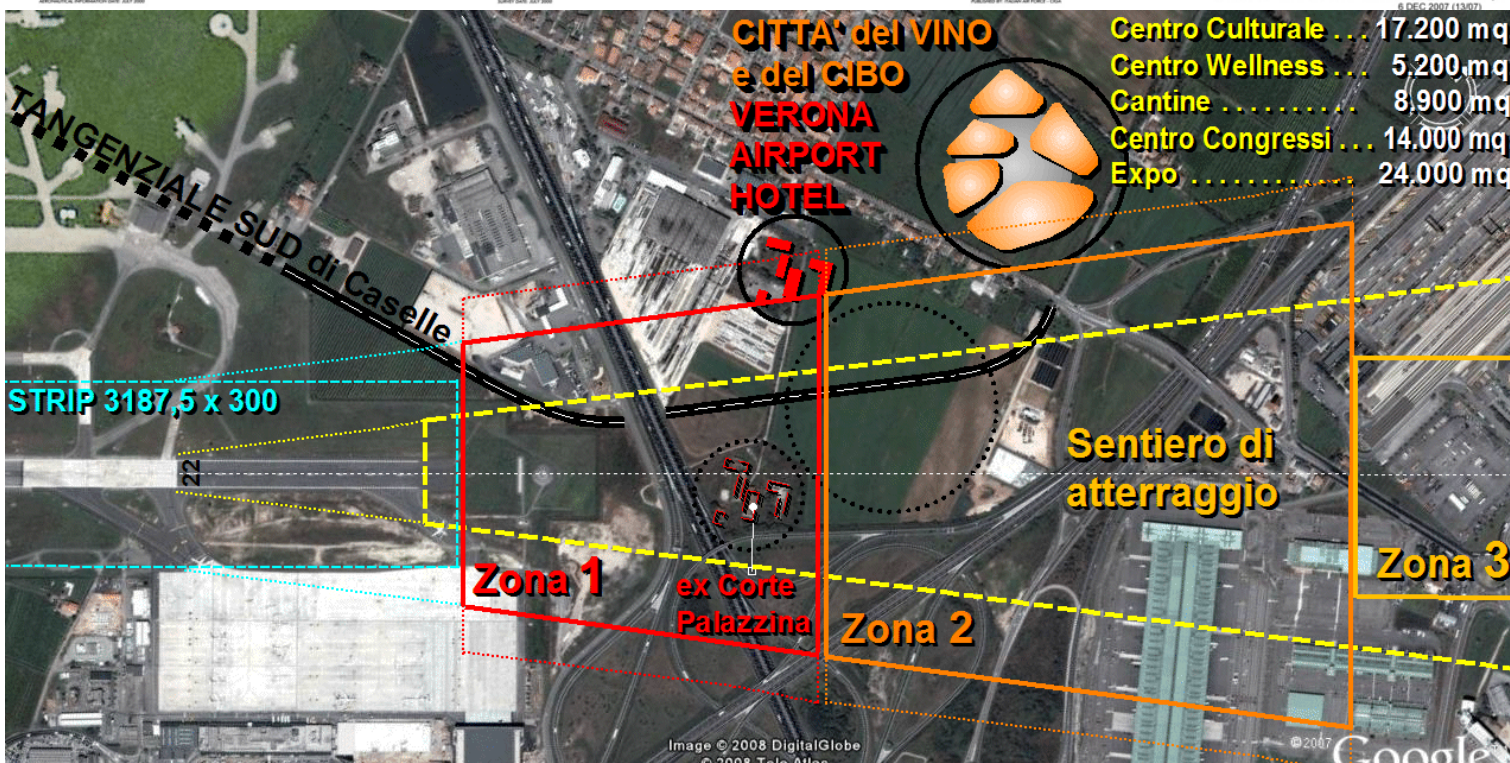
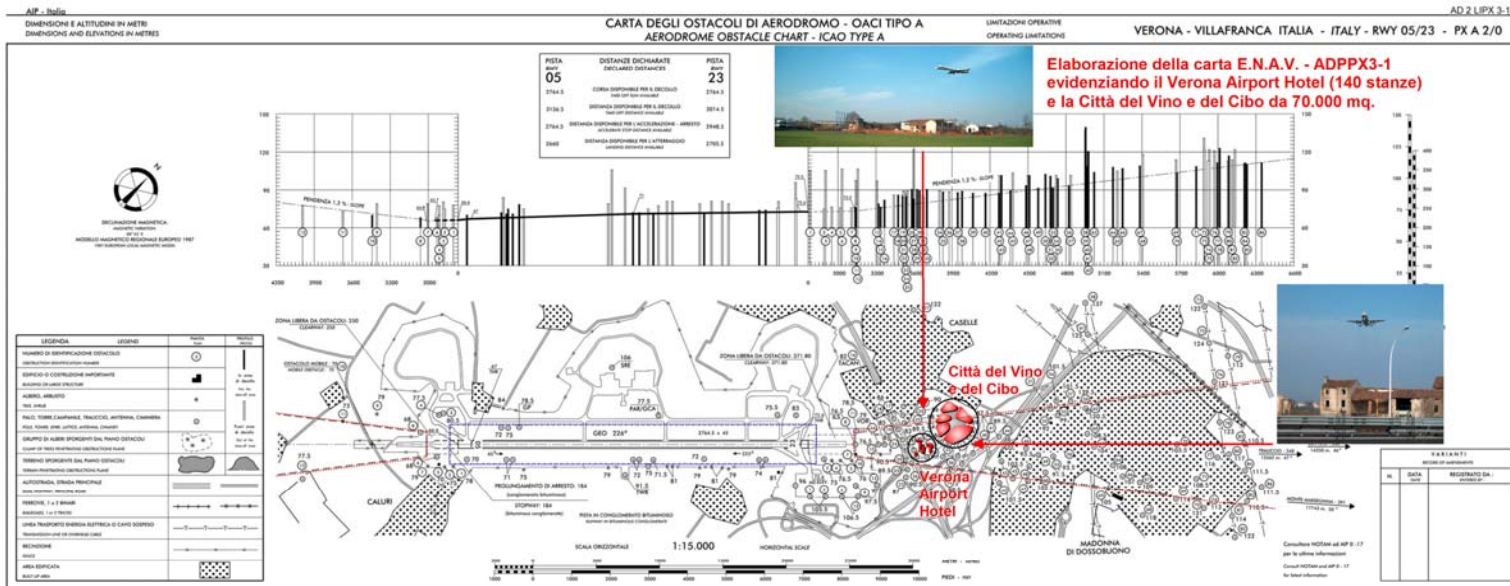
Alla **pagina 7** poi, sempre di detta “**Brochure Progetti**”, è elencato un altro nuovo progetto denominato: **“La Città del Vino e del Cibo”**. Anche questo **nuovo intervento** riconducibile sempre alla **C.I.S. s.p.a** ricade, come area, in parte nella Zona A e, per la maggior parte, in Zona B di un eventuale... **Piano di Rischio** che fosse da essere approvato in testa pista 22.

Credo che “**sia molto evidente**” che è stato scritto che “**vi è una evidente intenzione** di voler costruire (A) un “**Hotel**” da **23.000 mc. per 140 stanze** e (B) un “**Centro Fieristico-Commerciale-Direzionale**” da **70.000 mq.** in piena **Zona “A”** e in... **Zona “B”** di un... **Piano di Rischio Aeroportuale**.

Ma è certo che uno “**shopping center**”, anche se è denominato: “**Città del Vino e del Cibo**”... **non è compatibile con un Piano di Rischio** e con la: **Zona di tutela B**: dove possono essere previsti una modesta funzione residenziale, con indici di edificabilità bassi, e attività non residenziali, con indici di edificabilità medi, che comportano la **permanenza di un numero limitato di persone**.



Nelle aree **ubicate all'interno delle Zone del Piano di Rischio**, dato la vicinanza di queste all'**Aeroporto** si possono realizzare i **parcheggi Low Cost** per l'Aerostazione?



[-] Il Piano Regolatore Generale (oggi in vigore) e... una zonizzazione "adattata"... di un possibile: Piano di Rischio Aeroportuale.

Prima di concludere la presente **"URGENTE segnalazione"**, è necessaria una precisazione che riguarda il sedime dell'Aeroporto. L'Aeroporto "Valerio Catullo di Verona", *che viene anche indicato come quello di Verona-Villafranca*, ha preso questo nome, perché la sede del comando militare, con tutti gli alloggi del personale... era, ed è... ubicata nel comune di Villafranca. In realtà l'area occupata dall'Aeroporto, **per quasi l'80% ricade nel comune di Sommacampagna** e... non interessa le aree del Comune di Verona.

In particolare, quasi tutta la pista e tutta l'Aerostazione del Valerio Catullo, è territorio di Sommacampagna.

Solo una parte dei parcheggi, posti di fronte l'Aerostazione... sono ubicati nel comune di Villafranca.

Questa precisazione è dovuta, non solo per l'attuale Aerostazione del Catullo, ma soprattutto per i nuovi ampliamenti che la Catullo S.p.A. vuole realizzare, tutti ricadenti nel comune di Sommacampagna nelle aree appartenenti all'**Accordo di Concertazione** tra Aeroporto e Sommacampagna, accordo, già firmato.

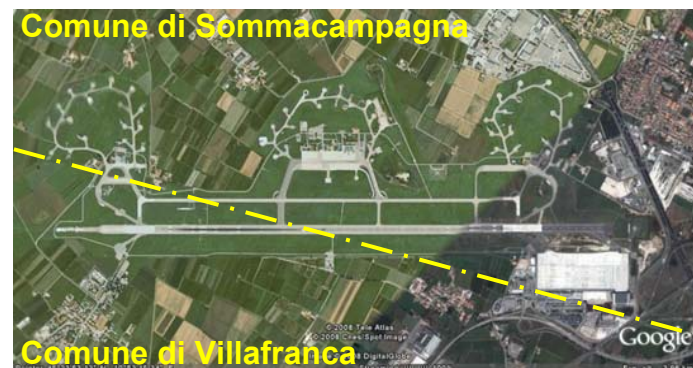
Su questo estratto della "zonizzazione urbanistica" del Piano Regolatore Generale a tutt'oggi ancora in vigore nel Comune di Sommacampagna, sono stati riportati i "vincoli" di un possibile "Piano di Rischio Aeroportuale" che possa essere definito-individuato per le aree ubicate oltre la testata della "pista 22".

Nello **stralcio del P.R.G.** a fianco elaborato, sono state sovrapposte le **zone di un Piano di Rischio "adattato"**, cioè "disegnato" con delle dimensioni leggermente più ridotte "ai lati", (*adattate*) rispetto a come questo schema è stato indicato nel Regolamento approvato dall'E.N.A.C. il 30 Gennaio 2003.

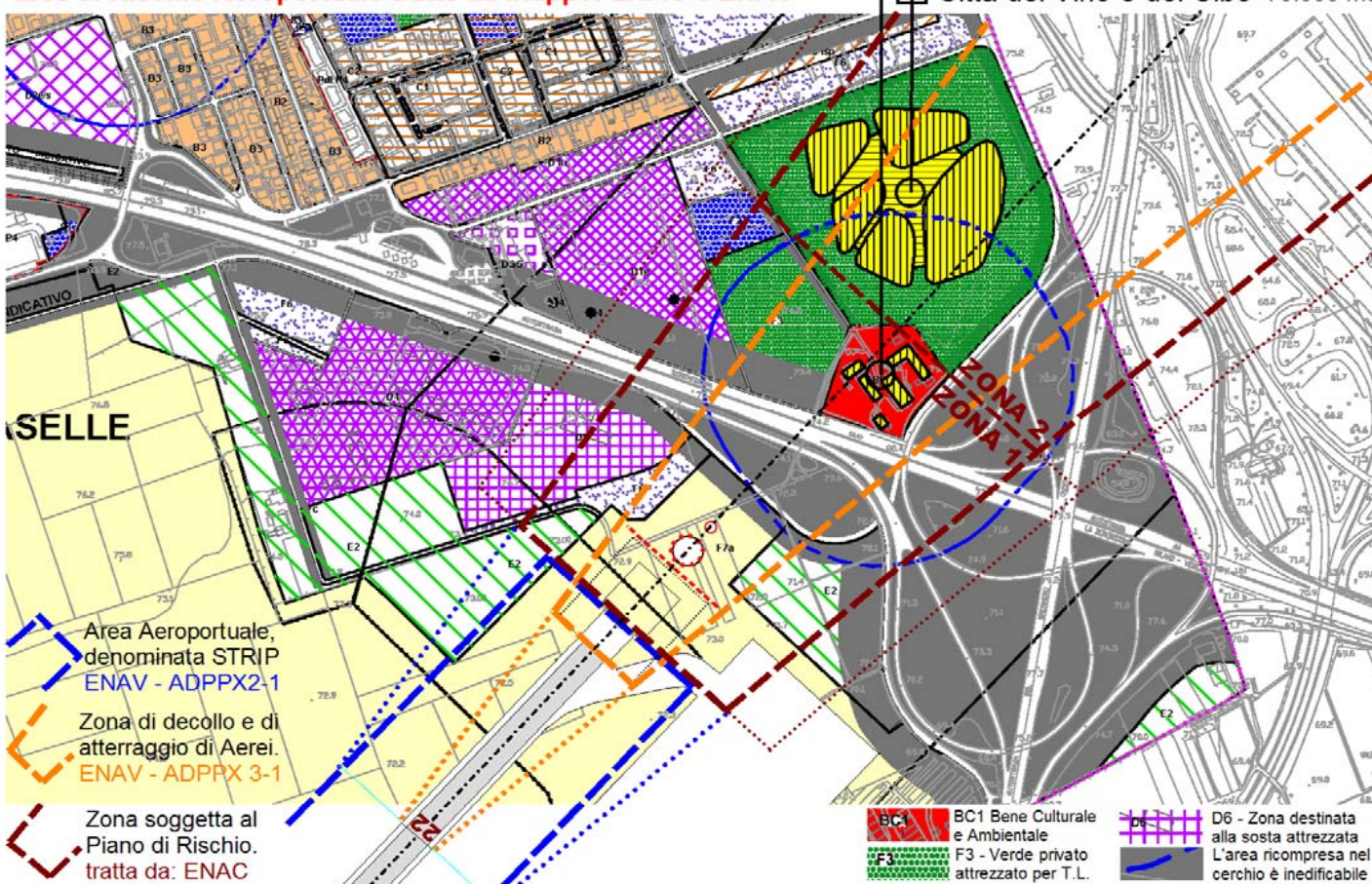
Preso come punto di partenza l'inizio della pista 22 dalla quale l'ENAV ha definito la forma del "sentiero di atterraggio" (indicato con colore arancio) detta limitazione all'edificazione è stata estesa di 150 m. parte per parte a partire dall'inizio "pista 22".

In questo modo, la definizione delle tre Zone di un Piano di Rischio, che inizia dall'area definita STRIP è individuata (nella mappa, qui a fianco riprodotta) con linea di colore marrone scuro... tratteggiata.

Il Regolamento E.N.A.C. al capitolo 9-8 e al punto 6.6, stabilisce che: **"Nella redazione dei piani di rischio i Comuni possono adattare il perimetro e l'estensione delle zone di tutela sulla base della configurazione del territorio"**. Quanto rappresentato nella immagine qui a fianco così elaborata potrebbe essere un esempio di: **adattamento di perimetro?**



Il Piano Regolatore di Sommacampagna "oggi in vigore" e le aree di Rischio Aeroportuale tratte da mappe: ENAC e ENAV



[-] Accordo di Contertazione tra Comune di Sommacampagna e Aeroporto Valerio Catullo.

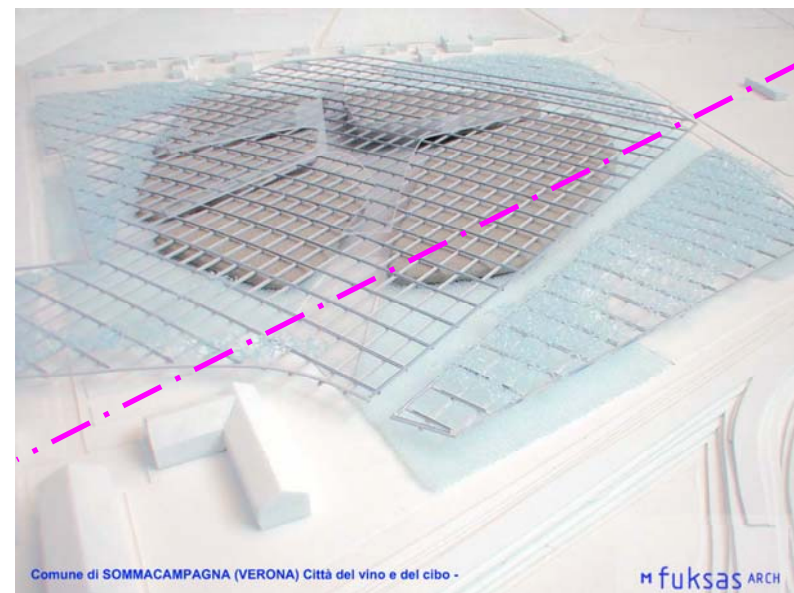
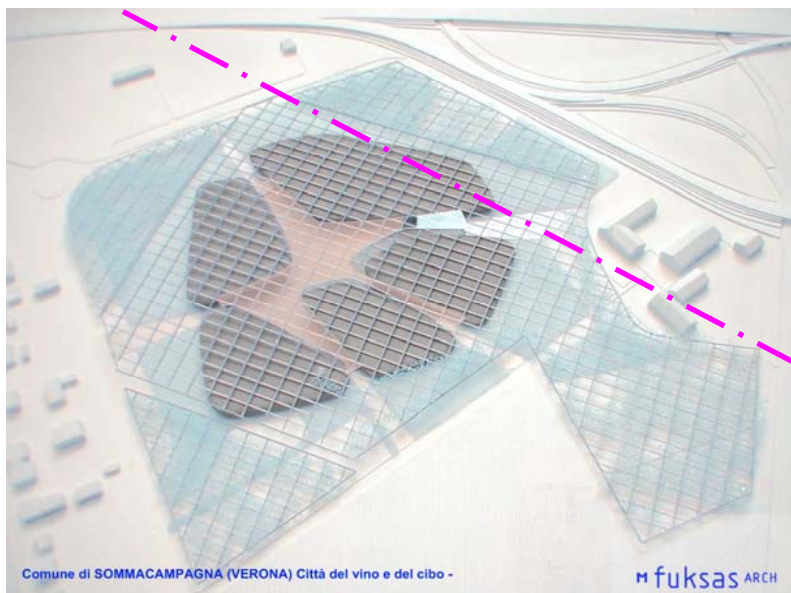
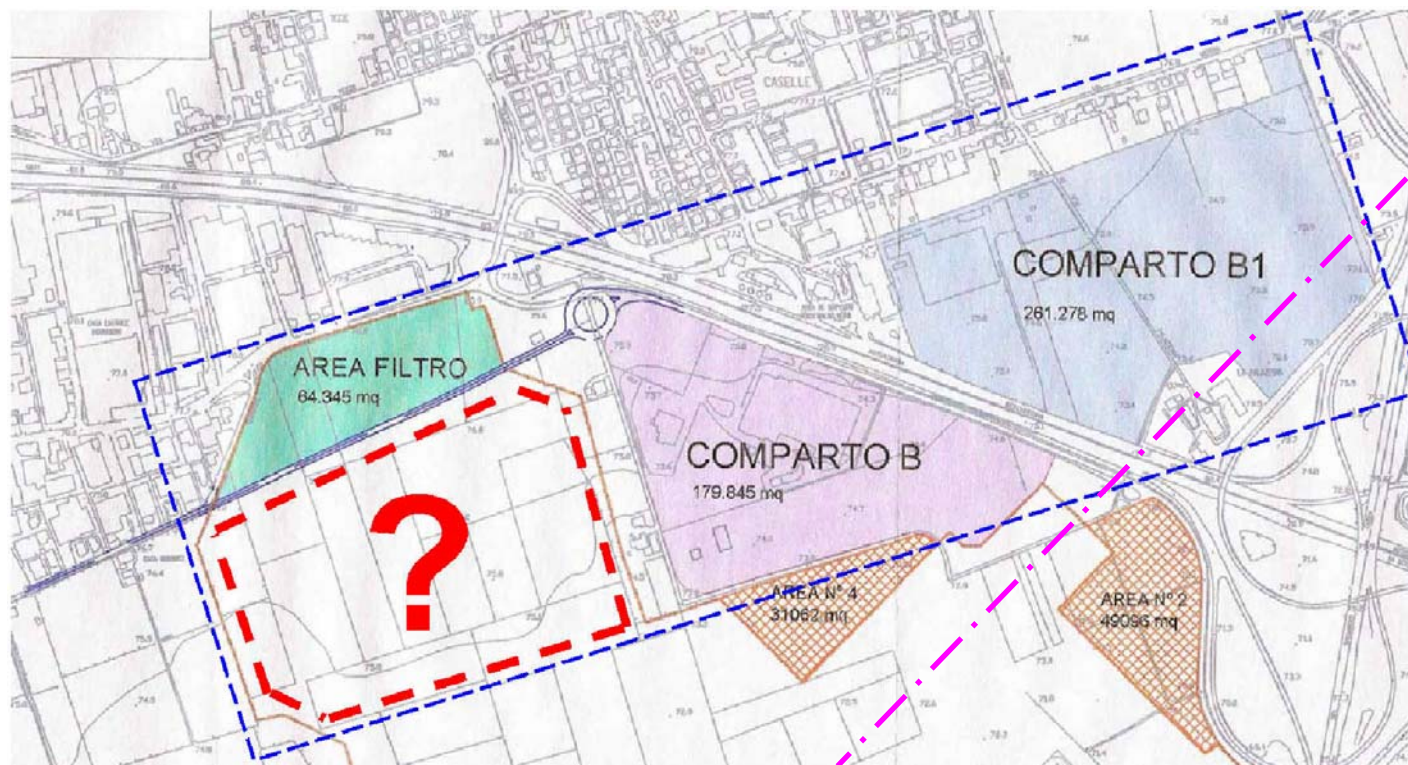
In data 11.07.2007 con Delibera n° 37 di Consiglio Comunale, a cui è stata allegata questa mappa, il Comune di Sommacampagna ha approvato un **ACCORDO DI CONCERTAZIONE** con l'Aeroporto Valerio Catullo di Verona.

Un accordo che va ad interessare tre aree, di cui la zona indicata con il “punto di domanda” in rosso e la denominazione “area a filtro”... sono di proprietà del Demanio Militare, mentre il Comparto “B”, tra l'altro, è quasi tutto... già edificato.

E il Comparto “B1”, invece, è l'area dove dovrebbe essere realizzato il **Verona Airport Hotel** e la **Città del Vino e del Cibo** in asse pista con l'Aeroporto.

Attività ed insediamenti che sono di ditte private e non dell'Aeroporto e quindi non si comprende la motivazione di realizzare detti interventi in asse pista in zona di rischio aeroportuale.

La linea di colore **violetto** riportata su queste immagini evidenzia la posizione dell'Asse della Pista dell'Aeroporto: Valerio Catullo ed è evidente che va ad interessare i due NUOVI insediamenti previsti.



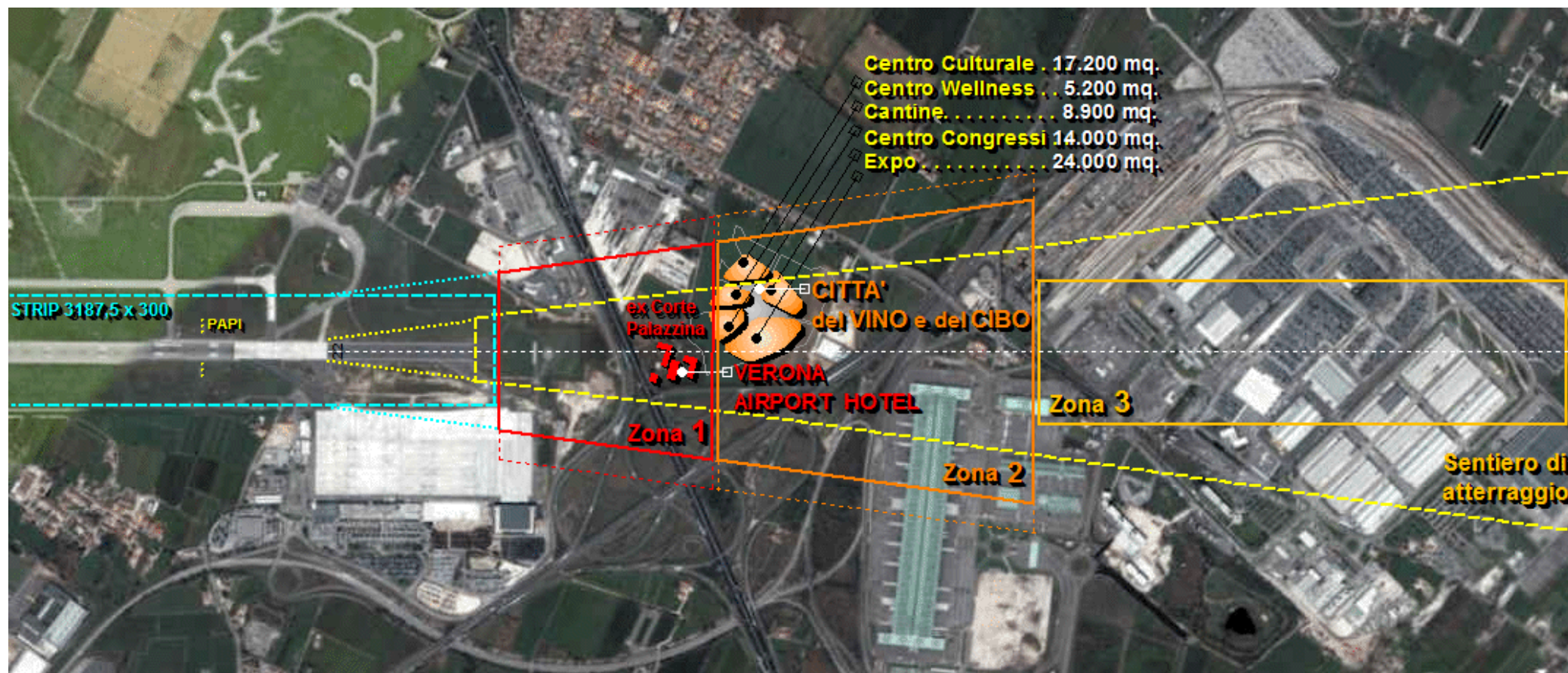
Ma cosa c'è scritto nella Delibera n°37/2007 scaricabile dal sito: <http://www.comuneweb.it/homes/Somma/attiDecisionali/testi/CC20070003700.htm> ?

Il Comune di Sommacampagna propone quindi di individuare in prossimità dell'Aeroporto Valerio Catullo e dell'abitato di Caselle, due ambiti territoriali, identificati nell'allegato elaborato illustrativo con le sigle B e B1, da destinare (nel P.A.T. e/o nel P.I.) rispettivamente ad insediamenti urbanistici per "servizi aeroportuali" e "insediamenti di scala sovra-comunale", quest'ultimi aventi carattere di tipo commerciale, direzionale e fieristico-espositivo e la relativa viabilità di servizio, che potranno costituire nella futura programmazione, ai sensi del presente accordo, "Ambiti Territoriali Omogenei" in di interesse sovra-comunale;

omississ...

concorda con il Comune di Sommacampagna sulla possibile futura utilizzazione (con il P.A.T. e/o il P.I.) delle aree inserite nel comparto B1, nell'elaborato grafico allegato, per "insediamenti di scala sovra-comunale", di tipo commerciale, direzionale e fieristico-espositivo ecc., fermo restando che l'insediamento di attività che interferiscano con l'operatività tecnica dell'aeroporto, cioè alberghi e/o aree di parcheggio, dovranno essere preventivamente concordati con la Società Aeroporto Valerio Catullo;

In asse pista, a seguito di un Accordo con l'Aeroporto Catullo di Verona, si vuole realizzare un **Hotel da 140 stanze** e un **Centro Commerciale da 70.000 mq.**



La foto elaborata evidenzia dove verrebbero ubicati degli interventi ad alta concentrazione di persone, qualche migliaio in certi giorni, che sono ubicati all'intero del sentiero di atterraggio dell'Aeroporto Catullo e tutto questo... è già stato deciso a seguito della stipula di un ACCORDO DI CONCERTAZIONE tra la Società Aeroporto Catullo S.p.A. e il Comune di Sommacampagna, senza prima aver approvato un PIANO DI RISCHIO AEROPORTUALE.

[-] **Conclusioni.**

Concludo con delle domande rivolte sia all'Ing. Bruno Agricola che all'Avv. Vito Riggio *con risposte di loro competenza*. Le domande che sottopongo sono queste:

1^a Domanda:

Lo schema qui riprodotto, “adattato” rispetto allo schema riprodotto nel “Regolamento E.N.A.C.” potrebbe essere lo schema definitivo per una possibile zonizzazione di un **Piano di Rischio**?

2^ Domanda:

Si potrebbe “edificare” il **Verona Airport Hotel** in un’area posta al di fuori del Piano di Rischio, qualora questo fosse... **“spostato”** e realizzato come indicato in questa immagine?

3^a Domanda:

Si potrebbe “edificare” la **Città del Vino e del Cibo** in un’area posta al di fuori del Piano di Rischio, qualora questo fosse... **“spostato”** e realizzato come indicato in questa immagine?

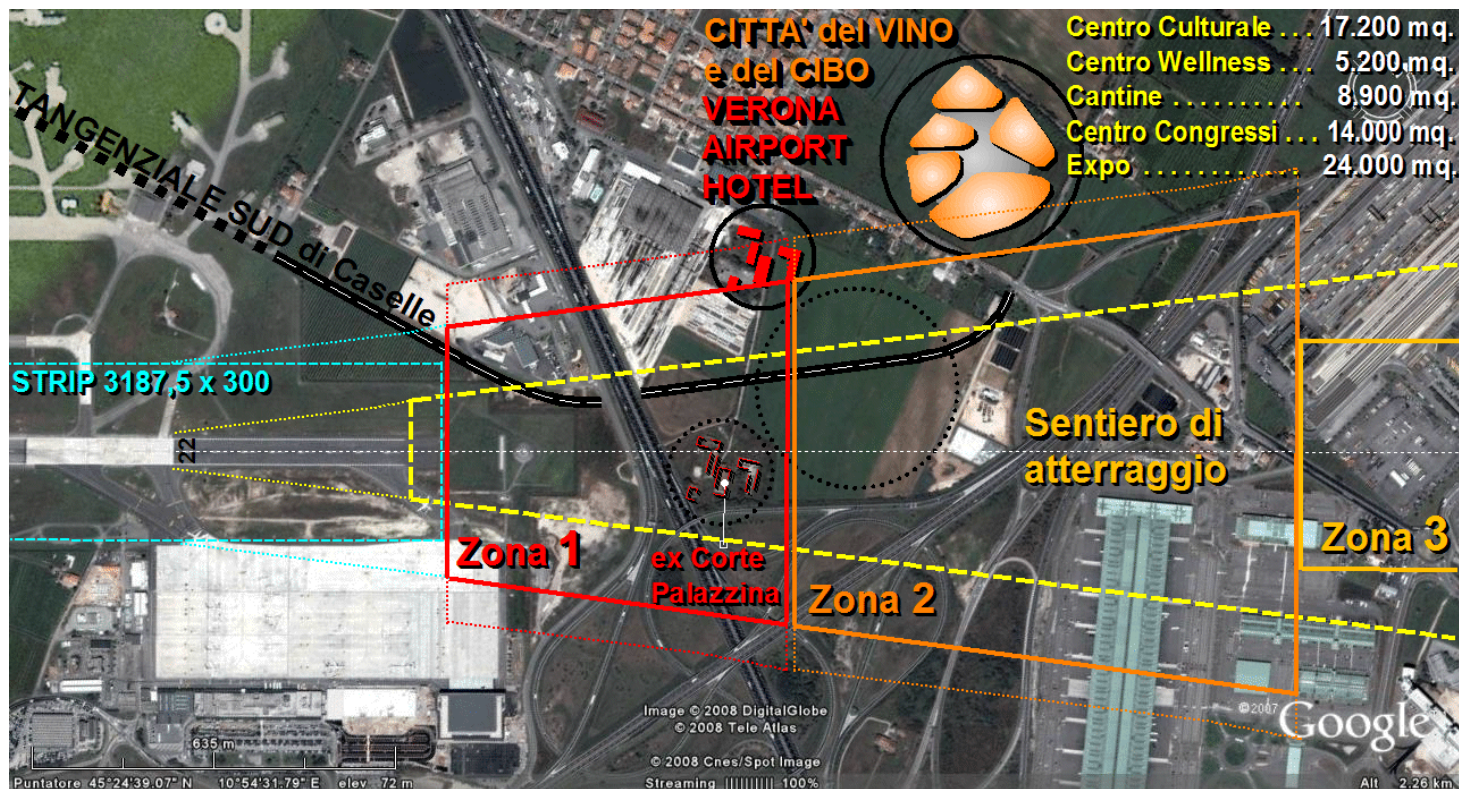
4^a Domanda:

L'area individuata con colore tratteggiato giallo che in sostanza coincide con il sentiero di atterraggio degli aerei dovrà rimanere sempre...
sgombra da edifici?

In attesa di un cortese riscontro, porgo distinti saluti.

Un cittadino di Caselle di Sommacampagna

Beniamino Sandrini



P.S. Il Comune di Sommacampagna “ufficialmente” non credo abbia avuto notizie in merito a questi aspetti, anche se questa documentazione come altra, dal sottoscritto predisposta, viene costantemente inserita sul blog: www.vivicaselle.eu

Invito pertanto la S.V. a scrivere anche al **Sindaco**: Prof.ssa Graziella Manzato,
Piazza Carlo Alberto n° 1
37066 Sommacampagna - VR