

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, 04.01.2011

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

Procura della Repubblica: 887/08 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:

Richiesta informazioni inerente la procedura di V.I.A. Piano Sviluppo dell'Aeroporto Catullo: Campagna di Monitoraggio con "ARPA Veneto" per 60 giorni d'Estate e 60 giorni d'Inverno. Segnalazioni inerenti i lavori "già eseguiti" e "da eseguire" sulla pista dell'Aeroporto Catullo

La presente Richiesta di Accesso Documentale riguardante la documentazione relativa all'Aeroporto "V. Catullo" trova la propria base legale nella "Normativa sull'accesso alle Informazioni Ambientali" (D. Lgs. 195 / 2005).

Premessa:

L'Aeroporto "Valerio Catullo" da anni continua a potenziare e ampliare le infrastrutture aeroportuali senza che mai questi ampliamenti e potenziamenti siano sottoposti a Valutazione di Impatto Ambientale né complessivamente né per i singoli interventi, come ad esempio uno degli ultimi lavori, a cui è stato dato corso, a partire dall'8.10.2010.

11 ottobre 2010

Aeroporto di Verona: oggi al via i lavori di riqualificazione delle testate di pista

COMUNICATO STAMPA

Aeroporto di Verona: oggi al via i lavori di riqualificazione delle testate di pista

Verona, 8 ottobre 2010 - L'aeroporto di Verona si prepara ad affrontare l'aumento di traffico dei prossimi anni con la ricostruzione integrale di 360 metri di pista e un investimento di 2 milioni di Euro.

Il rifacimento di due tratti della pista dell'Aeroporto Catullo, uno sul lato della: "RWY 04" (già eseguito tra il mese di Ottobre e di Novembre 2010) e l'altro rifacimento sul lato "RWY 22" (lavori previsti a partire nella primavera del 2011) per "prepararsi all'aumento del traffico dei prossimi anni" è il volere continuare, da parte dell'Aeroporto Catullo, ad eseguire interventi per singoli stralci senza un progetto generale da sottoporre a preventiva Valutazione di Impatto Ambientale, azioni, che per il sottoscritto ... tutto questo: è una palese violazione della Direttiva V.I.A.

Da anni l'Aeroporto continua a violare la Direttiva V.I.A e mai vengono realizzate opere di mitigazione, di compensazione, di ripristino e di restauro ambientale, finalizzate alla salvaguardia ambientale e a tutela della salute.

Al Dott. Giancarlo Cunego

Direttore A.R.P.A.V. - Sede di Verona

Via Dominutti, 8

37135 - VERONA

e per conoscenza:

Al Dott. Gianluigi Soardi

Sindaco Comune di Sommacampagna

Piazza Carlo Alberto, 1

37066 - SOMMACAMPAGNA

Alla Procura della Repubblica

presso Tribunale di Verona

Sezione di Polizia Giudiziaria - ARPAV

Corte Giorgio Zanconati, 1

37122 - VERONA

Il sottoscritto anche in merito agli ultimi lavori eseguiti sulla pista dell'Aeroporto Catullo ha evidenziato ancora una volta questi aspetti, sollevando dubbi anche sulla sicurezza dei passeggeri visto che i decolli e gli atterraggi avvenivano con su una pista aeroportuale più corta, che aveva un cantiere in testa pista 04 (in primavera testa pista 22).

Ma queste mie ultime segnalazioni non sono state "gradite" dalla dirigenza aeroportuale tanto che, l'Avv. Domenico Bezzi di Brescia, mi ha scritto - per conto della Sua Assistita - la Società Aeroporto Valerio Catullo SpA una Raccomandata... il cui oggetto è il seguente: "**Diffida a proseguire l'attività di divulgazione di notizie false e denigratorie a danno dell'immagine commerciale dell'Aeroporto Valerio Catullo SpA.**" [vedi testo sotto riportato]

Studio Legale
Avv. Domenico Bezzi
Via L. Cadorna, 7 - 25121 BRESCIA
tel. 030-3759392; fax 030-2938011
CF.: BZZ DNC 62 T13B 157 F- P.I.: 03586290177
bezzi@studiobezzi.com

Brescia, 15 novembre 2010

Egr. sig. Beniamino Sandrini
via del Fante, 21
37066 Caselle di Villafranca (Vr)

A/R

OGGETTO: Diffida a proseguire l'attività di divulgazione di notizie false e denigratorie a danno dell'immagine commerciale dell'Aeroporto Valerio Catullo S.p.A..

Egregio Signor Beniamino Sandrini, scrivo in nome e per conto dell'Aeroporto Catullo spa che mi ha, in proposito, conferito specifico incarico.

La Società mia assistita è, infatti, venuta a conoscenza della posta elettronica da Lei trasmessa ai *media* nazionali e locali (stampa, televisione e radio), circa i lavori in corso presso l'aeroporto Valerio Catullo, con l'intento di divulgare tra i passeggeri notizie allarmanti con toni diffamatori, a discredito del servizio prestato dall'Aeroporto ed a danno della sua immagine commerciale.

E non solo. Con atto ancor più grave, consta che con il medesimo strumento dell'*e-mail* Lei abbia contattato, per il tramite del Responsabile Commerciale Marketing per l'Italia del Nord, la società di volo Ryanair, *Partner* commerciale dell'Aeroporto Catullo, allo scopo di minare e sabotare i rapporti d'intesa ed i progetti di sviluppo con questa in corso, riferendo di notizie e dati del tutto privi di fondamento, quali quelli sul congetturato mancato assoggettamento alla procedura di valutazione di impatto ambientale dell'Aeroporto di Verona, risolto con un clamoroso *flop* dalla Commissione Europea che, da Lei investita della questione, ha archiviato la pratica in data 24 febbraio 2010.

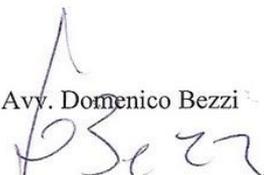
Giunti a questo punto, si fa presente che la condotta diffamatoria da Lei perpetrata non risulta ulteriormente tollerabile dalla mia Assistita, la quale pertanto, e per il mio tramite, La

invita-diffida

a cessare ogni attività di divulgazione e diffusione, con ogni mezzo, di informazioni mendaci e di notizie inconsistenti discreditanzi l'immagine commerciale dell'Aeroporto Valerio Catullo il quale, si rendo noto, a tutela del servizio aeroportuale prestato valuterà l'opportunità di promuovere, in ogni caso, un'azione legale nei Suoi confronti, al fine di ottenere il risarcimento dei danni patiti e *patendi* in ragione delle arbitrarie iniziative da Lei intraprese nel corso di questi anni, nonché di presentare esposto alla Procura della Repubblica in relazione ai profili penalistici che la condotta surriferita coinvolge.

Distinti saluti.

Avv. Domenico Bezzi



A completamento di questa **DIFFIDA**, poi la società Catullo SpA ha presentato un **ESPOSTO in Procura** e ora, nei miei confronti è stato aperto un **Procedimento Penale**, perché avrei commesso dei reati **penalmente perseguibili**.



LEGIONE CARABINIERI VENETO
Stazione di Sommacampagna

VERBALE

Relativo all'elezione di domicilio, ex art. 161 C.P.P. modificato dall'art. 5 D.L. 14 gennaio 1991 nr. 12 ed eventuale nomina del Difensore di fiducia, ex art. 96 CPP a carico di:-----

- **SANDRINI Beniamino**, nato a Sommacampagna (VR) il 22/05/1953, residente a Sommacampagna in via Del Fante nr. 21, tel. 045/8581200, cell. 348/5214565, identificato mediante Carta di Identità nr.////// rilasciata dal Comune di Sommacampagna (VR) il 29/06/2004.----//

L'anno 2010 addì 30 del mese di Dicembre, negli Uffici del Comando in intestazione alle ore 15.35.-----
Avanti al sottoscritto Carabiniere//////, effettivo al Comando in intestazione, è presente la persona, in epigrafe indicata, la quale, in merito al **Procedimento Penale nr. 15868/10 R.G.N.R.** della Procura della Repubblica di Verona per i reati di cui all'Artt. 658 C.P. per i fatti accaduti in Villafranca di Verona (VR) il 12.10.2010, viene invitata a dichiarare od eleggere domicilio con l'avvertimento della sussistenza dell'obbligo di comunicare ogni mutamento del domicilio dichiarato od eletto e che in mancanza di tale comunicazione o nel caso di rifiuto di dichiarare o eleggere domicilio, le notificazioni verranno eseguite mediante consegna ad un difensore d'Ufficio in difetto di nomina a difensore di Fiducia.--//

La stessa, opportunamente interpellata, dichiara:-----//

- "Avv.//////, del Foro di Verona con studio in Verona (VR)//////
Tel.//////.-----//
- "Eleggo domicilio presso la mia abitazione in Sommacampagna Via Del Fante nr. 21.-----//

In relazione a quanto sopra, l'indagato viene avvisato che:--//

- La difesa tecnica nel processo penale è obbligatoria;--//
- Che ciascun soggetto sottoposto ad indagini ha diritto di nominare non più di due difensori di fiducia dei quali è fatta con dichiarazione resa all'Autorità procedente ovvero consegnata alla stessa dal difensore o trasmessa con raccomandata;--//
- Che al difensore competono le facoltà e i diritti che la Legge riconosce all'indagato a meno che essi siano riservati personalmente a quest'ultimo, e che l'indagato ha facoltà ed i diritti attribuiti dalla legge tra cui in particolare:
 - Di presentare memorie, istanze, richieste ed impugnazioni;--//
 - Ad ottenere l'assistenza di un interprete se straniero;--//
 - A conferire con il difensore anche se detenuto;--//
 - Di ricevere avvisi e notificazioni;--//
 - Di togliere effetto, con espressa dichiarazione contraria, all'atto compiuto da difensore prima che, in relazione allo stesso sia intervenuto un provvedimento del Giudice;--//
 - Di richiedere a proprie spese copia degli atti depositati;--//
 - Di presentare istanza di patteggiamento;--//
 - Di rendere dichiarazione alla Polizia Giudiziaria ed al Pubblico Ministero;--//
 - Di presentare istanza di oblazione nei casi in cui è consentito dalla Legge;--//
 - Di avere notizie sulle iscrizioni a suo carico-----

- Che vi è obbligo di retribuzione del difensore nominato d'Ufficio ove non sussistano le condizioni per accedere al patrocinio a spese dello Stato di cui

al punto che segue, e che in caso di insolvenza si procederà ad esecuzione forzata;-----//

Che ai sensi e per gli effetti di cui alla L. 30.08.1990 n.217 potrà essere richiesta l'ammissione al patrocinio a spese dello Stato qualora ricorrano le condizioni previste dalla citata Legge; ed in particolare che, secondo l'art. 3 della Legge stessa;-----//

Può essere ammesso al patrocinio a spese dello Stato chi è titolare di un reddito imponibile ai fini dell'imposta personale sul reddito, risultante dall'ultima Dichiarazione non superiore ad euro 9296,22..

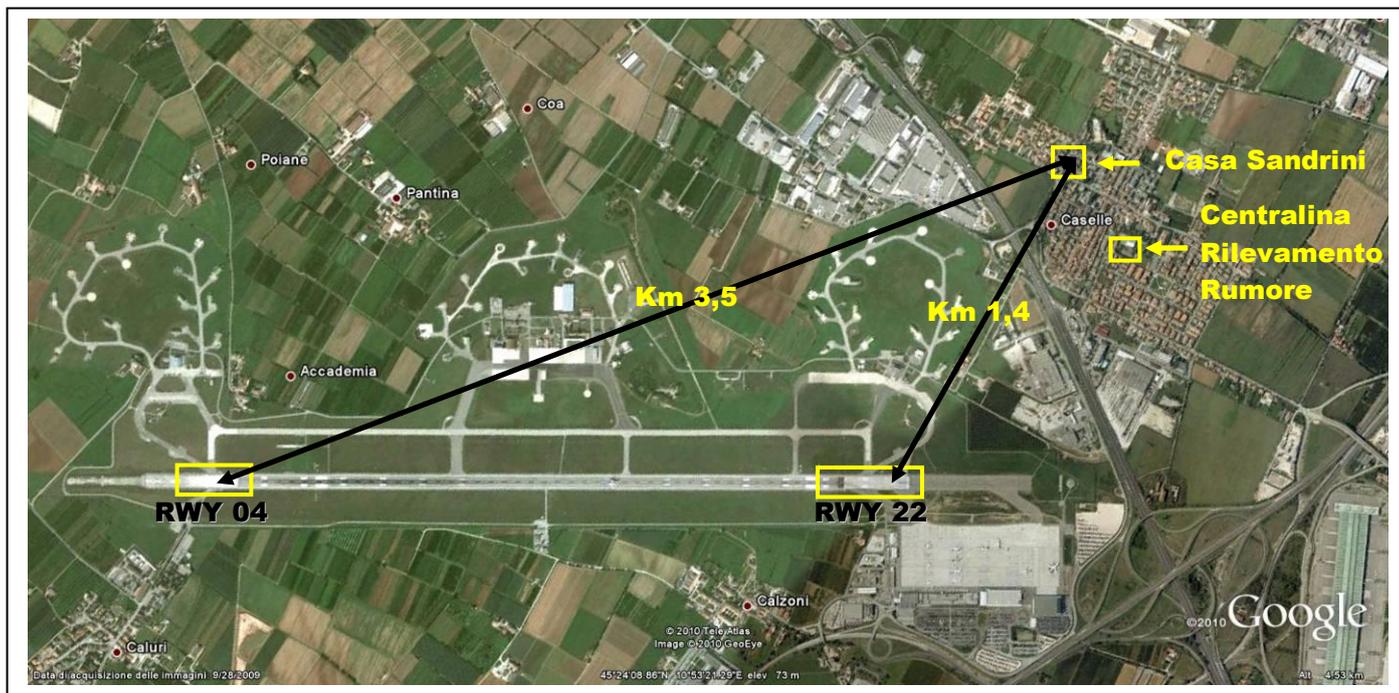
1. Se l'interessato convive con il coniuge o con altri familiari il reddito ai fini del presente articolo è costituito dalla somma dei redditi conseguiti nel medesimo periodo da ogni componente della famiglia ivi compreso l'istante. In tal caso, i limiti indicati al comma 1 sono elevati di lire due milioni per ognuno dei familiari conviventi con l'interessato;-----//
2. Ai fini della determinazione dei limiti di reddito indicati nel comma 1 si tiene conto anche dei redditi che per Legge sono esenti dall'IRPEF o che sono soggetti a ritenuta alla fonte a titolo d'imposta ovvero ad imposta sostitutiva.-----//
3. si tiene conto del solo reddito personale nei procedimenti a cui gli interessi del richiedente sono in conflitto con quelli degli altri componenti il nucleo familiare con lui conviventi.-----

Copia del presente Verbale viene consegnato all'interessato.-----//

Del che è Verbale. F.L.C.S.-----//



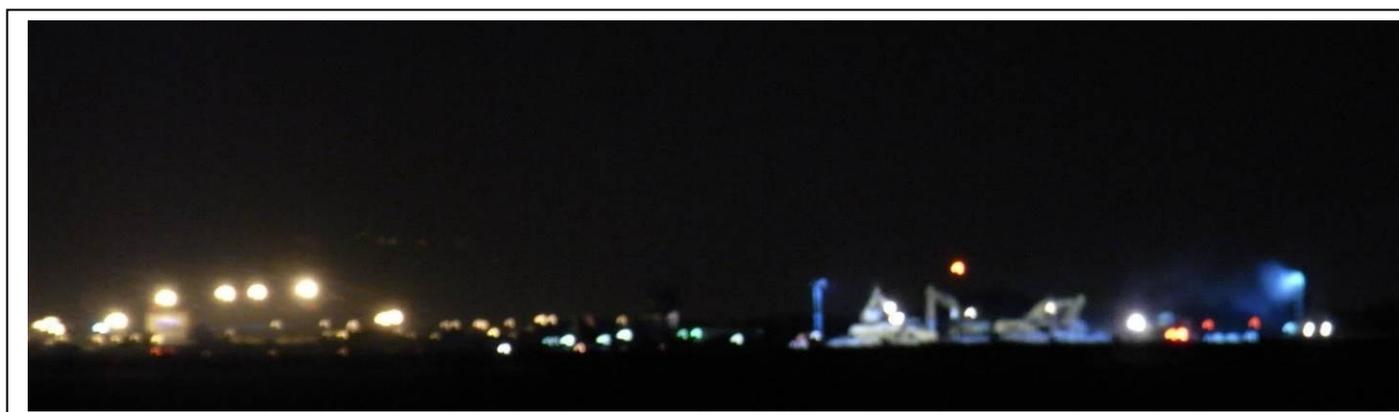
Tutto questo tra l'altro è accaduto, perché all'incirca all'una di notte del 12 Ottobre 2010, il sottoscritto, si è accorto dei rumori provenienti dall'Aeroporto Catullo causati dai "martelli demolitori" che stavano "demolendo" un tratto della pista in calcestruzzo in prossimità della soglia della pista 04 (RWY04).



Da casa mia alla "fonte del rumore", ci sono circa 3,5 km e se quella notte il rumore l'ho sentito, anche sopra il "sottofondo" del rumore autostradale dell'A4, più vicino a casa mia, è evidente che quel "rumore" si percepiva.

In ogni caso, dato che a poche centinaia di metri da casa mia risulta essere installata, sul tetto delle Scuole Medie di Caselle, una Centralina per il rilevamento del Rumore Aeroportuale, se quella centralina quella notte era in funzione, quel rumore così caratteristico deve averlo rilevato e l'ARPAV potrà anche acquisire i dati registrati.

Se oggi risulterebbe **DIFFIDATO** e sono oggetto di **PROCEDIMENTO PENALE**, è perché quella notte sono uscito di casa a verificare ed accertare se quel rumore era conseguente alla "demolizione" di tratti della Pista dell'Aeroporto Catullo, fatto che ho ovviamente accertato come risulta da una serie di... foto e da dei... video ripresi quella notte.



Dopo quella "verifica notturna" sono tornato a casa e sul blog: www.vivicaselle.eu ho scritto il messaggio: "*Perché i lavori sulla pista dell'Aeroporto Catullo sono iniziati dalla "FASE 3" (in Testa Pista 04) invece che iniziare dalla "FASE 1"?*" [in realtà ho poi scoperto che la FASE 1 veniva realizzata contemporaneamente in prossimità della testata pista... "RWY 22"].

Se quella notte... avevo sentito il rumore di martelli demolitori ad una distanza di 3,5 km quale sarà il rumore che sentirò nelle notti tra il 23.03.2011 e il 30.03.2011, quando secondo il "crono programma" dei lavori, quei martelli demolitori inizieranno a produrre rumore dalle ore 23 fino alle ore 06 del mattino dopo?

I lavori in testa pista soglia RWY22 sono solo a 1,4 km da Casa mia e... a meno, da altre case.

01- Aeroporto Catullo - Lavori notturni sulla PISTA 04 -

sanben53 166 video Iscriviti



In realtà quella notte, quella del 12 Ottobre 2010, appena concluso di scrivere il messaggio su: www.vivicaselle.eu [Allegato n° 1] da tanto ero “*leggermente arrabbiato*” per quanto stava accadendo all’Aeroporto Catullo, **alle ore 03,44** ho anche scritto una e_mail ad una *quarantina di giornalisti*, una e_mail che aveva questo oggetto: “*Ma i passeggeri che decollano-atterrano al Catullo sanno che...*” e_mail che aveva il seguente testo:

Egredi signori Giornalisti

visto che sulla pista dell’Aeroporto Catullo sono iniziati i lavori...

i passeggeri che decollano-atterrano sugli aerei al Catullo sanno che...

sulla pista c’è un cantiere notturno in corso dalle 23 alle 6 del mattino

ma che durante il giorno su quella stessa pista... c’è un buco largo 45 metri

lungo qualche centinaio di metri e profondo forse un metro? E la sicurezza dei voli?

<http://vivi-caselle.blogspot.com/2010/10/la-sicurezza-e-lambiente-per-laeroporto.html>

<http://vivi-caselle.blogspot.com/2010/10/perche-i-lavori-sulla-pista.html>

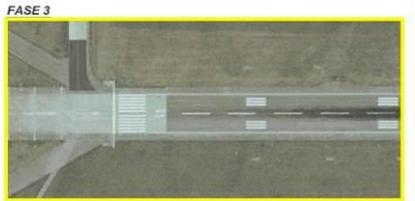
Forse questa è una notizia da pubblicare sui giornali?

Distinti saluti

A quanto pare questa e_mail, come un’altra e_mail che poi evidenzio, non sono state molto gradite dall’Aeroporto Catullo e credo che siano state queste due e_mail il motivo, per cui l’Avvocato nominato dall’Aeroporto Catullo ha predisposto prima la... **DIFFIDA** e poi un... **ESPOSTO** alla Procura della Repubblica... contro il sottoscritto.



RILIEVO FOTOGRAFICO



FASE 3

Distanze dichiarate “FASE 3” dei lavori					
RWY (PISTA)		TORA	TODA	ASDA	LDA
ATTUALE	22	3.067,5	3.342,0	3.067,5	2.657,5
DURANTE LAVORI	22	2.786,0	2.786,0	2.786,0	2.376,0
DIFFERENZA	22	- 281,5	- 576,5	- 302,0	- 52,5
ATTUALE	04	3.067,5	3.233,5	3.067,5	3.010,0
DURANTE LAVORI	04	2.767,5	2.767,5	2.767,5	2.710,0
DIFFERENZA	04	- 300,0	- 466,0	- 300,0	- 360,0

PENALIZZAZIONI:

- Chiusura pista notturna in concomitanza con le lavorazioni
- Nuove distanze dichiarate durante la fase 3
- PAPI solo su un lato pista
- ILS disattivato

Distanze dichiarate FASE 3			
RWY 04		RWY 22	
2767,5 m	TORA	2786,0 m	
2767,5 m	TODA	2786,0 m	
2767,5 m	ASDA	2786,0 m	
2710,0 m	LDA	2376,0 m	



RILIEVO FOTOGRAFICO



FASE 2

Distanze dichiarate “FASE 2” dei lavori					
RWY (PISTA)		TORA	TODA	ASDA	LDA
ATTUALE	22	3.067,5	3.342,0	3.067,5	2.657,5
DURANTE LAVORI	22	2.251,5	2.251,5	2.251,5	2.210,5
DIFFERENZA	22	- 816,0	- 1.090,5	- 816,0	- 447,0
ATTUALE	04	3.067,5	3.233,5	3.067,5	3.010,0
DURANTE LAVORI	04	2.251,5	2.251,5	2.251,5	2.194,0
DIFFERENZA	04	- 816,0	982,0	- 816,0	- 816,0

PENALIZZAZIONI:

- Chiusura pista notturna in concomitanza con le lavorazioni
- Nuove distanze dichiarate durante la fase 2
- PAPI solo su un lato pista

Distanze dichiarate FASE 2			
RWY 04		RWY 22	
2251,5 m	TORA	2251,5 m	
2251,5 m	TODA	2251,5 m	
2251,5 m	ASDA	2251,5 m	
2194,0 m	LDA	2210,5 m	

La mia preoccupazione come avevo già evidenziato in un precedente messaggio pubblicato su www.vivicaselle.eu in data 9 Ottobre 2010 a titolo: “**La SICUREZZA e l’AMBIENTE per l’Aeroporto Catullo sono degli OPTIONAL? Dov’è il DECRETO di ESCLUSIONE V.I.A. per i lavori sulla PISTA?**”, era una visione complessiva di quanto stava accadendo all’Aeroporto Catullo, perché se con i lavori in testa Pista 04 le varie “**distanze operative**” delle piste **venivano ridotte** come nella sovrastante tabella a sinistra, ben più importanti erano le riduzioni della lunghezza pista quando da marzo 2011 verranno eseguiti i lavori in testa Pista 22, come rappresentato nella sovrastante tabella a destra.

Se la “**TORA**” (lunghezza di pista dichiarata disponibile ed idonea per la corsa a terra di un aeromobile in decollo) viene **accorciata di 816 metri**, sono garantite tutte le sicurezze dei passeggeri ... su quegli aerei ... in decollo?

Se la “**TODA**” (lunghezza della corsa disponibile per il decollo, aumentata della lunghezza della zona libera da ostacoli (clearway), se disponibile) viene **accorciata di 1.090,5 metri**, sono garantite tutte le sicurezze al decollo?

Se la “**ASDA**” (lunghezza della corsa disponibile per il decollo, aumentata della lunghezza della zona d’arresto (stopway), se esistente) viene **accorciata di 816 metri**, sono garantite tutte le sicurezze degli aerei al decollo?

Se la “**LDA**” (lunghezza di pista dichiarata disponibile ed idonea per la corsa a terra di un aeromobile in atterraggio) viene **diminuita di 447 metri**, sono garantite tutte le sicurezze dei passeggeri su quegli aerei ... in atterraggio?

Se poi oltre a queste **riduzioni della lunghezza pista**, come riportato nelle Relazioni del progetto c'è scritto che durante i lavori ci sarà lo: "**spegnimento dei segnali del sentiero di avvicinamento ridotto**" sul lato pista RWY04:



e che oltre ad esserci il "**sentiero luminoso spento**" durante gli atterraggi sulla Pista RWY 04, contemporaneamente vi sarà anche lo: "**I.L.S. fuori servizio**", [Instrument Landing System - sistema di atterraggio strumentale]...



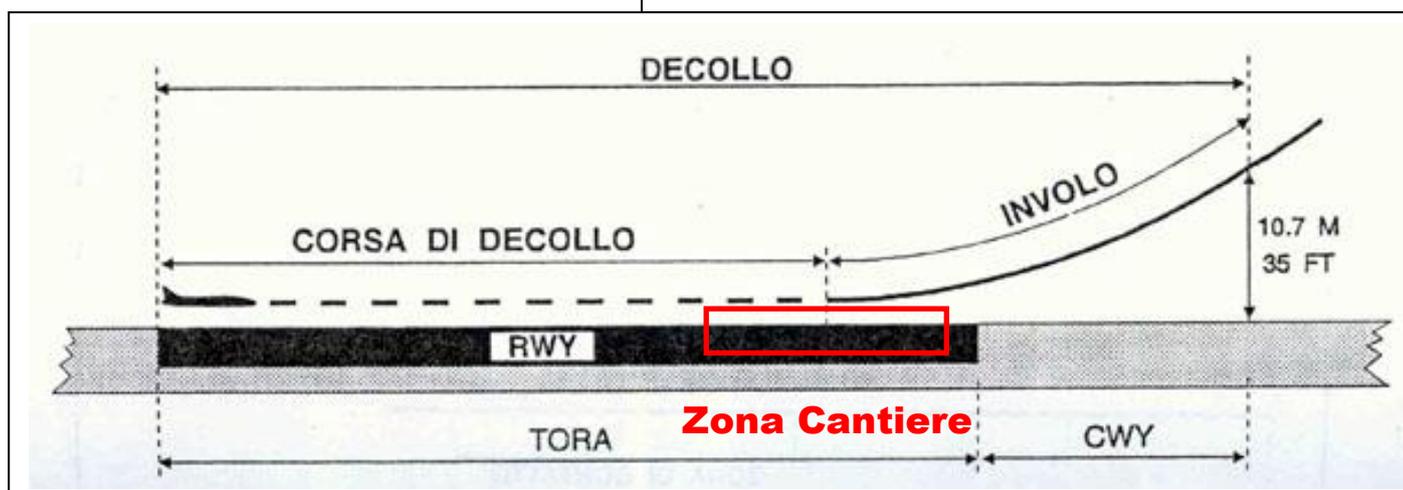
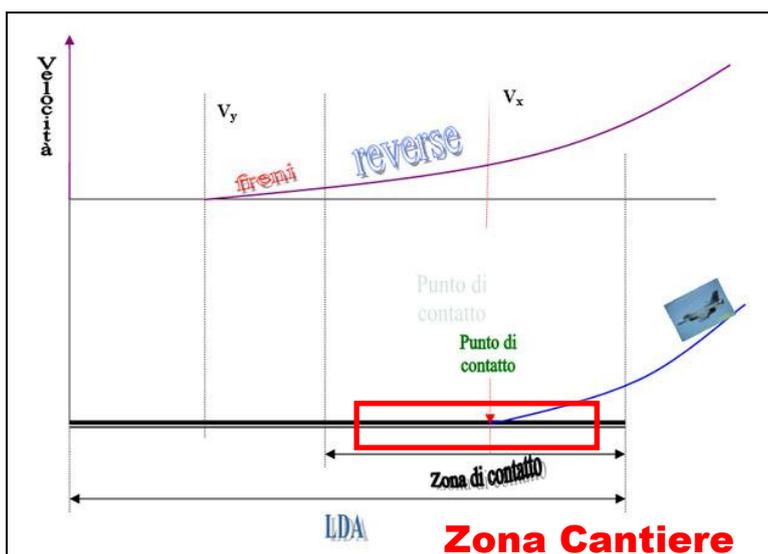
al sottoscritto tutte queste "modifiche" apportate alla operatività dell'Aeroporto Catullo, credo siano sufficienti a far sì che a chiunque si ponga la seguente domanda: **con queste procedure la sicurezza dei voli è stata garantita?**

A tutto questo va aggiunto anche l'aumento dell'inquinamento acustico, soprattutto per quanto riguarda le procedure di atterraggio degli aerei che a causa della pista "corta" quasi tutte sono avvenute utilizzando il "reverse" (il freno motore e/o l'inversione di spinta dei motori) che creano un rumore assordante percepibile a grande distanza.

Se la lunghezza della pista viene ridotta perché è stata accorciata a... causa di un cantiere nella zona di contatto è, e sarà evidente che l'uso del "reverse" da parte degli aerei in atterraggio sarà quasi di obbligo da effettuare ogni volta, con un incremento esponenziale dell'inquinamento di questo tipo di rumore aeroportuale.

E se durante il decollo dell'aereo, alla fine pista c'è un cantiere che diminuisce la lunghezza pista, diminuendo anche le rispettive aree e zone di sicurezza è evidente che la sicurezza delle procedure di decollo e degli atterraggi viene fortemente diminuita e resa più difficile.

E se poi si aggiunge lo: spegnimento del sentiero di atterraggio e lo: spegnimento dell'ILS (atterraggio strumentale) è evidente che qualche volo può essere stato dirottato, come è poi accaduto.



Per aver scritto una e_mail a dei giornalisti chiedendo se quanto segnalavo se: *visto che sulla pista dell'Aeroporto Catullo sono iniziati i lavori... i passeggeri che decollano-atterrano sugli aerei al Catullo sanno che...sulla pista c'è un cantiere notturno in corso dalle 23 alle 6 del mattino ma che durante il giorno su quella stessa pista... c'è un buco largo 45 metri lungo qualche centinaio di metri e profondo forse un metro? E la sicurezza dei voli? ... Forse questa è una notizia da pubblicare sui giornali?* segnalando due Link che riportavano due post pubblicati su www.vivicaselle.eu il primo a titolo: La SICUREZZA e l'AMBIENTE per l'Aeroporto Catullo sono degli OPTIONAL? Dov'è il DECRETO di ESCLUSIONE V.I.A. per i lavori sulla PISTA? [Allegato n° 1] e il secondo a titolo: Perchè i lavori sulla pista dell'Aeroporto Catullo sono iniziati dalla "FASE 3" (in Testa Pista 04) invece che iniziare dalla "FASE 1"? [Allegato n° 2] nella diffida ricevuta dall'Avvocato che assiste la Sua Assistita c'è scritto:

La Società mia assistita è, infatti, venuta a conoscenza della posta elettronica da Lei trasmessa ai *media* nazionali e locali (stampa, televisione e radio), circa i lavori in corso presso l'aeroporto Valerio Catullo, con l'intento di divulgare tra i passeggeri notizie allarmanti con toni diffamatori, a discredito del servizio prestato dall'Aeroporto ed a danno della sua immagine commerciale.

Per avere invece scritto questa e_mail...

---Messaggio originale---

Da: beniaminosandrini@virgilio.it

Data: 30-set-2010 18.31

A: Ogg: **Aeroporto Catullo senza VIA**

Gentile dott.ssa Melissa Corriganm

Avrei bisogno di farle due domande, ma prima una premessa.

Forse Lei non è al corrente ma l'Aeroporto Catullo non è in possesso di Decreto di Compatibilità Ambientale perchè è un aeroporto che non è mai stato sottoposto alla Valutazione di Impatto Ambientale e quindi tutti gli ampliamenti, i potenziamenti e gli aumenti "capacitivi" potrebbero essere tutti illegittimi compreso la annunciata - come imminente - apertura della nuova Aerostazione Low Cost e quindi... anche tutte le nuove rotte aeree che l'Aeroporto sta annunciando... potrebbero essere cancellate.

Premesso questo, ora la domanda:

1^_ Che danni economici avrebbe la Ryanair, qualora le nuove rotte annunciate... non potessero essere aperte?

2^_ La Ryanair si è tutelata (con previsione di chiedere i danni) qualora l'Aeroporto Catullo, fosse inadempiente?

Distinti saluti

Beniamino Sandrini

... nella DIFFIDA ricevuta dall'Avvocato che assiste la sua assistita, cioè l'Aeroporto Catullo, è stato scritto questo:

E non solo. Con atto ancor più grave, consta che con il medesimo strumento dell'e-mail Lei abbia contattato, per il tramite del Responsabile Commerciale Marketing per l'Italia del Nord, la società di volo Ryanair, Partner commerciale dell'Aeroporto Catullo, allo scopo di minare e sabotare i rapporti d'intesa ed i progetti di sviluppo con questa in corso, riferendo di notizie e dati del tutto privi di fondamento, quali quelli sul congetturato mancato assoggettamento alla procedura di valutazione di impatto ambientale dell'Aeroporto di Verona, risolto con un clamoroso flop dalla Commissione Europea che, da Lei investita della questione, ha archiviato la pratica in data 24 febbraio 2010.

Il che, il quanto sopra riportato, rappresenta invece quello che altro non è che un "clamoroso errore" compiuto dall'Avvocato della Catullo SpA, che dimostra che probabilmente a codesto Avvocato la Sua assistita... non ha nemmeno consegnato la comuni-cazione di archiviazione della Pratica EU-Pilot 240/08/ENVI che il sottoscritto, comunque aveva già pubblicato sul blog: www.vivicaselle.eu ancora in data 15 gennaio 2010.

In merito alla DIFFIDA ricevuta dall'Aeroporto Catullo, in data 19 Novembre 2010 ho poi scritto altro un messaggio anche questo pubblicato su: www.vivicaselle.eu a titolo: "Diffida a proseguire l'attività di divulgazione di notizie false e denigratorie a danno dell'immagine commerciale dell'Aeroporto V. Catullo SpA". [Allegato n° 3]

Una cosa è certa se l'Avvocato Bezzi scrive questa frase: : "Con atto ancor più grave, consta che con il medesimo strumento dell'e-mail Lei abbia contattato, per il tramite del Responsabile Commerciale Marketing per l'Italia del Nord, la società di volo Ryanair, Partner commerciale dell'Aeroporto Catullo, allo scopo di minare e sabotare i rapporti d'intesa ed i progetti di sviluppo con questa in corso, riferendo di notizie e dati del tutto privi di fondamento, quali quelli sul congetturato mancato assoggettamento alla procedura di valutazione di impatto ambientale dell'Aeroporto di Verona, risolto con un clamoroso flop dalla Commissione Europea che, da Lei investita sulla questione, ha archiviato la pratica in data 24 febbraio 2010" è evidente che il suddetto Avvocato, che assisterebbe l'Aeroporto, non ha letto bene e/o ha male interpretato il testo scritto sui seguenti documenti:

- A_ la lettera della Commissione Europea del 13 Gennaio 2010 [Allegato n° 4]
- B_ la lettera del Ministero dell'Ambiente del 31 Novembre 2009 [Allegato n° 5]
- C_ il Parere della Commissione V.I.A.-V.A.S. n° 370 del 30 Ottobre 2009 [Allegato n° 6]

In questa mia richiesta non entro nel merito della Diffida e dell'Esposto (ho già dato incarico ad un mio Legale di fiducia di rispondere e di assistermi) e, se oggi scrivo, è solo per quanto nella DIFFIDA ricevuta è stato affermato e come evidenziato nel riquadro come sopra indicato e relativamente a questa frase: "... sul congetturato mancato assoggettamento alla procedura di valutazione di impatto ambientale dell'Aeroporto di Verona, risolto con un clamoroso flop dalla Commissione Europea che, da Lei investita sulla questione, ha archiviato la pratica...".

Il sottoscritto, come da lettera ricevuta dalla Commissione Europea il 13.01.2010 [Allegato n° 4], non crede che la mia segnalazione si sia risolta con "un clamoroso flop" come erroneamente affermato dall'Avv. Bezzi nella sua Diffida, ed il motivo è semplice (basta leggere la lettera): la Commissione Europea ha archiviato la pratica solo dopo aver avuto assicurazione - dalle Autorità Italiane - che l'Aeroporto Valerio Catullo sarebbe stato sottoposto a procedura di V.I.A. e ripeto... solo per questa motivazione... la Pratica EU-Pilot 240/08/ENVI è stata archiviata.

E a conferma di questa mia convinta convinzione, evidenzio dei brani delle lettera ricevuta dalla Commissione:

Perché la Commissione possa aprire nei confronti di uno Stato membro una procedura di infrazione per cattiva applicazione della direttiva VIA, è necessario che questa disponga di evidenze che consentano di concludere che vi è stato un errore di giudizio manifesto da parte delle autorità competenti che hanno deciso di non sottoporre a *screening* la modifica o estensione controversa. Questa interpretazione è suffragata dalla giurisprudenza della Corte di Giustizia in materia di onere della prova (si veda ad esempio la sentenza della Corte nel caso C-508/03).

Da parte della Commissione Europea, non c'è mai stata una verifica di procedura di infrazione V.I.A. contro la Aeroporto Catullo SpA, ma solo una verifica nei confronti dello Stato membro (cioè l'Italia) al fine di verificare se vi fosse stata una "cattiva applicazione della direttiva VIA" e/o di conoscere i motivi per i quali le Autorità Italiane avessero deciso di "non sottoporre a screening la modifica o estensione controversa". (o *scooping*, poi avvenuto)

Ed in sintonia con quanto sopra evidenziato, nel paragrafo successivo, la Commissione Europea afferma poi questo:

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

Considerato che la pratica EU-Pilot 240/08/ENVI è stata aperta a seguito di mia segnalazione al Mediatore Europeo del **10 Dicembre 2008** è evidente che se la Commissione afferma che "... tutti gli interventi infrastrutturali necessari per lo sviluppo dell'aeroporto "Valerio Catullo" di Verona dall'apertura della pratica EU-Pilot fino al 2024 saranno valutati nell'ambito di una VIA complessiva che avrà per oggetto il Piano di Sviluppo Aeroportuale ..." ripeto, ed è evidente pertanto che a partire dalla fine dell'anno 2008, il "P.S.A.", deve essere sottoposto a V.I.A.

Non concordo - e lo evidenzio - invece con quanto dichiarato dalla Commissione Europea... in questo altro paragrafo:

La Commissione si ritiene soddisfatta delle spiegazioni fornite dalle autorità nazionali competenti, in merito al fatto che il Piano di Sviluppo Aeroportuale, nonostante la sua denominazione (Piano), è in realtà uno strumento di "natura progettuale" e non di pianificazione territoriale, e di conseguenza deve essere sottoposto a VIA e non a VAS.

Se lo sviluppo infrastrutturale rimane all'interno del perimetro dell'Aeroporto ciò è corretto e deve essere sottoposto a V.I.A. (ma solo per lavori che si debbano concludere entro i 5 anni, altrimenti la V.I.A. decade ed il procedimento di V.I.A. deve essere reiterato), ma quando il Piano di Sviluppo Aeroportuale va ad interessare Enti (autostrade) e/o "proprietà" diverse da quella della Catullo SpA, ad esempio con nuovi Caselli Aeroportuali e/o aree commerciali di privati, è necessaria una V.A.S. e non la semplice V.I.A. che verrebbe poi chiesta dalle altre proprietà interessate.

Non voglio commentare altrimenti il resto del contenuto della lettera che il sottoscritto ha ricevuto dalla Commissione Europea, ma vorrei concludere ricordando questo altro paragrafo, che ritengo fondamentale da evidenziare:

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

La Commissione Europea, avendo avuto assicurazione che vi sarà la procedura di V.I.A. su quanto realizzato e realizzabile... a partire dall'inizio della pratica Eu-Pilot 240/08/ENVI, aggiunge una "raccomandazione alle Autorità Nazionali" che essendo una Raccomandazione possono anche non accogliere, ma in ogni caso la raccomandazione è questa: "... valutare nell'ambito della procedura di VIA sul Piano di Sviluppo Aeroportuale anche tutti gli impatti ambientali verificatisi nel periodo successivo alle modifiche o estensioni autorizzate dopo il 14.3.1999".

Se la lettera dalla Commissione Europea del 13.1.2010 (che il sottoscritto ha ricevuto e qui allegata) è **“come quella”** che è stata inviata alle autorità italiane (e che l'Aeroporto Catullo dovrebbe aver ricevuto) non si comprende il perchè l'Avv. Domenico Bezzi abbia da affermare (nella Diffida inviata al sottoscritto) che la segnalazione inviata alla Commissione Europea... **si sia risolta con “un clamoroso flop”** quando invece è ben evidente che il sottoscritto ha invece (quasi) raggiunto tutti i suoi obiettivi: (A) che il **Piano di Sviluppo Aeroportuale verrà sottoposto a V.I.A.** (anche se ritengo serva la V.A.S.) e, (B) che, in detto PSA, **siano valutati gli impatti ambientali a partire dal 14 marzo 1999.**

Se il sottoscritto (a seguito della mia prima segnalazione dell'anno 2007 indirizzata all'Aeroporto, rimasta inascoltata) si era rivolto **prima al Mediatore Europeo e poi alla Commissione Europea**, e questo era avvenuto solo e in **conseguenza dell'inerzia dell'Aeroporto Catullo(e/o dell'ENAC)** che non adempiva ai dettami come questi stabiliti dalle **Direttive Europee emanate a difesa dell'Ambiente e della Salute Pubblica**, evidenziando che vi era da assoggettare alla V.I.A. quanto l'aeroporto **aveva realizzato** - almeno a partire dal marzo 1999 - e che stava ancora realizzando.

Da sottolineare che, **l'obbligo di sottoposizione alla V.I.A. era già stata rimarcata all'inizio del 2008 dal Ministero dell'Ambiente e che detto obbligo di V.I.A., era stato riconfermato anche nella lettera dell'E.N.A.C. dell'1.4.2008 del cui testo l'Aeroporto ne è a conoscenza... anche perché, allo stesso, le due lettere, gli sono state anche inviate.**



Protocollo del 01/04/2008

0020713/DIRGEN/API

- AI Ministero dell'Ambiente
Direzione Generale per la
Salvaguardia Ambientale
Via C. Colombo n°44
00147 Roma
- AI Ministero per i Beni e le Attività Culturali
Direzione Generale per i Beni
Architettonici ed il Paesaggio
Servizio IV Paesaggio
Via di S. Michele 22
00153 Roma
- AI Ministero dei Trasporti
Ufficio di Gabinetto
Piazza della Croce Rossa n°1
00198 Roma
- AI Ministero delle Infrastrutture
Ufficio di Gabinetto
Piazzale di Porta Pia n.1
00198 Roma
- Alla Regione Veneto
Dipartimento per l'Ecologia
e tutela dell'Ambiente
Calle Priuli Cannareggio n.99
30121 Venezia
- AI Comune di Verona
Ambiente
Via Pallone 9
37121 Verona
- Alla Società Aeroporto Valerio Catullo
Aeroporto di Verona Villafranca
37060 Caselle di Sommacampagna (VR)



ALLEGATO

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare - Direzione Salvaguardia Ambientale

prot. DSA - 2008 - 0010285 del 14/04/2008

Il Direttore Centrale
Regolazione Aeroporti



Oggetto: Aeroporto di Verona Villafranca - Studio di impatto ambientale e procedura VIA.

Di questa ultima lettera, vorrei però evidenziare (come segnalato nei riquadri di colore rosso riportati nella seguente pagina) delle importanti affermazioni dell'E.N.A.C. ... la prima che il Piano di Sviluppo sarà associato allo Studio Impatto Ambientale ma soprattutto poi... "che nelle more dei procedimenti di cui sopra, l'aeroporto non darà luogo ad interventi che abbiano da comportare incrementi capacitivi del traffico" e... questo lo scrive l'ENAC.

Si fa riferimento alla nota prot. n°DSA – 2008 – 0003601 del 11/02/2008 del Ministero dell'Ambiente con la quale viene trasferita la segnalazione, pervenuta dalle comunità locali, in merito ad interventi riguardanti le infrastrutture aeroportuali eseguite dalla Società Valerio Catullo sullo scalo di Verona e ad ulteriori opere programmate, connesse ad incrementi di traffico rilevanti, senza che sia stato acquisito il parere di Compatibilità Ambientale.

In proposito si premette che l'aeroporto di Verona Villafranca è scalo militare aperto al traffico civile con un traffico passeggeri per l'anno 2007 di 3,5 milioni di unità (non 40 milioni come indicato nella nota a riferimento).

Gli interventi di recente attuazione, con riferimento alle infrastrutture di pertinenza civile che questo Ente ha autorizzato, riguardano l'adeguamento alle norme antisismiche dell'aerostazione passeggeri, con conseguente ristrutturazione delle parti civili ed impiantistiche della medesima.

Oltre a ciò è in corso di elaborazione, per lo scalo in questione, il Piano di Sviluppo dell'aeroporto con orizzonte temporale 2020, cui sarà associato lo Studio di Impatto Ambientale, finalizzato al conseguimento del parere di Compatibilità Ambientale ed al successivo parere di Compatibilità Urbanistica.

La configurazione finale del Piano di Sviluppo è però condizionata dalla disponibilità di quota del sedime militare sul lato nord rispetto alla pista di volo, la cui definizione è oggetto di prossima intesa con le Autorità Militari; dopodiché sarà possibile attivare le procedure di compatibilità sopra citate.

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.

Per quanto riguarda la documentazione richiesta da codesto Ministero dell'Ambiente, si rappresenta che:

- per le opere programmate, queste sono oggetto di Piano di Sviluppo aeroportuale che, non appena ultimato, sarà trasmesso unitamente allo Studio di Impatto ambientale;
- per gli interventi di recente esecuzione sulle aree civili, si allegano gli elaborati relativi.

Relativamente ai dati di traffico dell'ultimo quinquennio riassunti a seguire, si evidenzia che per gli anni 2003 - 2006 essi sono desunti dall'annuario statistico ENAC, mentre per l'anno 2007 sono desunti dalle statistiche Assaeroporti.

Anno	Mov. Aer.li	Var.ne %	Passeggeri	Var.ne%
2003	38.112	--	2.394.377	--
2004	36.180	- 5,07	2.612.459	9,11
2005	33.178	- 8,30	2.581.420	- 1,19
2006	35.838	8,02	2.961.377	14,72
2007	43.026	7,7	3.510.259	16,70

Da quanto riportato si evince un andamento pressochè stazionario dei movimenti aeromobili; mentre la crescita dei passeggeri indica un incremento del coefficiente di riempimento degli aeromobili.

Distinti saluti

Ing. Alessandro Cardì



Premesso questo al sottoscritto, appare tutto alquanto *strano* quanto affermato dall'Avv. Domenico Bezzi, relativamente al fatto che la mia segnalazione alla Commissione Europea si sarebbe risolta con un "clamoroso flop" visto che sulla **obbligatorietà di sottoposizione a V.I.A. del Piano di Sviluppo Aeroportuale con la "raccomandazione della C.E."** che siano valutati gli impatti ambientali a partire dal 14 Marzo 1999... **non credo vi siano dubbi.**

Premesso questo solo da pochi giorni il sottoscritto ha preso visione di nuovi documenti ed in particolare dall'esame della Delibera della Giunta Comunale di Verona, la n° **135 del 27 Ottobre 2010**, avente per oggetto: **AEROPORTO VALERIO CATULLO DI VERONA VILAFRANCA S.P.A. - ADESIONE ALL'AUMENTO DI CAPITALE E SOTTOSCRIZIONE DELLA QUOTA DI PERTINENZA...** dalla quale apprendo, ufficialmente: **che vi sarà lo sviluppo dell'attività low cost sullo scalo di Verona- Villafranca, che è un aumento capacitivo e che è in netto contrasto con quanto affermato da ENAC che così aveva stabilito: "nessun incremento capacitivo di traffico... in assenza di V.I.A."...**

Ricordato che le linee fondamentali del piano predisposte dal management aziendale, c.d. *management case*, sono così sintetizzabili:

- i. il piano prevede, nella versione del 17 marzo 2010, investimenti consolidati complessivi nei cinque anni di circa 125,9 milioni di euro, di cui circa 76,8 milioni per l'aeroporto di Villafranca e circa 49,1 milioni per l'aeroporto di Brescia; per concorrere alla copertura finanziaria di tali oneri è previsto il ricorso ai soci attraverso un aumento di capitale di 33 milioni di euro, ripartito equamente in tre tranches sul triennio 2010-2011-2012;
- ii. come precisato dall'advisor KPMG, "il piano di investimenti previsto dal management risulta coerente con il master plan quarantennale e con gli aggiornamenti quadriennali presentati ad ENAC";
- iii. le attività previste interesseranno sia lo scalo di Verona-Villafranca che quello di Brescia-Montichiari e sono state suddivise nel seguente pacchetto di progetti:
 1. sviluppo dell'attività low cost sullo scalo di Verona-Villafranca;
 2. sviluppo e potenziamento della componente reddituale "non-avio"/parcheggi sullo scalo di Verona:

E sempre dalla lettura di detta **Delibera di Giunta di Verona**, apprendo poi che nel periodo 2010-2014 vi sarebbero interventi sulle infrastrutture, tra cui: (A) il nuovo corpo centrale su 4 piani, (B) riprotezione di palazzine nell'area denominata "margherita nord", (C) la costruzione nel 2011 del nuovo terminal low cost, (D) dal 2010 un utilizzo di parte dell'attuale area arrivi come terminal low cost e (E) la realizzazione di 300 nuovi posti auto nell'ex Cava.

- v. per quanto attiene lo scalo di Verona-Villafranca:
 - gli investimenti per il funzionamento dello scalo (ripetibili) previsti nel quinquennio 2010 - 2014 comprendono prevalentemente investimenti in infrastrutture di volo, in reti, impianti e sicurezza, in mezzi di rampa ed investimenti in hardware e software;
 - gli investimenti per aumento della capacità dello scalo (non ripetibili) comprendono:
 - la costruzione del corpo centrale di collegamento di quattro piani tra l'area arrivi e l'area partenze, a servizio di esercizi commerciali (2.000 mq), di aree food (1.000 mq.) e di aree adibite ad uffici (1.000 mq);
 - il cambio di status da militare a civile dell'area denominata Margherita Nord che comporta dei costi di riprotezione di palazzine ed altre strutture a vantaggio del corpo militare attualmente insediato nell'area, con prospettive, in caso di crescita del traffico superiore alle attuali potenzialità dello scalo, di allargamento del sedime aeroportuale, con benefici futuri non riflessi nell'orizzonte di piano;
 - la costruzione, nel 2011, del nuovo terminal low cost con aree adibite ad esercizi commerciali (500 mq), a ristorazione (300 mq) e ad uffici (1.000 mq), con un ulteriore intervento di modesta entità (previsto per il 2010) necessario per consentire un utilizzo provvisorio di una parte dell'attuale area arrivi come terminal low cost;
 - approntamento dell'area parcheggi denominata ex cava (300 posti auto), il cui terreno risulta già attualmente di proprietà dell'aeroporto;

Nella Delibera del Comune di Verona, ma anche in quella di altri Enti pubblici **che hanno** (o... non hanno) **aderito all'Aumento di Capitale dell'Aeroporto Catullo**, non vi è nessun cenno che... "il tutto e il quanto che sarebbe previsto in quel Piano degli Investimenti"... **deve prima essere autorizzato dal Ministero dell'Ambiente e solo dopo aver predisposto uno Studio di Impatto Ambientale** necessario ad attivare una procedura di Valutazione di Impatto Ambientale che, come... "raccomandato dalla Commissione Europea" **vada a comprendere anche gli effetti degli inquinamenti a partire dal 14 Marzo 1999** e al sottoscritto, per quanto emerge dalla Delibera e per questo modo di comportarsi dell'Aeroporto, appare quale essere una chiara **violazione della Direttiva V.I.A.** e visto il cosa e quanto l'aeroporto vuole realizzare, tutto parrebbe anche una evidente **violazione della Direttiva V.A.S.**

Con questa lettera non entro nel merito del perché e come mai l'Aeroporto Catullo **si sia dimenticato e non abbia mai segnalato ai sottoscrittori dell'aumento di capitale questo obbligo di sottoposizione alla V.I.A.** del Piano di Sviluppo Aeroportuale, sarà compito della Procura della Repubblica **accertare se questa mancanza possa essere configurata come un eventuale reato penale e pertanto un'azione che possa anche essere perseguita penalmente.**

La Commissione Europea si era preoccupata che le autorità italiane non avessero attivato la procedura di *screening* del Piano di Sviluppo Aeroportuale, ma poi quando ha appreso dalle autorità italiane che la procedura di *scoping* era invece stata attivata, queste assicurazioni hanno convinto la Commissione Europea che a questo punto poteva anche archiviare la pratica EU-PILOT 240/08/ENVI... contro lo Stato membro, convinta che la Direttiva V.I.A. poi sarebbe stata rispettata. Ma che a quanto pare questa Direttiva V.I.A. è ancora costantemente violata visto i contenuti delle Delibere che gli Enti Pubblici stanno adottando per aderire all'Aumento di capitale, senza che questi siano informati che prima di ampliamenti, sarà necessario ottenere il Decreto di Compatibilità Ambientale.

E che la procedura di *scoping* sia già stata esperita e che il parere espresso, abbia reso d'obbligo la procedura di V.I.A. tutto questo è confermato anche e per il quanto è contenuto nelle determinazioni di questi documenti:

Il 1° documento: Studio Ambientale Preliminare per la procedura di *scoping*.

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

Il 2° documento: Parere espresso dalla Commissione V.I.A.-V.A.S. che determina l'obbligo della V.I.A.

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

Il 3° documento: Trasmissione del parere della Commissione V.I.A.-V.A.S. all'ENAC

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

TRE documenti che a mio avviso - inequivocabilmente - confermano che l'Aeroporto Catullo... prima di realizzare "qualsiasi cosa" come già annunciata tra l'altro come interventi di imminente realizzazione nelle Delibere sopra citate... doveva prima ottenere il Decreto di Compatibilità Ambientale, dopo aver dato avvio alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale... dopo ovviamente aver prima elaborato e predisposto lo Studio di Impatto Ambientale con le prescrizioni... come queste erano state deliberate sul Parere della Commissione V.I.A.-V.A.S.

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

Dopo che in data **14 Maggio 2009**, l'Aeroporto Catullo nella procedura di *scoping* (e/o *screening*) ha (tramite ENAC) presentato lo Studio Ambientale Preliminare, dopo che la Commissione V.I.A.-V.A.S. Nazionale in data **30 Ottobre 2009**, ha esaminato detto Studio di Impatto Preliminare (sottolineo... “preliminare”) dopo che il Ministero dell'Ambiente in data **13 Novembre 2009** ha trasmesso detto parere a ENAC (l'ente che aveva presentato il Piano di Sviluppo Aeroportuale) solo dopo tutto questo, tutte azioni che attesterebbero che la Direttiva V.I.A. sarebbe stata rispettata, solo dopo, in data **13 Gennaio 2010** il sottoscritto è stato avvisato che dopo un mese, senza nuovi elementi, la Commissione Europea avrebbe archiviato la pratica EU-Pilot 240/08/ENVI e così... in data **14 febbraio 2010** detto procedimento di infrazione contro lo Stato membro (e non contro l'Aeroporto) è poi stato archiviato.

E dal Parere in procedura di *scoping* che la Commissione V.I.A.-V.A.S. ha rilasciato riporto ed evidenzio questo:

In osssequio a quanto contenuto nell'art. 21 del D.lgs. n. 152/2006, una volta che il Proponente abbia deciso, prima dell'avvio del procedimento di valutazione di impatto ambientale, di ricorrere alla c.d. procedura di *scoping*, richiedendo alla autorità competente (nel caso di specie al Ministero dell'Ambiente e alla Commissione) un parere in merito alle informazioni che devono essere contenute nello studio di impatto ambientale, è compito della scrivente Commissione analizzare la documentazione presentata dal Proponente, verificando preliminarmente che la documentazione sia idonea a definire adeguatamente il piano di lavoro per la redazione dello studio di impatto ambientale, le metodologie che intende adottare per l'elaborazione delle informazioni in esso contenute e il relativo livello di approfondimento, sulla base dell'identificazione degli impatti ambientali attesi.

e ricordando la raccomandazione della Commissione Europea: “... valutare nell'ambito della procedura di VIA sul Piano di Sviluppo Aeroportuale anche tutti gli impatti ambientali verificatesi nel periodo successivo alle modifiche o estensioni autorizzate dopo il 14.3.1999”, evidenzio questa altra parte del Verbale della Commissione VIA-VAS:

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;

Un parere, quello della Commissione V.I.A.- V.A.S. Nazionale del 30 Ottobre 2009, che prevede l'obbligatorietà della Valutazione di Impatto Ambientale per l'Aeroporto Catullo di Verona (anche se l'Avv. Bezzi sostiene che "... sul congetturato mancato assoggettamento alla procedura di valutazione di impatto ambientale dell'Aeroporto di Verona, risolto con un clamoroso flop dalla Commissione Europea che, da Lei investita sulla questione, ha archiviato la pratica..."... ed è solo a seguito di questo parere che la Commissione Europea ha archiviato la pratica

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

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

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

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

L'analisi dell'inquinamento atmosferico, associato all'attività dell'Aeroporto di Verona dovrà essere sviluppata in conformità a quanto indicato nel Decreto Ministeriale n. 60/2002. Obiettivo della caratterizzazione della qualità dell'aria è quello di stabilire la compatibilità ambientale dell'opera con le normative vigenti in materia di inquinamento atmosferico, sia allo stato attuale sia allo stato futuro (configurazione di progetto), a seguito dell'adeguamento dell'attuale aeroporto alla nuova configurazione di traffico ipotizzata.

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

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

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

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

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

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

- Ossidi di Azoto (NO, NO₂, NO_x),
- Monossido di Carbonio (CO),
- Biossido di zolfo (SO₂),
- Ozono (O₃)
- PTS (PM10 – PM2.5)

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

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

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

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

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

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

Di questa pagina del **Parere della Commissione V.I.A.-V.A.S. Nazionale...** evidenzio il brano in cui si cita l'**ARPA Veneto**, brano che qui viene trascritto: "La campagna di monitoraggio da concordare con ARPA Veneto, dovrà avere una durata minima di 60 giorni nei mesi invernali e di 60 giorni nei mesi estivi al fine di rappresentare il più fedelmente possibile le dinamiche di formazione e di dispersione degli inquinanti in tutte le condizioni meteorologiche" ed io aggiungo... che essendo l'Aerostazione confinante a Nord Est con l'incrocio dell'Autostrada del Brennero e dell'Autostrada Serenissima dovranno essere valutati anche gli effetti cumulativi tra l'inquinamento Aeroportuale e l'inquinamento Autostradale che si concentra in prossimità dell'abitato di Caselle.

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

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

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

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

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

Di questa ultima pagina evidenzio un altro brano in cui viene citata espressamente l'**ARPA Veneto**, brano che è il seguente: "Dovrà essere inoltre definito nello studio di Impatto Ambientale un sistema di monitoraggio del rumore da concordare con l'ARPA Veneto e con la Commissione acustica aeroportuale che preveda un congruo numero di postazioni (non inferiori a sei)".

La Commissione Europea, ha archiviato la pratica EU-Pilot 240/08/ENVI solo dopo che il Ministero dell'Ambiente ha preso visione della documentazione relativa allo *scooping*, che **obbliga l'Aeroporto alla sottoposizione alla V.I.A. UNA ARCHIVIAZIONE, MALE INTERPRETATA DALL'AVV. DOMENICO BEZZI, CHE ASSISTE L'AEROPORTO CATULLO ?**

Ma di tutto questo, nelle Delibere degli Enti Pubblici di approvazione dell'aumento di capitale della Catullo SpA, **NULLA è stato riportato** - in particolare - l'obbligatoria sottoposizione alla V.I.A. Anzi alcuni lavori sono annunciati come già in fase di realizzazione, ed altri (ad esempio la nuova aerostazione low cost) di imminente realizzazione perché annunciati ai soci della Catullo SpA come opere da realizzarsi nel 2011, **il che è impossibile senza la V.I.A.**

Prima di concludere questa lettera **con le richieste da formulare all'ARPA Veneto**, vorrei ricordare come si è conclusa la lettera del Ministero dell'Ambiente del 13 Novembre 2009, in particolare nel paragrafo... che così recita:

Nel parere la Commissione Tecnica VIA/VAS richiede, prima dell'avvio dell'istruttoria, alcuni approfondimenti relativamente alla caratterizzazione della qualità dell'aria e dell'inquinamento acustico, nonché relativamente alla ottimizzazione dell'accessibilità all'aeroporto.

E se l'Aeroporto Catullo, **sta progettando il NUOVO CASELLO AUTOSTRADALE per OTTIMIZZARE L'ACCESSIBILITÀ ALL'AEROPORTO**, ma dato che nelle conclusioni della lettera del Ministero dell'Ambiente, si scrive anche questo: **che PRIMA DELL'AVVIO dell'Istruttoria della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale** (inerente il Piano di Sviluppo Aeroportuale dell'Aeroporto di Verona) **si richiede la caratterizzazione della qualità dell'aria e dell'inquinamento acustico**, credo che anche questo, **come per il NUOVO CASELLO SULL'A22**, come già indicato nel parere della Commissione V.I.A.-V.A.S. Nazionale, **debba assolutamente ad aver obbligare l'Aeroporto Catullo.**

In conclusione, per quanto riguarda l'**ARPA Veneto**:

Tutto ciò premesso con la presente sono a chiedere se l'A.R.P.A.V. è stata interessata e/o contattata dell'Aeroporto Valerio Catullo SpA e/o se l'A.R.P.A.V. ha attivato delle "azioni", che siano relative a:

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

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

Tutto ciò premesso con la presente sono a chiedere all'A.R.P.A.V. se ad oggi sia in atto e/o sia in previsione una qualsiasi azione di "caratterizzazione" della qualità dell'aria e dell'inquinamento acustico presso e/o nell'intorno dell'Aeroporto: "Valerio Catullo" di Verona.

Tutto ciò premesso con la presente sono a chiedere all'A.R.P.A.V. se ritiene che siano preventivamente valutati, mediante delle proiezioni matematiche, i livelli del rumore che saranno causati dalla demolizione della porzione della testata pista 22, nell'area che è più prossima all'abitato di Caselle.

Tutto ciò premesso con la presente sono a chiedere all'A.R.P.A.V. se dalle proiezioni matematiche risultasse inaccettabile che in orario notturno vi sia attività di demolizione della "pista RWY 22", sia di competenza dell'ARPAV vietare questo tipo di lavori, obbligandoli all'esecuzione in orario diurno.

Tutto ciò premesso con la presente sono a chiedere all'A.R.P.A.V. se in qualche modo è stata coinvolta e/o interessata in un procedimento di caratterizzazione dei rifiuti provenienti dalle demolizioni di parte della pista (rifiuti che potrebbero essere inquinati da idrocarburi e antigelo).

Tutto ciò premesso con la presente sono a chiedere all'A.R.P.A.V. se ad oggi sia in possesso e/o abbia preso visione dei dati relativi al rumore aeroportuale, come questi sono (o sarebbero) stati rilevati dalla Centralina di Controllo, installata sul tetto delle Scuole Medie di Caselle, dal Settembre 2009.

Tutto ciò premesso con la presente sono a chiedere all'A.R.P.A.V. se dall'esame di detti dati, sia da obbligare l'Aeroporto Valerio Catullo al divieto di attività di volo e azioni connesse in orario notturno con l'obbligo di attivare una serie di azioni - immediate - atte a mitigare l'inquinamento da rumore.

In conclusione, per quanto riguarda il Comune di Sommacampagna:

Al Sindaco di Sommacampagna, che mi legge per conoscenza, si chiede quali azioni intenda voler intraprendere l'Amministrazione Comunale al fine che quanto previsto e obbligato nel Parere della Commissione V.I.A.-V.A.S. sia rispettato e sia fatto rispettare alla società Aeroporto Catullo SpA.

Al Sindaco di Sommacampagna, che mi legge per conoscenza, si chiede la copia dei Verbali della Commissione Aeroportuale Ambientale costituita presso l'Aeroporto Catullo SpA, a partire dalla data della sua costituzione. Verbali che dovrebbero essere agli atti presso il Comune.

Al Sindaco di Sommacampagna, che mi legge per conoscenza, si chiede quali azioni codesta amministrazione Comunale intenda intraprendere al fine che la Direttiva V.I.A. sia rispettata dall'Aeroporto Catullo SpA, considerato che l'80% del sedime aeroportuale interessa il Comune.

N.B. Ricordo che il Responsabile dell'Ufficio Ecologia del Comune di Sommacampagna: il Geom. Lorenzo Gaspari, dall'anno 2002, è componente di diritto della Commissione Aeroportuale Ambientale dell'Aeroporto Valerio Catullo e dall'esame dei Verbali della C.A.A. dovrebbero emergere segnalazioni e/o dichiarazioni poste a verbale, sulla mancata sottoposizione alla Valutazione di Impatto Ambientale dell'Aeroporto Valerio Catullo di Verona.

In conclusione, per quanto riguarda la Procura della Repubblica:

Alla Procura della Repubblica, che mi legge per conoscenza, si chiede se eventuali omissioni relativi alla corretta applicazione della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale possono essere accertati degli eventuali reati riconducibili alla omissione d'atti d'ufficio e/o altri reati similari.

Considerato poi che il sottoscritto, pur avendo ricevuto una DIFFIDA dalla Aeroporto Catullo SpA e pur essendo sottoposto a Procedimento Penale a seguito di un ESPOSTO presentato (credo) sempre dalla predetta Società Aeroportuale, **intende comunque continuare nel tentativo di far applicare correttamente le procedure di V.I.A.** e pertanto si chiede di poter ricevere una **urgente risposta** in merito ai quesiti come riportati che, oltre al far si che possa finalmente essere applicata correttamente la procedura di V.I.A. quanto risposto potrebbe anche **essere utile al sottoscritto e a propria difesa**, di una Diffida e di un Esposto che potrebbero essere viziati nella forma e nella sostanza, se questa diffida e questo esposto si basano sulle ragioni come sopra esposte dall'Avv. Domenico Bezzi.

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

Un cittadino "nativo" di Caselle:

Beniamino Sandrini

Si allegano: n° 6 Allegati