

Beniamino Sandrini
Via del Fante, n° 21
37066 Caselle Sommacampagna
T. 0458581200 Cell. 3485214565
mail: beniaminosandrini@virgilio.it

Aeroporto? Autostrade? Ferrovie?

Abbiamo già dato!



Ora... bastaa!!!

www.vivicaselle.eu

NO alla DISCARICA

Caselle d'Erbe, 05.03.2010

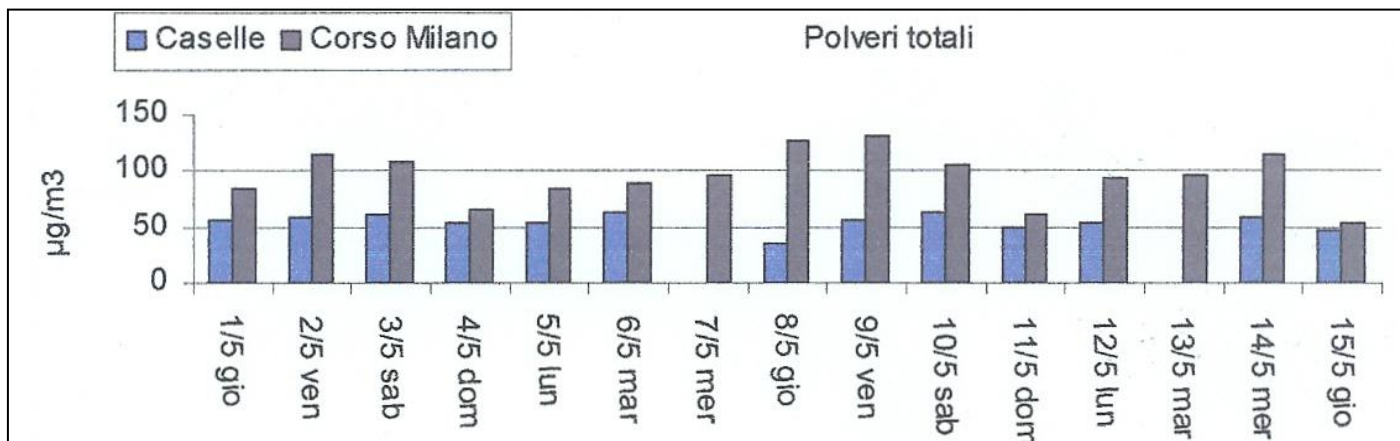
Dossier: EU-Pilot 240/08/ENVI
EU-Pilot 488/09/ENVI
e Procura Repubblica: 08/805 ANCNR

D.Lgs. 4-2008 - Art. 3 ter - Principio dell'azione ambientale
La **tutela dell'ambiente** e degli ecosistemi naturali e del patrimonio culturale **deve essere garantita** da tutti gli enti pubblici e privati e dalle persone fisiche e giuridiche pubbliche o private, mediante una **adeguata azione** che sia informata ai **principi della precauzione, dell'azione preventiva, della correzione**, in via prioritaria **alla fonte, dei danni causati all'ambiente**, nonché al principio «**chi inquina paga**» che, ai sensi dell'articolo 174, comma 2, del Trattato delle unioni europee, **regolano la politica della comunità in materia ambientale.**

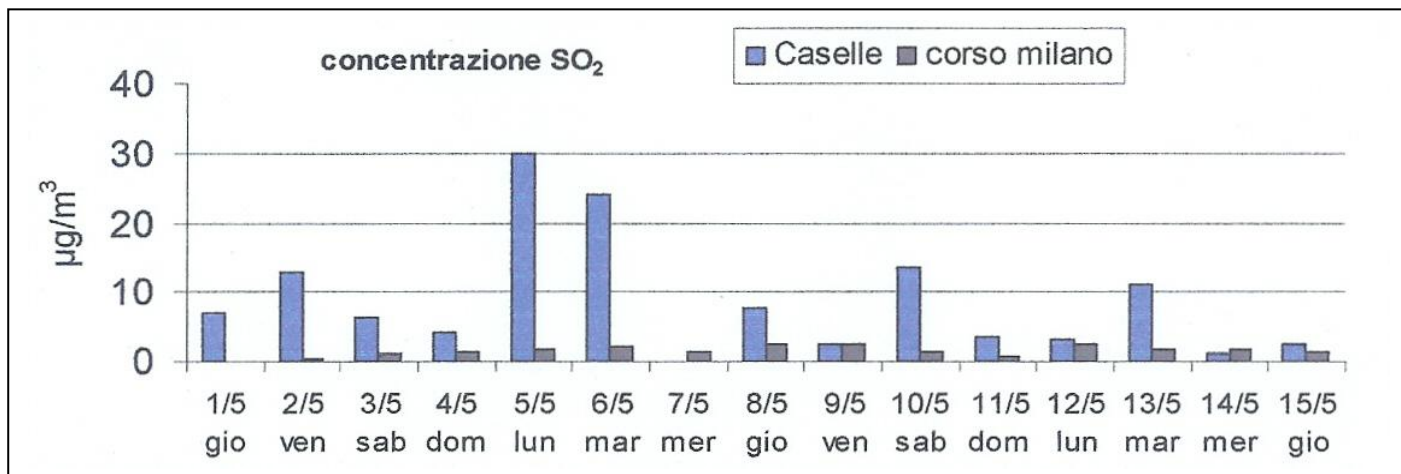
Oggetto: Denuncia ARPAV del 19.02.2010 - Raggiunto il 36 giorno sfioramento PM10
Segnalazioni e considerazione finalizzate, al poter riuscire ad individuare alcuni dei Responsabili

Premessa

Da oltre 30 anni da quando, dal 1980 al 1989 ho ricoperto la carica di Consigliere Comunale di Sommacampagna, mi interessano le problematiche ambientali, ma dal 3.3.2007 questa mia azione è diventata più incisiva dopo aver aperto il Blog www.vivicaselle.eu (o <http://vivicaselle.blogspot.com>) e il primo messaggio pubblicato era questo: **I dati dell'inquinamento a Caselle** dove si potevano conoscere i valori dell'inquinamento dell'aria relative ad un periodo, nel quale, dal 1 maggio 2003 al 15 maggio 2003, dall'ARPAV era stata installata una centralina per la misurazione della qualità dell'aria, dalla quale si evinceva che **quasi tutti i giorni**, a Caselle di Sommacampagna, le "PM10" avevano superato i valori di riferimento. [ed era il mese di Maggio con gli impianti riscaldamento spenti].



... se a Caselle, le polveri sottili erano inferiori a quelle di uno degli assi stradali di penetrazione della Città di Verona, comunque sempre oltre i valori e i limiti di legge, ben più grave era la situazione relativa all'Anidride Solforosa come appare evidente da questa altra sottostante tabella che fa riferimento sempre a quei 15 giorni del 2003, l'unica volta, nel lontano 2003, che a Caselle è stata effettuata una rilevazione degli agenti inquinanti.



Dal 2003 sono trascorsi 7 anni e mai altra rilevazione di dati dell'inquinamento su Caselle. Ma dalla lettura di alcuni quotidiani, apprendo che in data **19 Febbraio 2010** l'ARPAV Agenzia Regionale per la Prevenzione e Protezione Ambientale del Veneto sezione di Verona, ha denunciato che - già nei primi 2 mesi dell'anno - in città a Verona era stato raggiunto il **36esimo giorno di sfioramento del tetto massimo delle PM10 consentito dalle leggi in vigore**.

Verona

Inquinamento. La decisione presa dopo che l'Arpav ha segnalato il 36esimo sfioramento dei limiti di Pm10

Smog, Verona città fuorilegge la Procura ha aperto un'inchiesta

◉ Schinaia: «Verifiche-remo che gli amministratori pubblici abbiano preso provvedimenti»

Manuela Trevisani
manuela.trevisani@epolis.sm

La Procura di Verona ha aperto un fascicolo sullo smog in città. L'inchiesta è stata avviata in seguito a una segnalazione dell'Arpav (l'Agenzia regionale per l'ambiente del Veneto) arrivata il 19 febbraio scorso al secondo piano dell'ex caserma Mastino. Nella lettera si fa presente alle autorità che il 35esimo giorno di sfioramento dei livelli di Pm 10 - limite massimo consentito all'anno dalla normativa europea - è stato raggiunto e superato.

INDICEMBRE era toccato al presidente della Regione Lombardia Roberto Formigoni, al presidente della Provincia di Milano Guido Podestà e al sindaco Letizia Moratti, tutti indagati



► Il fascicolo al momento è aperto contro ignoti

nell'ambito di un'inchiesta su ambiente e inquinamento, partita a seguito di un esposto del Codacons. A Verona, per il momento, il fascicolo (affidato al pm Paolo Sachar) risulta aperto a carico di ignoti: l'ipotesi di reato è l'articolo 674 del codice penale, cioè l'emissione di gas, vapori o fumo non consentiti dalla legge.

«**FAREMO TUTTI** gli accertamenti necessari per verificare che siano stati messi in atto gli accorgimenti indispensabili da parte delle pubbliche amministrazioni», spiega il procuratore Mario Giulio Schinaia. Giornate ecologiche, stop ai veicoli

non catalizzati, incentivi per le auto a metano, e avanti così. Purtroppo, per il procuratore, si tratta di un problema generalizzato e difficilmente saranno individuabili responsabili specifici. A testimoniare, l'esito della precedente inchiesta sempre sullo smog, che era stata aperta dall'ex procuratore di Verona, Guido Papalia: allora erano state inviate lettere a tutti i Comuni della provincia, in cui si richiedeva agli amministratori di indicare le iniziative prese per limitare l'inquinamento. Il fascicolo, all'epoca, era finito in archivio: c'è da augurarsi che stavolta prenda una direzione diversa. ■

I dati

La normativa europea

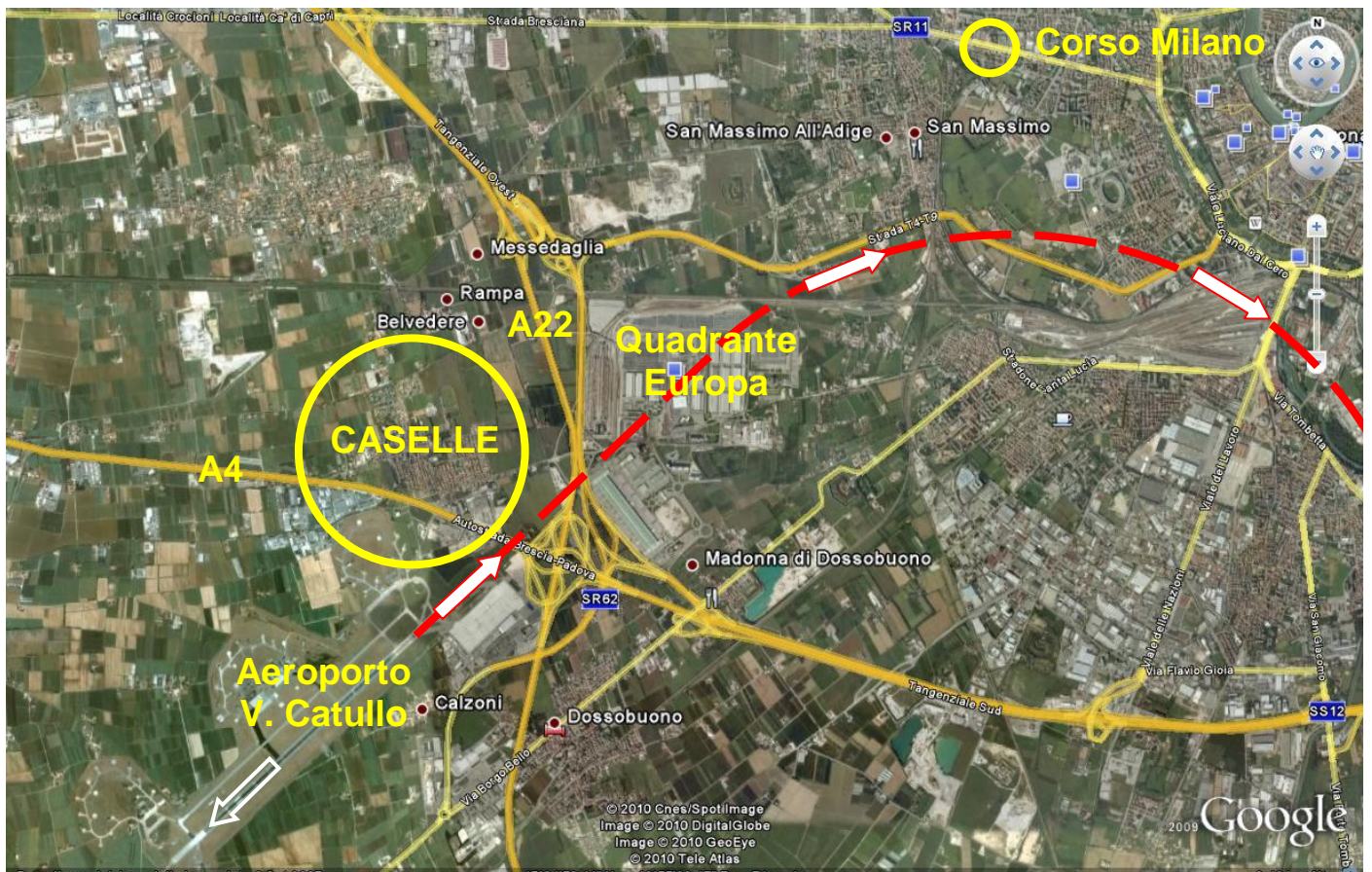
Il 19 febbraio è arrivata in Procura una lettera dell'Arpav che segnalava il superamento del 35esimo giorno di sfioramento dei limiti di Pm10.

Il precedente

Già l'ex procuratore di Verona Guido Papalia aveva aperto un'inchiesta sullo smog: il fascicolo era stato però archiviato.

Da quando ho aperto il blog www.vivicaselle.eu il mio interesse è stato quello di cercare soluzioni alle gravi problematiche ambientali che impattano negativamente sugli abitanti di Caselle, coinvolgendo gli Enti interessati e preposti alla risoluzione dei problemi, arrivando alla Commissione Europea Ambiente, che ha aperto 2 procedure di Verifica di Infrazione V.I.A. (Valutazione Impatto Ambientale) e V.A.S. (Valutazione Ambientale Strategica).

Caselle, lo ricordo, è interessata dall'inquinamento delle Autostrade: A4 e A22 che si incrociano sul nostro territorio, dall'Aeroporto Valerio Catullo e dal polo di attrazione di traffico pesante qual'è il Quadrante Europa (Interporto, Magazzini Generali, Scalo ferroviario, Dogana, Centro Agro Alimentare, Spedizionieri, Direzionale, ecc.) compreso la Tangenziale Ovest di Verona (posta in aderenza alla A22) e che questo risulti evidente vedi la sottostante immagine, con evidenziate le rotte di decollo dall'Aeroporto che dal 1999 sono state dirottate sulla città



Per queste considerazioni e per queste evidenze, come sopra riportate, mi sembra abbastanza difficile il riuscire a comprendere come mai la Denuncia dell'A.R.P.A.V. per lo sforamento delle polveri sottili, sia stata presentata “contro ignoti”, quando dovrebbero essere valutati ed esaminati - ad esempio - almeno questi quattro aspetti:

1_ la Società Autostradale “A4”...

si è fatta promotore della realizzazione di una nuova autostrada denominata SI-TA-VE Sistema Tangenziali Venete, dato che... a loro parere entro il 2014, la “A4” dovrebbe arrivare a saturazione. Ed è evidente che se si arriva a “saturazione” significa che il volume del traffico della “A4” almeno dalla data di introduzione della Direttiva V.I.A. è aumentato in questi ultimi 20-22 anni, tanto che ora è necessario realizzare una nuova autostrada da affiancare all'esistente. Se in questi 22 anni non sono mai state realizzate opere di mitigazione e di compensazione ambientale forse non sono state messe in opera quelle azioni atte a diminuire l'inquinamento dell'Autostrada A4.

2_ la Società Autostradale “A22”...

ha annunciato che entro la fine del 2010 inizierà i lavori della terza corsia nel tratto da Verona Nord (ad un km da Caselle) fino a Modena, ma ad oggi, al sottoscritto, non risulta che detta società Autostradale abbia ancora sottoposto a preventiva V.I.A. questo progetto e/o abbia ottenuto un Decreto di esclusione di V.I.A. e pertanto ci si chiede come sia possibile che possa essere realizzato un ampliamento di un'autostrada senza preventiva VIA.

3_ l'Aeroporto Valerio Catullo...

Il sottoscritto ha segnalato alla Commissione Europea Ambiente e alla Procura della Repubblica che gli ampliamenti e i potenziamenti di detto Aeroporto (compreso il dirottamento delle rotte di decollo che prima avvenivano sulla campagna a Sud Ovest della pista e che, dal 16 marzo 1999, gradualmente sono state spostate sulla Città di Verona in direzione Nord Est) che non è stato mai stato sottoposto a Valutazione di Impatto Ambientale e tanto meno, ad oggi, viene sottoposto a V.A.S. - Valutazione Ambientale Strategica... il nuovo Piano di Sviluppo Aeroportuale.

4_ il Quadrante Europa...

da quando è entrata in vigore la Direttiva V.I.A. tutto quanto è stato realizzato al Quadrante Europa: Magazzini Generali, al Centro Agro Alimentare, strutture per gli Spedizionieri, alle Attività Direzionali, nuove Viabilità e nuovi Raccordi Ferroviari non sono mai stati sottoposti a preventiva V.I.A. e tanto meno il Masterplan di sviluppo del Quadrante Europa è mai stato sottoposto a V.A.S. Il traffico pesante dalla città di Verona viene trasferito in prossimità di Caselle, creando degli effetti positivi sulla città conseguenti alla diminuzione del traffico in quei quartieri, traffico che però va ad inquinare l'intorno del Quadrante Europa e quindi... sempre in prossimità di Caselle.

La mancanza di opere di mitigazione ambientale, di compensazione ambientale, di risanamento ambientale e di restauro ambientale, da parte dell'Autostrada “A4”, dell'Autostrada “A22”, dell'Aeroporto Valerio Catullo e del Quadrante Europa, può aver contribuito alla produzione di agenti inquinanti... che poi impattano sulla Città ?

Se in città a Verona l'inquinamento diminuisce, spesso è perché si spostano infrastrutture all'esterno della Città... come ad esempio: i Magazzini Generali, il Mercato Ortofrutticolo e lo Scalo Ferroviario, ma poi la situazione generale non cambia molto, quando le due Autostrade continuano a crescere di traffico e l'Aeroporto si amplia e si potenzia senza alcuna **Valutazione di Impatto Ambientale** dei progetti e/o delle modifiche sostanziali e senza mai che i Piani, i Programmi e/o i Masterplan siano mai sottoposti a **Valutazione Ambientale Strategica**... nonostante vengano spesi decine di milioni di euro per le infrastrutture e, **zero euro per opere di mitigazione ambientale**.

E a titolo di esempio, esaminando l'Aeroporto V. Catullo, basterebbe leggere la **Relazione della Corte dei Conti** (del 2004) sulla gestione delle realizzazioni delle infrastrutture aeroportuali (<http://www.diritto.it/pdf/22529.pdf>) (a pagina 55 e 56) per comprendere che... **in soli 4 anni** erano stati spesi quasi... **22 milioni di euro**.

AEROPORTO DI VERONA- VILAFRANCA

All'aeroporto di Verona-Villafranca sono stati concessi finanziamenti *ex lege* n. 135/97 e n. 194/98 pari a lire 28 miliardi (euro 14.460.793,17) per:

- 1) riqualifica e adeguamento operativo pista di volo e piazzale sosta aeromobili, riqualifica raccordi "Y" e "W", realizzazione bretella di raccordo;
- 2) realizzazione hangar per ricovero e manutenzione aeromobili.

I relativi fondi sono stati assegnati con il D.M. 68-T del 25 maggio 1999.

Successivamente vi è stata una nuova ripartizione di fondi residui di euro 111.554.690,21. Tale stanziamento prevede per l'aeroporto di Verona Villafranca l'importo di euro 7.746.853,49 per una via di rullaggio.

Per la realizzazione dei lavori l'ENAC ha stipulato una convenzione con la società di gestione in data 26.3.2001.

L'importo è diviso per progetti e cioè:

- 1) riqualifica e adeguamento operativo pista di volo e piazzale sosta aeromobili, riqualifica raccordi "Y" e "W", realizzazione bretella di raccordo euro 8.710.045,60 e importo lavori appaltati euro 5.940.476,19;
- 2) realizzazione hangar per ricovero e manutenzione aeromobili euro 8.225.881,21 e importo lavori appaltati euro 5.940.788,25.

Tutti i lavori devono essere ultimati entro il 26.1.2004. Lo stato di avanzamento dei lavori è:

- 1) 100% alla data del 4.12.2003;
- 2) 100% alla data del 31.3.2004.

Il relativo contratto di mutuo è stato stipulato in data 19.12.2001 .

Pertanto, la situazione può essere così sintetizzata:

Intervento programmato	Fonte finanziamento	Importo progetto	Importo lavori appaltati	Ultimazione lavori
	Importo			Stato avanzamento
Pista di volo, piazzale sosta aeromobili, raccordi, bretella di raccordo	135/97 - 194/98 14.460.793,17	8.710.045,60	5.940.476,19	26.1.2004 100% al 4.12.2003
	Realizzazione hangar	8.225.881,21	5.940.788,25	(come sopra) 100% al 31.3.2004
Via di rullaggio	Delibera 6/2001 7.746.853,49	-	-	-

Contratto di mutuo

Periodo ammortamento	Importo lordo	Data stipula
2002-2017	14.460.793,17	19.12.2001

Il sottoscritto crede e ritiene che negli ultimi 10 anni le spese per opere infrastrutturali eseguite all'Aeroporto di Verona possono aver raggiunto la somma di circa 40/50 milioni di euro... delle quali il 7% avrebbe dovuto essere accantonato per opere e interventi finalizzati solo alle problematiche da rumore. Al sottoscritto poi non risulta che siano stati eseguite opere di mitigazione ambientale, di compensazione ambientale, di risanamento ambientale e di restauro ambientale. Anzi, le Autorità Italiane, descrivendo alla Commissione Europea quanto eseguito al Catullo in questi ultimi 10 anni, hanno sostenuto che non vi sarebbero stati interventi che possono aver creato modifiche sostanziali tali, che avrebbero comportato l'obbligo di sottoposizione alla Valutazione di Impatto Ambientale.

Per il sottoscritto: il prolungamento di 500 metri della pista, l'adeguamento della pista di rullaggio (con il dirottamento dei decolli su Verona) la triplicazione del piazzale di sosta degli aerei, il nuovo Hangar e la quaduplicazione della Aerostazione con un aumento - in 10 anni - del 50% dei movimenti, **è... modifica sostanziale**.

Ed è per questo motivo che il sottoscritto ha chiesto alla Commissione Europea ambiente una **verifica di infrazione V.I.A. e V.A.S.** sia per l'**Aeroporto Catullo** che per il **Quadrante Europa**, alle quali sono seguite l'apertura del **Dossier EU-Pilot 240/08/ENVI** per l'**Aeroporto Catullo** e del **Dossier EU-Pilot 488/09/ENVI** per il **Quadrante Europa**.

Due richieste di **Verifica di Infrazione V.I.A.-V.A.S.** che probabilmente verranno archiviate a causa di informazioni, fornite dalle Autorità Italiane, che **non sono corrispondenti alla "esatta" realtà dei fatti** e alla descrizione delle opere e degli interventi infrastrutturali realizzati, sia... dall'**Aeroporto Catullo**, che... dal **Quadrante Europa**.

EU-Pilot 240/08/ENVI - Aeroporto Catullo

Da anni il sottoscritto, ritiene che gli ampliamenti e i potenziamenti attuati all'**Aeroporto Catullo** dovevano essere sottoposti a **"preventiva" valutazione di Impatto Ambientale** e almeno quanto realizzato dopo il 16 Marzo 1999, durante il quale, per tre mesi, il traffico aereo è stato trasferito all'**Aeroporto di Montichiari** per permettere i lavori di potenziamento e di adeguamento delle infrastrutture di volo dell'**Aeroporto di Verona**.

Sostengo che anche il Piano di Sviluppo dell'**Aeroporto Catullo** deve essere sottoposto a **Valutazione Ambientale Strategica**, come già accaduto per la VIA e per la VAS dell'**Aeroporto di Montichiari-Brescia** ed è anche per questo motivo che ho chiesto l'apertura di una procedura di verifica di infrazione VIA-VAS alla Commissione Europea.

Tutta la documentazione relativa alla pratica di **Verifica Infrazione V.I.A. e V.A.S.** è già in possesso della Procura della Repubblica ed è già stata inviata anche alla Commissione Europea e dato che quanto elaborato in questi ultimi 14 mesi, è corposa e cospicua, quanto già predisposto non viene allegato a questa comunicazione e segnalazione che prende in esame... solo della documentazione predisposta e/o elaborata a partire dal **Gennaio 2010**.

Di prima, si rammenta solamente che il sottoscritto era in attesa di ricevere della Documentazione da parte del Ministero dell'Ambiente, in quanto in data **7 Dicembre 2009** aveva ricevuto una lettera in cui mi si comunicava che il Piano di Sviluppo dell'**Aeroporto Catullo** **era stato sottoposto a parere da parte della Commissione V.I.A. V.A.S.** una comunicazione, che dopo il ricevimento, in data **12 Dicembre 2009**, l'avevo anche spedita alla Commissione Europea, al Sindaco di Sommacampagna e alla Procura della Repubblica di Verona [**ALLEGATO 1**] e dato che detta lettera terminava che **mi sarebbe stato permesso di poter chiedere Accesso agli Atti**, in data **23 Dicembre 2009** avevo formulato idonea richiesta di Accesso agli Atti, inviando una lettera al Ministero dell'Ambiente.

Mentre ero in attesa di ricevere i documenti da parte del Ministero dell'Ambiente, in data **13 gennaio 2010**, dalla Commissione Europea Ambiente, relativamente alla pratica di verifica infrazione V.I.A. e V.A.S. **Dossier EU-Pilot 240/08/ENVI** per l'**Aeroporto Catullo** il sottoscritto ha ricevuto una comunicazione con la quale mi si annunciava che per le **informazioni ricevute dalle "Autorità Italiane"** e in **mancanza di nuovi elementi**, la pratica, che era stata aperta, entro quattro settimane, sarebbe stata archiviata [**ALLEGATO 2**].

In data **15 gennaio 2010** il sottoscritto ha controdedotto alla lettera della Commissione Europea elencando una **serie di opere delle quali le autorità italiane si erano dimenticate di comunicare** a Bruxelles, inviando una prima lettera al Presidente dell'**Aeroporto Valerio Catullo** [**ALLEGATO 3**] e una seconda lettera al Sindaco di Sommacampagna [**ALLEGATO 4**] allegando - nuovamente - due foto satellitari dove si evidenziavano che delle modifiche sostanziali erano state operate. Due lettere inviate, per conoscenza, anche alla Commissione Europea Ambiente e alla Procura della Repubblica, avente questo oggetto: **Aeroporto "Valerio Catullo". Richiesta Perizia Asseverata (giurata) per tutto quanto è stato realizzato dall'Aeroporto Valerio Catullo, dal 13 Marzo 1999 ad oggi.**

Un precisa richiesta che era conseguente al fatto che le informazioni inviate alla Commissione Europea dovevano essere **asseverate da perizia** in modo che un **Tecnico Responsabile dichiarasse la veridicità** di quanto - ad avviso del sottoscritto - erroneamente e/o per dimenticanza dell'Autorità Italiana che le avevano fornite, era stato invece comunicato alla Commissione. Ad oggi, 5 Marzo 2010, detta perizia asseverata ... non è ancora stata prodotta.

Devo poi evidenziare che in data **11 Novembre 2009**, durante la manifestazione fieristica **GEO-OIKOS** il sottoscritto - **allo stand dell'Aeroporto Catullo presente in Fiera a Verona** - aveva ricevuto *su file.pps* il documento che avrebbe dovuto rappresentare e/o illustrare il **Piano di Sviluppo dell'Aeroporto Valerio Catullo** [**ALLEGATO 5**].

A seguito della mia richiesta di Accesso agli Atti inviata al Ministero dell'Ambiente, in data 25 Gennaio 2010, ricevo un **telefonata che mi avvisa che riceverò la documentazione richiesta**, che però mi viene anticipata nello stesso giorno, via e_mail. Una documentazione costituita da tre elaborati: (A) Lo **Studio Ambientale preliminare** del Piano di Ammodernamento e sviluppo a breve-medio termine dell'**Aeroporto Catullo**[**ALLEGATO 6**] - (B) La **nota di trasmissione** del parere della Commissione Tecnica VIA VAS del Ministero dell'Ambiente e [**ALLEGATO 7**] - (C) il **parere di verifica di Impatto Ambientale** del Piano di Sviluppo dell'**Aeroporto di Verona**. [**ALLEGATO 8**]

Vista ed esaminata la Documentazione ricevuta dal Ministero dell'Ambiente relativamente al Piano di Sviluppo dell'**Aeroporto Valerio Catullo**, riscontrando una serie di "incongruenze" e di "dimenticanze", in data **27 Gennaio 2010** ho inviato al Sindaco di Sommacampagna, alla Procura della Repubblica e alla Commissione Europea, una serie di **prime considerazioni e di note** sul "parere espresso" dalla Commissione V.I.A.-V.A.S. [**ALLEGATO 9**]

Considerato che l'**Aeroporto Valerio Catullo**, a quanto pare **"si era dimenticato"** di inserire nella documentazione presentata al **Ministero dell'Ambiente** per essere sottoposta a parere della Commissione V.I.A.-V.A.S. una serie di **altre progettualità** che la **Catullo S.p.A.** dichiarava di voler realizzare e le presentava in riunione pubbliche, le presentava a Fiere e/o manifestazioni varie e le presentava anche ai rappresentanti di Enti Pubblici (comuni e Provincie), il sottoscritto in data **9 Febbraio 2010** aveva provveduto a segnalare queste "dimenticanze" al Ministero dell'Ambiente, all'E.N.A.C. che avevano esaminato una versione di Piano di Sviluppo diverso da quello che la **Catullo S.p.A.** presentava in pubblico. Segnalazioni inviate anche alla Commissione Europea. [**ALLEGATO 10**]

Visto che la perizia asseverata non veniva fornita, in data 13 Febbraio 2010 [[ALLEGATO 11](#)] provvedevo a rinnovare, la richiesta di accesso agli atti, ed in particolare chiedevo di poter prendere visione del Piano di Sviluppo dell'Aeroporto Valerio Catullo, nella versione di come questa era stata depositata in Comune a Sommacampagna ancora alla fine del 2009 al fine di verificare se questa era "uguale" a quella presentata "alle Fiere-Enti-Mostre".

Sempre a titolo di esempio ricordo che l'Aeroporto di Montichiari, dopo richiesta di sottoposizione alla V.I.A. **da parte della Catullo S.p.A.** dal 2000, detta infrastruttura aeroportuale è già in possesso di Decreto di Compatibilità Ambientale [[ALLEGATO 12](#)] e ricordo altresì che in data 18 ottobre 2006 [[ALLEGATO 13](#)] la Provincia di Brescia ha provveduto a dare: **AVVISO PUBBLICAZIONE DEL RAPPORTO AMBIENTALE DELLA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA DELLO SCHEMA DI PIANO TERRITORIALE D'AREA PER L'AEROPORTO G. D'ANNUNZIO DI MONTICHIARI AI SENSI DELL'ART. 6 COMMI 1 E 2 DELLA DIRETTIVA 2001/42/CE** e che pertanto dal 18 ottobre 2006 al 12 novembre 2006 tutti i cittadini di quel territorio, potevano presentare le Osservazioni al Rapporto Ambientale.

Un procedimento, quello della **V.A.S. del Piano territoriale d'Area Aeroporto di Montichiari**, che ormai dovrebbe essere concluso e al quale, a titolo di esempio segnalo le Osservazioni alla V.A.S. presentate dall'Associazione "Cambiarotta" in data 28 Aprile 2009 [[ALLEGATO 14](#)] che dimostra che i cittadini dell'intorno aeroportuale hanno potuto partecipare al procedimento di V.A.S. mentre quelli dell'intorno del Catullo, mai sono stati coinvolti.

L'Aeroporto di Brescia è gestito da una società il cui capitale sociale, oggi, è quasi interamente di proprietà della Catullo S.p.A. e mentre per l'Aeroporto di Montichiari... è stata predisposta sia la V.I.A. che anche la V.A.S. per l'Aeroporto di Verona - ad oggi - non esiste nessun Decreto di Compatibilità Ambientale e tanto meno, per il Piano di Sviluppo Aeroportuale del Catullo... è mai stata iniziata una qualsiasi procedura di V.A.S.

Nonostante questa mancanza di V.I.A. e di V.A.S. tra i Comunicati Stampa dell'Aeroporto Catullo, come quello del 19 febbraio 2010 a titolo: **BIT - Borsa Internazionale del Turismo**, l'Aeroporto Catullo di Verona annuncia le leve strategiche del piano di sviluppo si dichiara, tra l'altro, quanto segue:

E' stato evidenziato come, nel piano di sviluppo, le stime d'incremento di traffico sullo scalo siano strettamente correlate ad un ampliamento delle infrastrutture di accoglienza dei passeggeri e di movimentazioni dei vettori con un investimento complessivo di 78 milioni di euro, sfruttando le potenzialità di crescita dell'aeroporto fino a quattro volte superiore all'attuale capacità, dopo il cambio di status da militare a civile avvenuto nel 2008 che ha dato il via ad una progressiva conversione degli spazi da militari a civili.

Lo sviluppo infrastrutturale è uno dei driver del cambiamento profondo che sta interessando lo scalo, finalizzato a differenziare il flusso di passeggeri: in questo modo l'utenza business troverà un servizio allineato con le sue esigenze, mentre al viaggiatore low cost verrà offerto un servizio differente in base alle sue specifiche necessità. In particolar modo, già da quest'anno, sarà dedicato un terminal al traffico low cost, oltre al potenziamento delle aree commerciali, dei servizi e dei parcheggi sempre dedicati al segmento low cost.

Com'è possibile per l'Aeroporto Catullo predisporre tutto questo (come annunciato entro l'anno 2010) e realizzarlo senza V.I.A. e senza V.A.S. quando per un qualsiasi provvedimento V.I.A. necessitano almeno 18/24 mesi?

EU-Pilot 488/09/ENVI - Quadrante Europa

Nella stessa situazione dell'Aeroporto "Catullo" - che è senza V.I.A. e senza V.A.S. - vi è anche il Quadrante Europa e anche per questa opera infrastrutturale il sottoscritto aveva chiesto l'apertura di una pratica di **Verifica di Infrazione V.I.A. e di verifica di infrazione V.A.S.** ma anche per questa pratica si avvicina l'archiviazione per la grave carenza di informazioni come queste sono state inviate, dalle Autorità Italiane, alla Commissione Europea, come risulta dalla lettera ricevuta dal sottoscritto [[ALLEGATO 15](#)] in data 1 Febbraio 2010.

Ed è per questo motivo **mancanza e/o carenza di informazioni fornite alla Commissione Europea**, che in data 7 Febbraio 2010 il sottoscritto ha scritto al Presidente del Consorzio ZAI, al Sindaco di Verona e - per conoscenza - alla Commissione Europea e alla Procura della Repubblica [[ALLEGATO 16](#)] chiedendo che per tutto quanto realizzato nelle Aree del Quadrante Europa - dall'entrata in vigore della Direttiva V.I.A. ad oggi - sia predisposta una adeguata perizia asseverata finalizzata poi a dimostrare la necessità di una VIA in Sanatoria e di una VAS.

Quello che è in corso di realizzazione nel Quadrante Europa... lo dichiara il **Presidente del Consorzio Z.A.I.** l'ente gestore del Quadrante Europa, in una sua intervista come questa è stata riportata nel "Magazine del Quadrante Europa" del Dicembre 2009, <http://www.consorziozai.it/pubblicazioni/magazine/2009/dicembre.pdf> nel quale a questa domanda del Giornalista: **Tracciando un bilancio dell'attività consortile rivolta all'Interporto, quali sono i progetti realizzati e in itinere?** il suddetto Presidente Flavio Zuliani, così risponde:

Altra fase progettuale di somma importanza, consiste nella realizzazione del nuovo casello autostradale dedicato all'Interporto e collegato con l'Aeroporto quale fattore strategico fondamentale per lo sviluppo dei progetti collegati ai piani di intervento PUA QE (Quadrante Europa) Nord e PUA QE Sud, Area dell'Innovazione Marangona e propedeutico alla loro attuazione.



Gli attuali 300mila metri quadri di superficie coperta delle piattaforme logistiche nell'Interporto vedranno un raddoppio di superficie.

Nello specifico, sono molti i progetti cardine di Consorzio ZAI (un piano quinquennale di interventi, a fronte di un investimento di circa 100 milioni di euro) rivolti a duplice finalità: la crescita dell'Interporto e il miglioramento infrastrutturale, viabilistico e occupazionale, che ruotano nell'ambito degli obiettivi propugnati dal Consorzio ZAI la cui strategia prevede, da sempre, l'operare nel rispetto e a tutela dell'ambiente e delle esigenze della collettività.

“Parliamo un po' delle piattaforme 'in fieri', in fase di completamento o già realizzate: iniziamo con V2, area di 20mila metri quadrati, di cui 8.500 coperti. L'insediamento destinato alla Kuehne+Nagel ne occuperà 4.500. La tempestiva fase di cantierizzazione indica 12 mesi esatti, da inizio scavo, gennaio 2009, al varo, nel gennaio 2010. Ad appalto consegnato e operativa dalla fine del prossimo anno, l'area Q3 (2 lotti) - 50 mila metri quadrati di superficie - di cui 32.000 mq ospiteranno IVECO Officine Brennero (sarà la sede logistica IVECO più importante del Triveneto), tenendo conto della realtà Mercedes già insediata. Le due realtà unite raggrupperanno l'80-85% dei marchi dei trasporti servizi, creando 150-180 nuovi ruoli occupazionali. Si tratta di un progetto di particolare eccellenza ed importanza, per profilo numerico, imponente gettito di investimenti e, non ultimo, per la nuova, straordinaria valenza del rapporto viabilità tra i due svincoli autostradali e un viadotto di attraversamento della tangenziale Sud.

Il Comparto P, ovvero l'insediamento di indubbia importanza nazionale: su un appezzamento di 65mila metri quadrati, all'interno della lottizzazione del comparto P, verrà realizzato un magazzino di 28mila metri quadrati coperti, con indirizzo agroalimentare. Il già operante Polo Logistico Auto utilizzato attualmente da Bertani SpA, passerà, in tempi successivi, dai 350.000 metri quadrati ai 450mila mq richiesti dalla Società, seguendo un graduale progetto di implementazione dello spazio.

“Il Compact Terminal, realizzato da Quadrante Europa Terminal Gate (società a compartecipazione paritaria tra Consorzio ZAI e RFI) e inaugurato il 1° ottobre 2009, è un'opera di capitale importanza nata con l'obiettivo di contribuire allo sviluppo terminalistico del Quadrante Europa - frutto di quella strategia lungimirante che sfida la crisi - per ospitare la domanda in crescita del mercato movimentazione su ferro. A fronte, un investimento di 35 milioni di euro, oltre alla sinergia progettuale tra professionisti italiani, svizzeri, austriaci e tedeschi (da strategia nel 2005, a progettazione- al cantiere nel 2008) che ha consentito il realizzo operativo in soli 12 mesi. Il Compact Terminal, considerato il più tecnologicamente avanzato hub merci europeo per lo sviluppo e il potenziamento infrastrutturale ferroviario rivolto all'interscambio ferro-gomma, rappresenta non solo l'ufficializzazione del completamento del raddoppio della linea ferroviaria Verona-Bologna, ma la risposta alle crescenti esigenze di quella logistica industriale che indica il futuro del trasporto merci.

Il Terminal occupa una nuova estensione di 50mila metri quadrati, è un'area dotata di un sistema per il trattamento delle acque di prima pioggia e porta cinque binari, lunghi complessivamente 3mila metri, serviti da tre moderne gru a carroponte, classificandosi quale polo di riferimento per l'organizzazione della raccolta e la distribuzione delle merci in Europa.

Ora, Verona, grazie anche al Compact Terminal, trova piena conferma piena del proprio ruolo strategico non solo per il Veneto e il Nord Est, ma per l'intero ambito nazionale, e arricchendo quella grande intuizione intermodale che è il Quadrante Europa, uno dei cardini della rinascita del Veneto inteso a costruire il proprio futuro”.

Ovviamente oltre a quello “in fieri”, come definito dal Presidente del Consorzio Z.A.I. rigorosamente realizzato dall'Ente Autonomo qual è il Consorzio Z.A.I., il tutto ovviamente realizzato senza alcuna Valutazione di Impatto Ambientale, bisognerebbe evidenziare quello esistente che già è stato realizzato all'interno del Quadrante Europa, a partire dall'entrata in vigore della Direttiva VIA, ma per far questo servirebbe una perizia asseverata, dato che le informazioni inviate alla Commissione Europea sono state trasmesse evidenziando che nel Quadrante Europa non vi sarebbero state modifiche sostanziali tali da determinare una sottoposizione alla V.I.A.

In questi ultimi 22 anni - dalla data di entrata in vigore della Direttiva V.I.A. - sarebbe interessante conoscere l'evoluzione dei volumi di traffico che ha generato l'insediamento denominato Quadrante Europa e che continuano ad aumentare in conseguenza delle nuove opere che vengono insediate nel Q.E. ma per far questo serve una perizia asseverata che dichiarasse esattamente quanto realizzato e costruito da dopo l'entrata in vigore della VIA.

Autostrada “A4”, Autostrada “A22” e la nuova Autostrada: “Sistema Tangenziali Venete”.

Se il “traffico autostradale” di una “autostrada esistente” prima dell'entrata in vigore della Direttiva V.I.A. cresce, dovrebbero contestualmente crescere anche delle opere di mitigazione-compensazione-risanamento-restauro ambientale in modo che l'ambiente e la qualità della vita non abbiano da subire conseguenze, ma questo non è avvenuto e mai sono stati presi provvedimenti atti a diminuire l'inquinamento, nonostante il traffico aumentasse.

E' evidente che se si giustifica la costruzione di una nuova autostrada per la saturazione dell'esistente, il traffico deve essere aumentato. Se si vuole realizzare la terza corsia di un'autostrada il traffico deve essere aumentato.

Poi si presentano progetti di nuove autostrade e questi progetti sono mancanti di opere e di interventi atti a mitigare, a compensare, a risanare e/o a restaurare l'ambiente ed è evidente che qualcuno è responsabile di tutto questo e queste responsabilità sono ovviamente in capo a chi gestisce o gestirebbe questo servizio pubblico.

E' poi evidente che della “barrierine” antirumore, alte nemmeno quanto il “cassone” di un camion, non creano nessuna mitigazione all'inquinamento dell'aria che una struttura autostradale produce nel suo intorno. Servono fasce boscate che possano agire da filtro e da fitodepurazione dell'aria, ma al sottoscritto, non risulta che in questi ultimi 22 anni siamo mai state realizzati interventi di questo tipo nella provincia di Verona attorno alle autostrade.

Conclusioni e considerazioni finali.

Se un' **Autostrada** (o due) cresce e non vengono attuate misure di abbattimento e di contenimento degli agenti inquinanti anche con provvedimenti adottati per diminuire la velocità degli automezzi nei giorni più critici, è evidente che delle responsabilità per l'inquinamento generato alle Società Autostradali devono essere assegnate.

Se un **Aeroporto** cresce e si amplia, modifica rotte trasferendole dalla campagna sulla città e non adotta misure atte a contenere la produzione di agenti inquinanti, compreso il divieto per aree vetusti, è evidente che delle responsabilità possono essere assegnate a coloro che violano le direttive Comunitarie a difesa dell'Ambiente.

Se un **Interporto** - che solo una parte di un sistema molto più ampio qual è il Quadrante Europa - cresce e si amplia continuamente senza mai eseguire opere di mitigazione-compensazione-risanamento-restauro ambientale è evidente che un polo di attrazione di traffico così consistente contribuisce a produrre agenti inquinanti.

E se tutte **queste società** che gestiscono **servizi pubblici**, sono per la maggior parte costituite da un azionariato del quale la maggioranza è costituita da Enti Pubblici, quali Comuni e Provincie è evidente che risulta ancora più grave che vi siano delle violazioni di principi fondamentali emanati a difesa dell'ambiente, come ad esempio questi sono stati descritti nel *D.Lgs. 4-2008 - Art. 3 ter - Principio dell'azione ambientale...* che così recita: *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.*

Se in questi ultimi 22 anni non vi è stata alcuna azione che sia stata ispirata al principio della **precauzione**, che **preventivamente** non siano state adottate azioni atte ad impedire l'aumento di inquinanti, che in prossimità della fonte dove si generano gli impatti ambientali, non vengono eliminate (e/o mitigate) le cause che generano **danni all'ambiente e alla salute pubblica...** e che - soprattutto - tutto questo viene organizzato, gestito e programmato **per evitare il principio "chi inquina paga"** è evidente che oltre ad essere in presenza di violazioni delle regole della politica della Comunità Europea in materia ambientale, si stanno commettendo anche Reati Ambientali.

E' evidente allora che (almeno in questi quattro casi) i **responsabili** di aver creato inquinamento **non sono "ignoti"** ed è pertanto evidente che le **Società Autostradali**, l'**Aeroporto Catullo** e il **Quadrante Europa** hanno delle precise responsabilità - **non avendo provveduto ad eliminare alla fonte gli inquinamenti** - e possono essere **Soggetti ai quali possono essere contestati Reati** di cui all'art. 674 del Codice Penale: *"Chiunque provoca emissioni di gas, vapori e di fumo, atti a cagionare effetti pericolosi è punito con l'arresto fino ad un mese e con ammenda"*.

Tutto ciò premesso:

All'A.R.P.A.V. ... **si chiede**, se è a conoscenza se l'Aeroporto Catullo ha iniziato la **caratterizzazione della qualità dell'aria** come previsto nel verbale della Commissione V.I.A.-V.A.S Nazionale alla pagina 14 e 15 e **si chiede** se l'Aeroporto Catullo ha pertanto - **provveduto ad attivarsi con l'ARPAV stessa** - al fine di dare avvio alla:

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

Al Presidente della Provincia di Verona ... **si chiede**, se intende attivarsi affinché, sia il Quadrante Europa che l'Aeroporto Catullo, abbiano da sottoporre a **Valutazione di Impatto Ambientale "in sanatoria"** quando eseguito, realizzato e potenziato fino alla data odierna e **si chiede** di attivarsi affinché sia il **Masterplan** del Quadrante Europa e il **Piano di Sviluppo Aeroportuale** siano sottoposti a **Valutazione Ambientale Strategica**.

Al Difensore Civico del Comune di Verona, dato che... sia il Quadrante Europa che... l'Aeroporto Valerio Catullo sono Enti partecipati dal Comune stesso... **si chiede se potesse sollecitare il Consorzio ZAI e l'Aeroporto Catullo a predisporre una Perizia Asseverata** come a queste società di gestione di servizi pubblici è già stata richiesta, al fine che il sottoscritto possa trasmettere detto documento alla Commissione Europea Ambiente, in modo che questa possa poi esprimersi nel merito delle richieste di Verifica di Infrazione V.I.A. e V.A.S. sia dell'Aeroporto Catullo EU-Pilot 240/09/ENVI, che del Quadrante Europa, EU-Pilot 488/09/ENVI.

Alla Procura della Repubblica ... **si chiede** di verificare e di accertare se, ai **Dirigenti** e ai **Responsabili** delle Società Autostradali: **A22 e A4**, dell'**Aeroporto Valerio Catullo** di Verona e del **Quadrante Europa** gestito dal **Consorzio Z.A.I.**, possono essere imputati dei Reati come individuati nella denuncia dell'ARPAV del 19.2.2010.

In attesa di un cortese ma "urgente" riscontro, porgo distinti saluti.

Un cittadino "nativo" di Caselle:

Beniamino Sandrini