

Beniamino Sandrini

Via del Fante, n° 21

37066 CASELLE di Sommacampagna

T. 0458581200 Cell. 3485214565

Mail: beniaminosandrini@virgilio.it

Aeroporto? Autostrade? Ferrovie?

Abbiamo già dato!



Ora... basta!!!

www.vivicaselle.eu

NO alla DISCARICA

Caselle d'Erbe, 24.06.2010

C.E. Dossier: EU-Pilot 240/08/ENVI

Procura della Repubblica: 887/08 ANCR

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.

Al **Dott. Fabio Bortolazzi**

Presidente Aeroporto V. Catullo S.p.A.

Via Aeroporto

37066 - Caselle di Sommacampagna

e per conoscenza:

Alla **Commissione Europea**

Direzione Generale - Ambiente

ENV.A.2 - Infrazioni

B-1049 Bruxelles (Belgio)

Alla **Procura della Repubblica**

presso Tribunale di Verona

Sezione di Polizia Giudiziaria - ARPAV

Corte Giorgio Zanconati, 1

37122 - VERONA

Al **Dott. Mario Faccioli**

Sindaco del Comune di Villafranca

Corso Garibaldi, 39

37069 - VILLAFRANCA

Al **Dott. Gianluigi Soardi**

Sindaco Comune di Sommacampagna

Piazza Carlo Alberto, 1

37066 - SOMMACAMPAGNA

Oggetto:

Richiesta di risposta a Domande su Violazioni alla V.I.A. - V.A.S. dell'Aeroporto Catullo

In data 27 Maggio 2010, al **Dott. Mariano Grillo** della Direzione Valutazione Ambientali del Ministero Ambiente - Via Cristoforo Colombo, 44 -00147 - ROMA, ho scritto "una lettera" avente questo oggetto: "**Richiesta intervento RISOLUTIVO sulle Violazioni alla V.I.A. dell'Aeroporto di Verona**" e, in data 28 Maggio 2010, una quasi identica lettera l'ho inviata al **Dott. Vito Riggio** Presidente dell'E.N.A.C. Ente Nazionale Aviazione Civile Viale Castro Pretorio, 118 - 00185 - ROMA, al quale ho scritto "una lettera" (leggermente modificata rispetto alla precedente) avente lo stesso oggetto: "**Richiesta intervento RISOLUTIVO sulle Violazioni alla V.I.A. dell'Aeroporto di Verona**".

Dopo aver scritto le DUE precedenti lettere, era mia intenzione scrivere anche al Presidente dell'Aeroporto Catullo di Verona: **Dott. Fabio Bortolazzi** e a tutti i **SOCI dell'Aeroporto Catullo S.p.A.** ma era mia ferma volontà... farlo solo qualche giorno prima dell'Assemblea dei Soci e di scriverla solo dopo che fossi stato certo che l'**ENAC avesse firmato la Concessione 40ennale per l'Aeroporto di Montichiari alla Catullo S.p.A., avvenuta in data 23.6.2010.**

ieri, 23 Giugno 2010, sul sito web dell'E.N.A.C. è stato pubblicato questo Comunicato Stampa:

E.N.A.C. AFFIDA ALLA SOCIETÀ VALERIO CATULLO LA GESTIONE QUARANTENNALE DELL'AEROPORTO DI BRESCIA

L'ENAC comunica che questa mattina, presso la propria sede centrale, il Direttore Generale dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, Alessio Quaranta, ha firmato la convenzione con la società Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca, rappresentata dal Presidente Fabio Bortolazzi, per l'affidamento della gestione quarantennale dell'Aeroporto di Brescia Montichiari. La firma odierna si inserisce nel programma dell'ENAC che prevede di assegnare, per tutti gli scali nazionali, gestioni aeroportuali di durata sufficiente a realizzare gli investimenti per lo sviluppo delle infrastrutture. Il programma ormai in fase di ultimazione di affidamento delle concessioni di durata pluri-decennale, con cui l'ENAC ha dato esecuzione nel corso degli ultimi anni al quadro normativo, ha portato alla modernizzazione del sistema del trasporto aereo nazionale ed ha contribuito sia ad innalzare gli standard di sicurezza degli aeroporti italiani, sia a garantire una maggiore tutela della qualità dei servizi resi ai passeggeri. Attualmente sono 31 gli scali nazionali affidati a gestori totali.

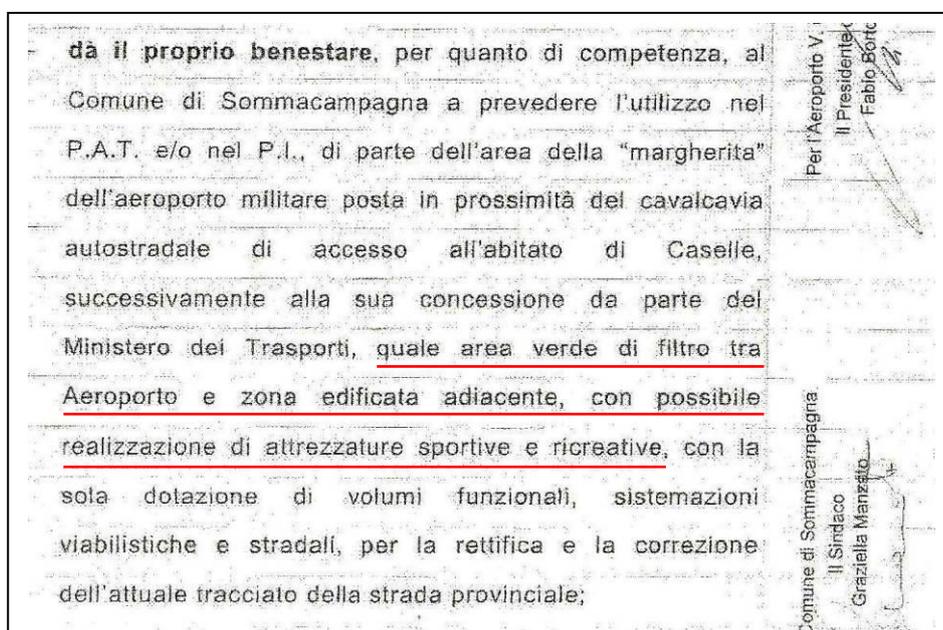
Considerato che l'Assemblea dei Soci della Catullo S.p.A. già convocata per il 14 Giugno 2010, è stata spostata al **28 Giugno 2010**, proprio per permettere al Presidente di poter annunciare ai Soci l'avvenuta firma della Convenzione con l'ENAC per la Concessione quarantennale per l'Aeroporto di Brescia-Montichiari, anche il sottoscritto ha aspettato di scrivere, agli indirizzi di cui alla presente, aspettando la firma tra ENAC e la Catullo S.p.A. e oggi scrivo.

Se le CONVENZIONI si sottoscrivono ... quanto CONVENUTO e SOTTOSCRITTO, deve essere rispettato?

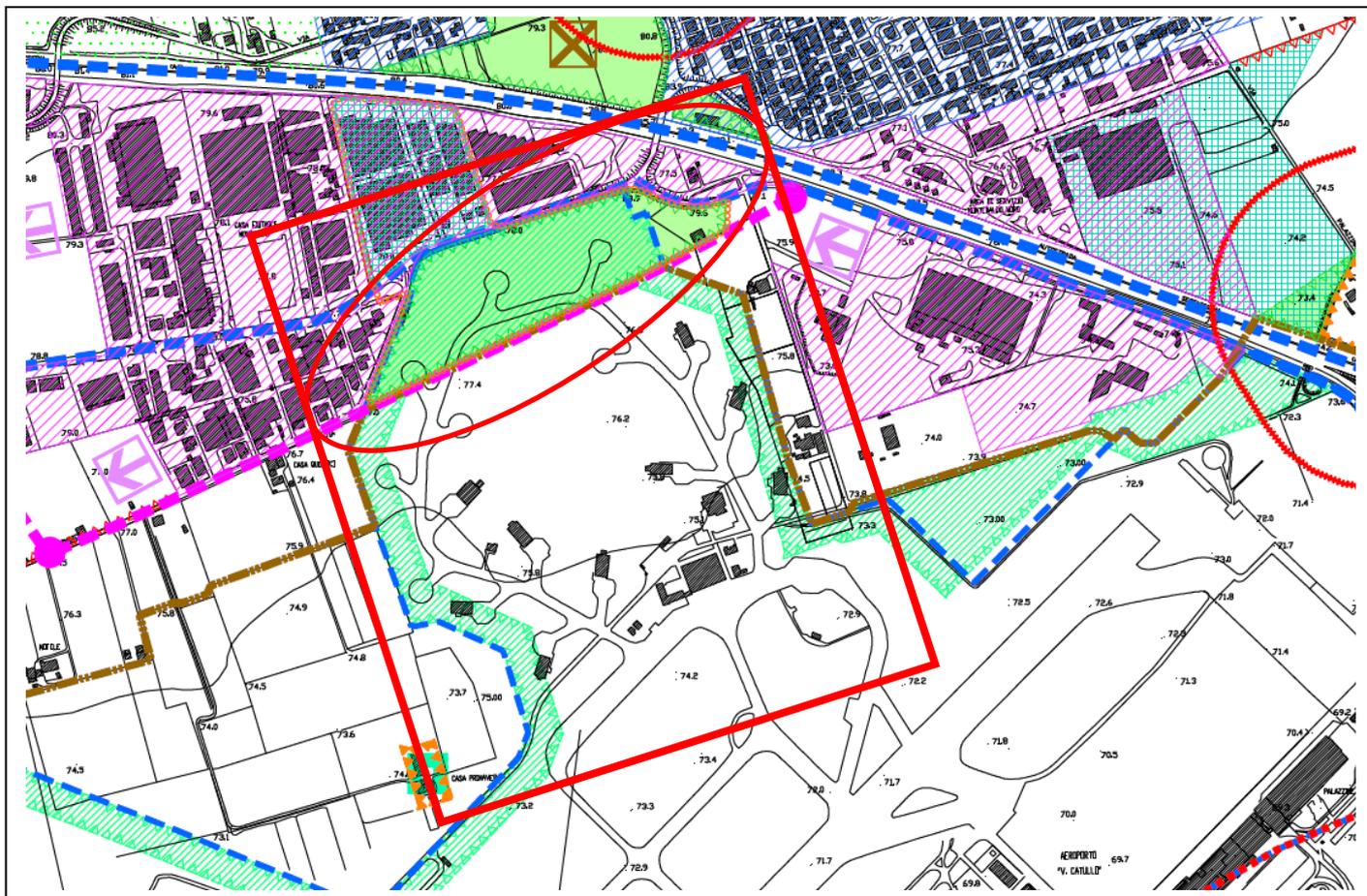
Se le Convenzioni si sottoscrivono, in genere quanto sarebbe stato sottoscritto... dovrebbe essere rispettato, ed è per prima cosa pertanto che vorrei ricordare al **Presidente Fabio Bortolazzi** che in data **7 Marzo 2008**, Egli Stesso Medesimo, con l'allora Sindaco del Comune di Sommacampagna... ha sottoscritto una convenzione che così inizia:



Nella quale convenzione, si legge che a seguito del punto "**n° 4 - La Soc. Aeroporto Valerio Catullo, per quanto di competenza ed a fronte degli impegni assunti dal Comune di Sommacampagna**" si era determinato questo:

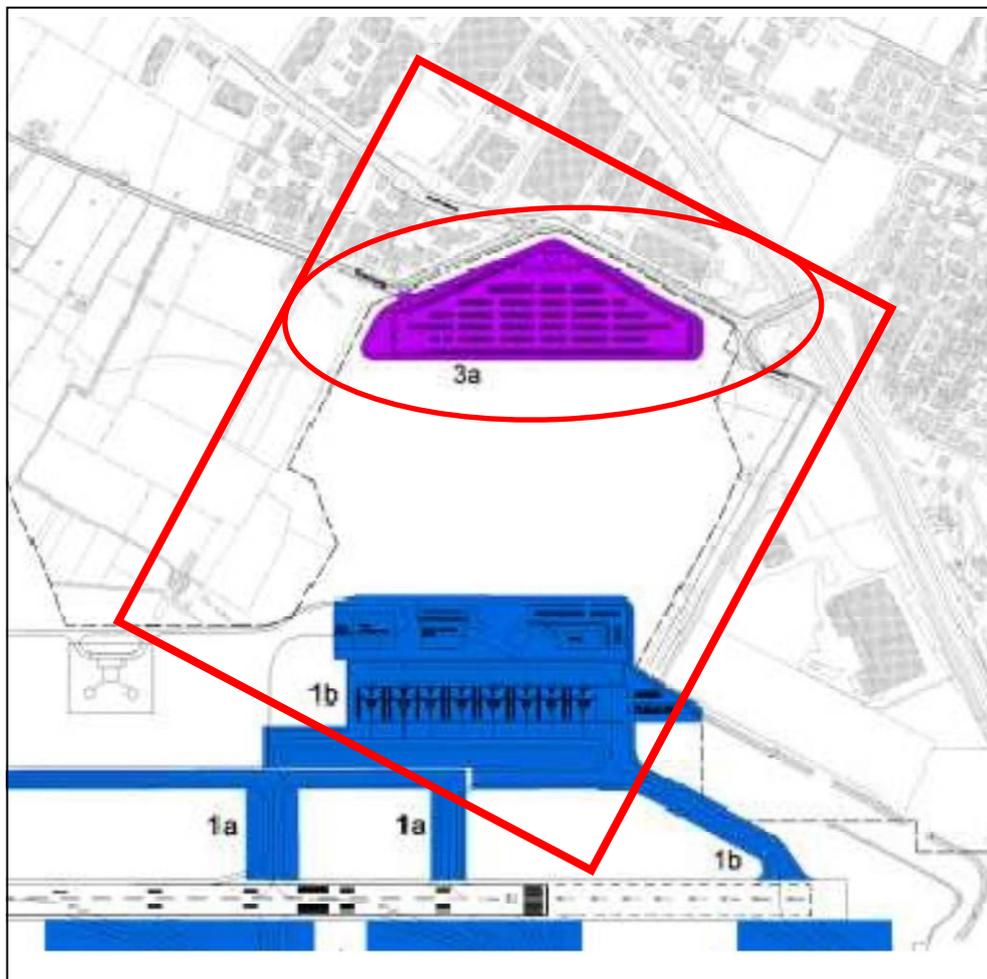


Ed è a seguito di questa Convenzione, che ricordo essere stata firmata dal Dott. Fabio Bortolazzi, che nel “P.A.T. - Piano di Assetto del Territorio” del Comune di Sommacampagna è stata individuata una “*area verde di filtro tra l'aeroporto e zona edificata adiacente, con possibile realizzazione di attrezzature sportive e ricreative*”, come è evidente nell’Estratto del P.A.T. adottato con Delibera di Consiglio Comunale n° 2 il 19 gennaio 2009.



Ora, *carissimo Presidente Fabio Bortolazzi*, immagini quanto... il sottoscritto, sia rimasto basito, quando esaminando, il Piano di Sviluppo Aeroportuale del Valerio Catullo, presentato al Ministero dell’Ambiente ed in particolare esaminato dalla “Commissione V.I.A.-V.A.S.”... nella procedura di “scoping” ha poi scoperto che l’Aeroporto Catullo aveva violato la Convenzione sottoscritta prevedendo che in quelle aree, al posto di... “*area verde di filtro*” di protezione al centro abitato di Caselle, abbia accertato che l’Aeroporto Catullo ha invece previsto, nella Fase 1 - scenario 60.000 movimenti di realizzare un “parcheggio remoto lunga sosta area Nord-Ovest” (pagina 12 del PSA) come evidenziato nella Tavola Grafica qui a lato... ben riprodotta.

L’area in questione, che appartiene alla Margherita Nord (individuata all’interno del riquadro di colore rosso) delle ex aree militari nel PAT, è Area Verde e nel PSA, è Parcheggio per l’Aeroporto Catullo. Due cose diverse?



E se l'Aeroporto Catullo NON rispetta la Convenzione firmata il 7 Marzo 2008, credo che, a questo punto, anche il Comune di Sommacampagna NON abbia nessun obbligo a rispettare quanto sottoscritto, in particolare quanto era stato determinato in questo paragrafo della Convenzione, firmata dal Presidente Fabio Bortolazzi, che così recita:

si dà atto che il nulla-osta è subordinato all'approvazione del progetto da parte della Commissione Edilizia Comunale, successivamente all'avvenuta integrazione e specificazione degli elaborati progettuali, come sopra indicato, e comprende la definitiva chiusura delle procedure sanzionatorie

Per l'Aeroporto V. C.
Il Presidente di
Fabio Bortolazzi

Se la Convenzione non è rispettata da una delle parti, in questo caso dall'Aeroporto Catullo, allora la Convenzione è NULLA e il Comune di Sommacampagna può procedere all'esproprio gratuito (?) delle aree sulle quali era stato commesso un abuso edilizio, che nel caso in questione... sarebbero tutte le aree che dal 2006 sono utilizzate per essere il "Parcheggio Low Cost", che per quanto scritto nella Convenzione ci sarebbe stata una (ma è legittimo quanto avevano, allora, convenuto ?) "definitiva chiusura delle procedure sanzionatorie".

A parere del sottoscritto se la Catullo S.p.A. non ha presentato un Condono Edilizio e non ha pagato le relative sanzioni, detta procedura sanzionatoria... NON si è mai chiusa e, ancora oggi, la Catullo S.p.A. sarebbe non in regola con il rispetto delle leggi in vigore relative al Condono Edilizio. E credo che tutto questo vada accertato.

Concludo questo primo capitolo rinnovando, al Presidente Fabio Bortolazzi, la domanda che era il titolo del Capitolo stesso: "Se le CONVENZIONI si sottoscrivono ... quanto CONVENUTO e SOTTOSCRITTO, deve essere rispettato?"

Richiesta di risposta a Domande su Violazioni alla V.I.A. - V.A.S. dell'Aeroporto Catullo

Considerato che il sottoscritto non potrà partecipare - per ovvi motivi - all'Assemblea dei Soci, credo che i Sindaci di Villafranca e di Sommacampagna, che sono Soci dell'Aeroporto, delle risposte alle seguenti domande dovrebbe sentirle dal Presidente F. Bortolazzi, durante l'Assemblea dei Soci della Società Aeroporto Valerio Catullo S.p.A.

Le domande, con richiesta di "dire TUTTA la verità" e indirizzate al Presidente Fabio Bortolazzi sono queste:

1^ Vuole l'Aeroporto Valerio Catullo S.p.A. rispettare i dettami della Convenzione sottoscritta con il Comune di Sommacampagna... che era stata sottoscritta dal Presidente Fabio Bortolazzi il... 7 Marzo 2008?

2^ Prima di procedere con qualsiasi altro potenziamento, modifica sostanziale e/o ampliamento di opere e/o strutture dell'attuale infrastruttura aeroportuale, vuole l'Aeroporto Valerio Catullo S.p.A. procedere al voler predisporre la documentazione necessaria per la sottoposizione alla V.I.A. di quanto realizzato, modificato e potenziato... dal 16 marzo 1999 al fine di ottenere il Decreto di Compatibilità Ambientale... sull'esistente?

3^ Prima di annunciare ai Soci, nuove realizzazioni (esempio l'Aerostazione Low Cost annunciata alla Stampa che sarebbe pronta per fine del 2011) potrebbe avvisare i Soci, che il Piano di Sviluppo Aeroportuale deve prima essere sottoposto a Valutazione Ambientale Strategica e che il Soggetto Proponente dovrà essere la Provincia?

4^ Visto che dal 26 Ottobre 1995... è in vigore la legge 447, vuole il Presidente Fabio Bortolazzi, evidenziare ai Soci, che se in questi 15 anni sono (ad esempio) stati spesi circa 50 milioni di euro, per il rispetto di quella Legge... doveva essere accantonato un importo pari al 7% delle spese d'investimento? (circa 3,5 milioni di euro)

5^ Perché il Presidente Fabio Bortolazzi, che si era insediato il 21 gennaio 2008, non ha agito tempestivamente dopo che il Ministero dell'Ambiente, in data 13 febbraio 2008, aveva stabilito questo (vedi sottostante estratto)

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.

... e perché, pur con questa determinazione ministeriale, lo stesso non si è attivato con urgenza al fine di predisporre una V.I.A. "in sanatoria", almeno a partire per quanto realizzato dal 16.3.1999... in poi?

6^ Perché il Presidente Fabio Bortolazzi, pur essendo a conoscenza che l'E.N.A.C., (per quanto riguarda la V.I.A. - Valutazione Impatto Ambientale) in data 1 Aprile 2009, aveva stabilito questo (vedi sottostante estratto)

È evidente che nelle more dei procedimenti di cui sopra la Società Aeroporto Valerio Catullo non darà luogo ad interventi che abbiano a comportare incrementi capacitivi del traffico.

... perché, ci si chiede, come mai da dopo il 1.4.2009 sono state approvate nuove rotte e nuovi collegamenti, con “incrementi capacitivi del traffico”... non rispettando le precise determinazioni dell’E.N.A.C.?

7^ Perché il Presidente Fabio Bortolazzi, pur essendo a conoscenza dal 5 Maggio 2009 a seguito dell’approvazione della Delibera della Giunta Regionale del Veneto n° 92 IIM (il cui relatore è stato l’Assessore all’Ambiente l’Arch. Giancarlo Conta e contemporaneamente anche componente del C.d.A. della Catullo S.p.A.) non si è mai attivato a chiedere la predisposizione della documentazione necessaria per la V.A.S. - Valutazione Ambientale Strategica, come appare ben chiaro nell’estratto della suddetta Delibera (vedi sotto)?

In riferimento alla Procedura di compatibilità ambientale ed urbanistica attinente ai Piani di Sviluppo Aeroportuali, in applicazione della Direttiva comunitaria 2001/42/CE (Valutazione Ambientale Strategica), la Società di Gestione ha presentato in data 08/03/2007 alla Direzione Pianificazione Aeroportuale ENAC, il documento di stesura preliminare del Piano di Sviluppo Aeroportuale che, a partire da un’analisi dello stato attuale dello scalo veronese, si pone come obiettivo il delineare le linee guida di intervento atte a consentire il soddisfacimento della domanda di trasporto aereo a breve/medio termine (2024), ma con una visione dello sviluppo anche a lungo termine.

8^ Perché il Presidente Fabio Bortolazzi, pur essendo stato eletto nel Gennaio 2009 ha iniziato a preoccuparsi della V.I.A. ed in particolare attivando la procedura di “scoping”, solo da Giugno del 2009? Presentando al Ministero dell’Ambiente la documentazione necessaria allo “Scoping” che poi è stato esaminato dalla Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale VIA-VAS che nel suo verbale del 4.11.2009, avrebbe determinato:

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;

9^ Perché il Presidente Fabio Bortolazzi, ha fornito alla Commissione Europea Ambiente delle informazioni “carenti” ed “incomplete”, tanto che la Commissione stessa è stata costretta dichiarare quanto segue?

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.

10^ Perché il Presidente Fabio Bortolazzi, pur essendo a conoscenza che sia una Procedura di V.I.A. e/o anche una Procedura di V.A.S. potrebbe chiedere nel primo caso (VIA) almeno tre anni di iter e nel secondo caso (VAS) almeno sei anni di durata dell’iter burocratico, annuncia alla stampa che nel 2014 il numero dei passeggeri potrebbe arrivare ad essere 4,5 milioni passeggeri, quando tutti i potenziamenti, ampliamenti, modifiche, ecc dovranno prima essere sottoposti prima a V.A.S. per i “Piani” e poi a V.I.A. per i “Progetti”?

11^ Il Presidente Fabio Bortolazzi, ha preventivato quanti e quali somme serviranno per mitigare, compensare, risanare e restaurare l’ambiente in conseguenza per la mancanza di V.I.A. a partire dal 16.3.1999?

Avrei altre domande da sottoporre al Presidente Fabio Bortolazzi, ad esempio: perché non ha ancora provveduto a predisporre una Perizia Asseverata che descriva - per la Commissione Europea - quanto effettivamente e come si è modificato l’Aeroporto Catullo dal 16.3.1999? Ma per ora mi fermo a queste 11 domande che, i Sindaci di Villafranca e di Sommacampagna, dovrebbero porre al Presidente della Catullo S.p.A., Dott. Fabio Bortolazzi.

In attesa di un cortese cenno di riscontro, porgo distinti saluti:

Un cittadino “nativo” di Caselle:

Beniamino Sandrini

A P P E N D I C E :

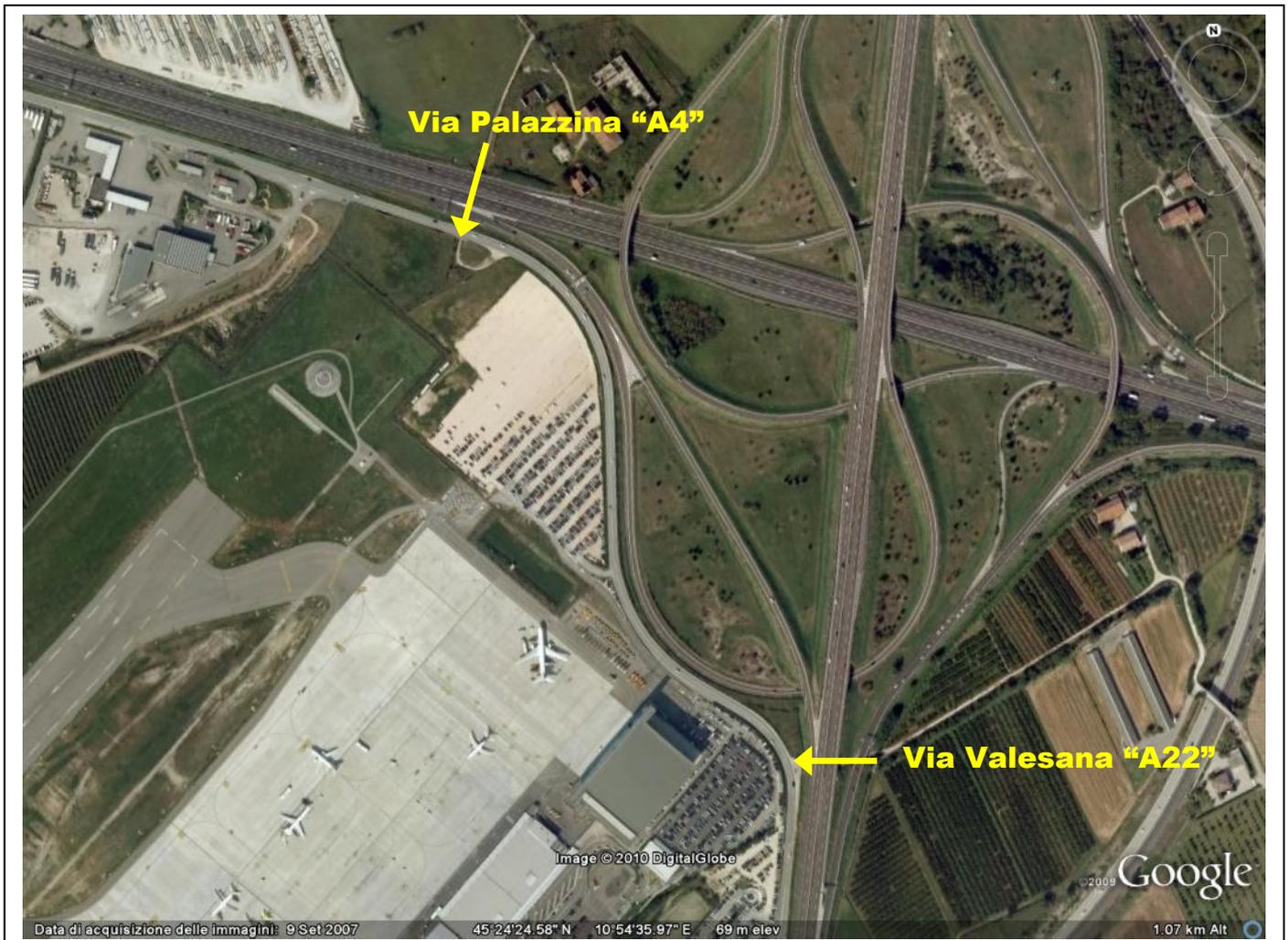
Esempio di opera di Compensazione Ambientale: **“UNA PISTA CICLABILE” LUNGO IL CONFINE AEROPORTUALE.**

Questa frase - vedi sotto - la scrivo il **2 Maggio 1989**, all'interno di un documento che allora avevo preparato per la Giunta Comunale di Sommacampagna, visto che allora ero ancora (fino alla fine del 1989) Consigliere Comunale.

E' importante esaminare i nuovi progetti esecutivi di sviluppo con il relativo V.I.A. (valutazione dell'impatto ambientale) che la società aeroportuale intende proporre, per acquisire tutte quelle informazioni necessarie al nostro corretto sviluppo territoriale, per avere conoscenza delle ricadute economiche, pero' sempre con una particolare attenzione alla salvaguardia del territorio.

Sono trascorsi 21 anni e l'Aeroporto Valerio Catullo, **non è mai stato sottoposto alla V.I.A.** e ad oggi **è ancora mancante di Decreto di Compatibilità Ambientale** al quale bisogna aggiungere che in questo periodo mai è stata eseguita un'opera di Compensazione Ambientale, di cui mi accingo ad illustrarne un significativo esempio: **“UNA PISTA CICLABILE” LUNGO IL CONFINE AEROPORTUALE**, in particolare lungo il confine del Parcheggio Low Cost.

E come esempio prendo solo un breve tratto che avrebbe potuto unire Via Palazzina, **dal sottopasso della “A4”**, con Via Valesana, **fino al sottopasso della “A22”**, un tratto interamente aderente all'area del Parcheggio Low Cost.



Per realizzare questo tratto di Pista Ciclabile, di circa 650 metri, sarebbe stato sufficiente - durante i lavori di predisposizione del Parcheggio Low Cost (seppure questi fossero lavori abusivi) posizionare la rete della recinzione Aeroportuale **ad Ovest** della siepe (piantumata come cortina visiva lungo la Strada Provinciale) e... **non ad Est.**

Lasciando inalterata l'attuale siepe posta lungo il Parcheggio Low Cost, una folta siepe, che dal 2006 è diventata una "bella e rigogliosa siepe", in questo modo si potrebbe ripristinare un Percorso Ciclabile, che dato il tema: Ambiente e Salute, possa collegare il **Cimitero di Caselle** con il **Cimitero di Dossobuono** con una Pista Ciclabile che avrebbe un solo attraversamento della strada Provinciale in prossimità dell'angolo Sud Est dell'Hangar del Catullo presso il quale è esistente un sottopasso sotto l'Autostrada "A22", unendo così Via Vallesana con Via Palazzina alla quale si può accedere tramite **un sottopasso esistente sotto la "A4"**.

Se la rete metallica della recinzione fosse stata “**posizionata ad Ovest**” della Siepe, tra la siepe e l’asfalto della strada **poteva essere realizzata una pista ciclabile?**

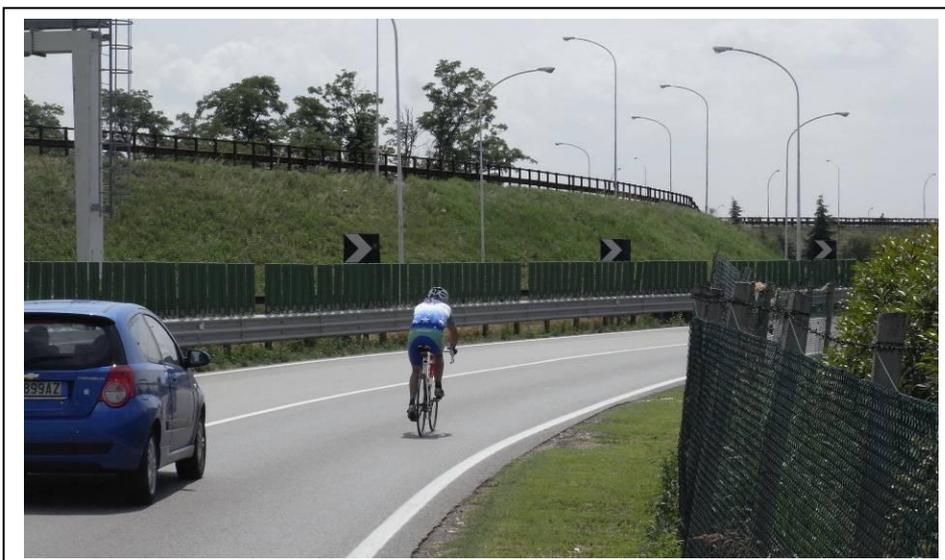
Sarebbe difficile eliminare l’attuale recinzione e posizionarla dalla parte opposta della siepe?

da qui...

a qui...



E poi evidente che la siepe crea una barriera visiva alla visibilità della strada, dato che questa strada è stata realizzata in curva, costringendo in particolar modo i ciclisti a “pedalare” verso il centro strada per poter essere visibili da chi viene da tergo.

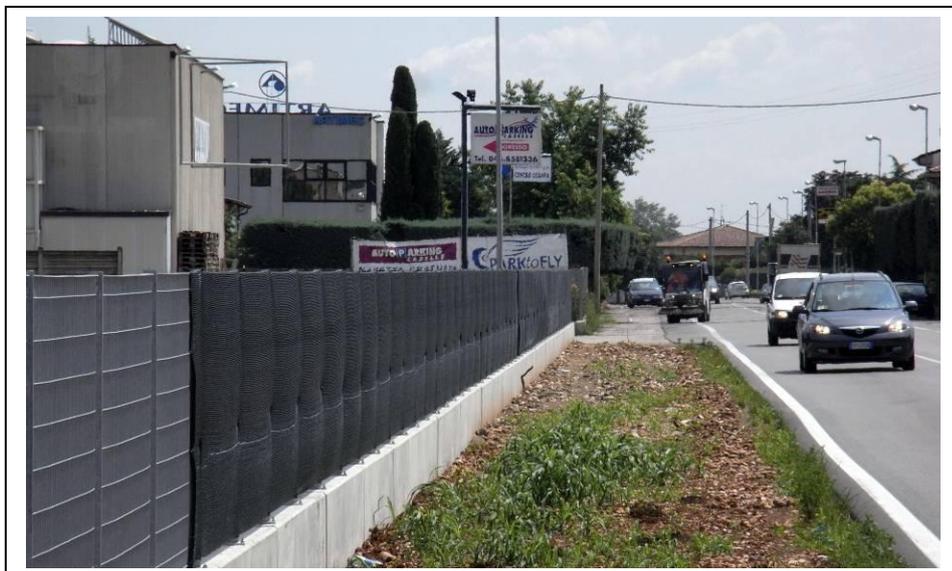


Ricordo che in questa curva, già ci sono stati, **causa un incidente**, la morte di 5 ragazzi, di cui un genitore si preoccupa di mantenere pulito e in ordine il ciglio strada e anche la lapide... che ne ricorda la morte avvenuta 30 Giugno 2005.

Si tratta di ragazzi tra i **16 e i 19** anni: Tobia Scandola, 18 anni, Martina Romagnoli, 17 anni, Nicole Costalonga, 16 anni, tutti e tre di Lugagnano di Sona (Verona); Valeria Lavarini, 19 anni di Sona (Verona) e Levi Pasquali, 19 anni di Verona.



Dimenticavo, per le norme in vigore le recinzioni dalle Strade Provinciali devono distare almeno 3 metri, come per esempio questa nuova recinzione appena terminata ad Ovest di Caselle sulla stessa Strada Provinciale che poi conduce all'Aeroporto.



Prima della recinzione dell'Aeroporto, negli anni 80-90 erano già state costruite altre recinzioni sull'attuale Strada Provinciale che prima era una strada Comunale ed è evidente anche da questa foto che tra la strada e la recinzione ci starebbe una Pista Ciclabile.



Poi percorrendo la Strada Provinciale si arriva in prossimità dell'Aeroporto e la recinzione del Parcheggio Low Cost è stata realizzata a meno di tre metri dal ciglio strada.



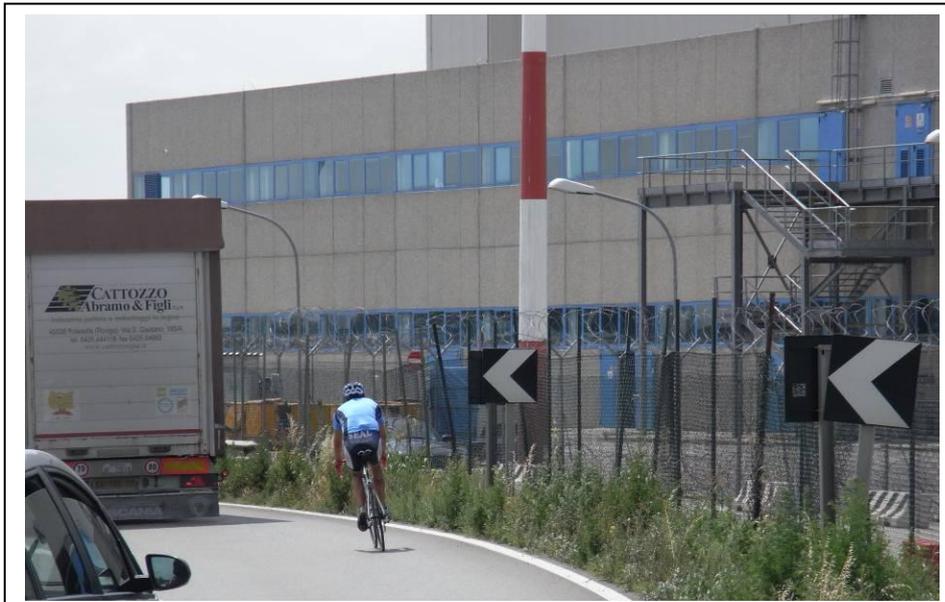
E che sia a meno di tre metri questo è ancora più evidente in questa altra immagine dalla quale emerge l'incuria che contraddistingue questo tratto della Provinciale lungo il perimetro dell'Aeroporto Catullo.



Dal sottopasso sotto l'A22, la pista Ciclabile, costeggiando le aree del Parcheggio Low Cost dell'Aeroporto Catullo potrebbero collegare due paesi divisi dall'infrastruttura Aeroportuale.



Ovviamente essendo una strada provinciale è frequentatissima anche da innumerevoli autocarri e poi pertanto i ciclisti rischiano di aggiungere altre lapidi lungo questo tratto di strada, la cui recinzione aeroportuale in questo tratto, forse è ad un metro e non a tre come dovrebbe essere.



Aggiungiamo altre lapidi o spostiamo la recinzione dell'Aeroporto a 3 metri dal ciglio strada in modo da realizzare una pista ciclabile che colleghi Caselle con Dossobuono?



I Sindaci di Villafranca e di Sommacampagna, potrebbero chiedere all'Aeroporto Catullo di realizzare "650 metri" di "Pista Ciclabile" ?!

Per comprendere meglio la situazione, sono stati realizzati anche questi video:

<http://www.youtube.com/watch?v=vzvE-pnTzFo>
<http://www.youtube.com/watch?v=qcZEh3wUcLA>
<http://www.youtube.com/watch?v=LaAQsGd8pgo>
http://www.youtube.com/watch?v=gn_XJlskySc

Una Pista Ciclabile può essere considerata un'opera di "Compensazione Ambientale" atta a "mitigare l'inquinamento aeroportuale" e anche utile "a mettere in sicurezza" un tratto di strada di accesso all'Aeroporto?