

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, 08.01.2011

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 COPIA della lettera del "Presidente dell'Aeroporto Valerio Catullo" del 4 maggio 2010, contenenti delle "motivazioni"... inerenti l'ARCHIVIAZIONE della Pratica: EU-PILOT 240-08-ENVI.

Premessa:

In data 12 Ottobre 2010 preoccupato della sicurezza dei passeggeri, indirizzata a circa 40 giornalisti, avevo scritto questa e_mail: "Ma i passeggeri che decollano-atterrano al Catullo sanno che..." 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

Non mi risulta che nessuno dei 40 giornalisti abbiano ritenuto che quanto segnalavo potesse essere una notizia e quindi non mi risulta che ne sui Giornali, ne sulle Televisioni e nemmeno sulle Radio, questa notizia sia mai uscita.

Prima di questa e_mail, il 30 Settembre 2010, di e_mail ne avevo scritto un'altra, avente ad oggetto: *Aeroporto Catullo senza VIA*, indirizzata alla Responsabile Commerciale della Ryanair ed avente questo testo: *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*

In conseguenza di queste due e_mail, il sottoscritto ha ricevuto una **DIFFIDA** dall'Aeroporto Catullo SpA e per un **ESPOSTO** - presentato alla Procura della Repubblica - oggi è aperto un **PROCEDIMENTO PENALE** nei miei confronti.

All' **Avv. Stefano Andrade Fajardo**

Difensore Civico Comune Verona

Via Piazza Mura Gallieno, 3

37121 - VERONA

Vostro Protocollo n° 73/2010

Queste mie ultime e_mail 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 era 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 congegnato 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.

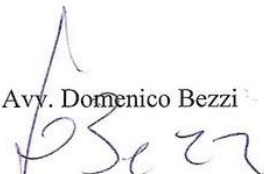
Giunti a questo punto, si fa presente che la condotta diffamatoria da Lei perpetrata non risulta ulteriormente tollerabile dalla mia Assistita, la quale pertanto, e per il mio tramite, La

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 *patienti* 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



Diffida che si conclude con la frase: **"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 pazienti 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"**.

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.-----//



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** ben più importanti saranno le riduzioni della lunghezza pista quando da marzo 2011 verranno eseguiti i lavori in testa Pista 22, come sotto sintetizzato:

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?

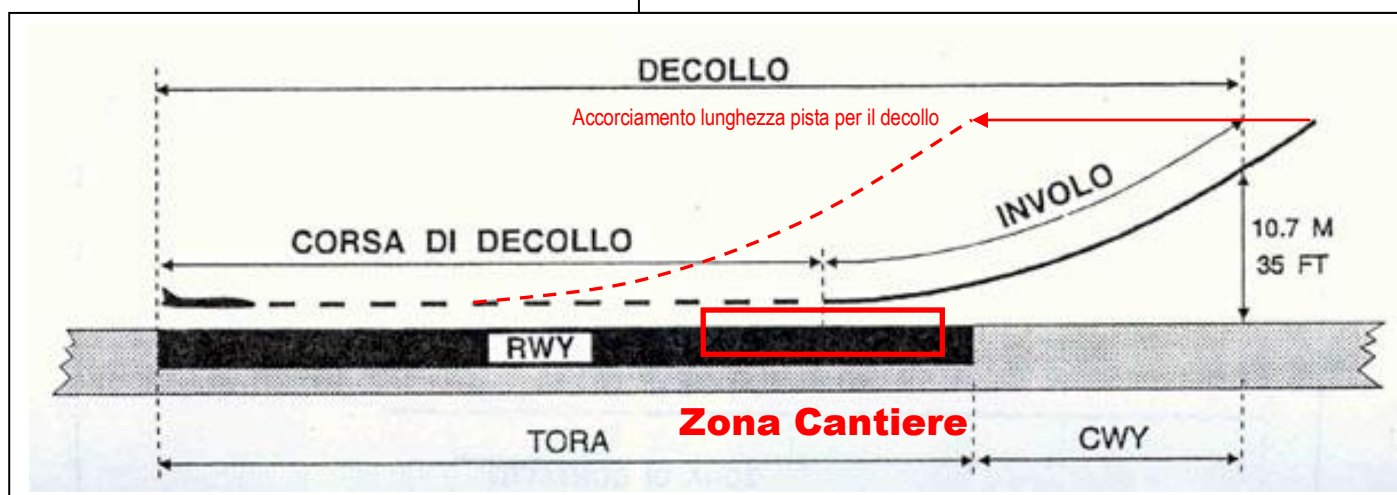
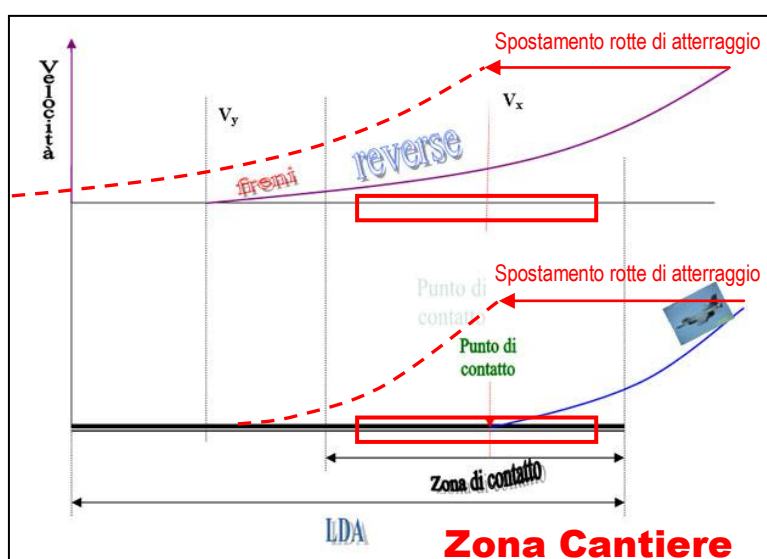
Se poi oltre alle **riduzioni della lunghezza pista** (evidenziate nelle Relazioni di progetto) c'è scritto che durante i lavori ci sarà lo **“spegnimento dei segnali del sentiero di avvicinamento ridotto”** sul lato pista RWY04 e che contemporaneamente vi sarà anche lo **“I.L.S. fuori servizio”** [Instrument Landing System - sistema di atterraggio strumentale] al sottoscritto queste tutte **“modifiche”** apportate alla operatività dell'Aeroporto Catullo, credo siano sufficienti a far sì che... chiunque si possa porre la 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 quanto riguarda l'aspetto relativo alla **DIFFIDA** ricevuta, su due **“post”** pubblicati su www.vivicaselle.eu il primo in data 9.10.2010 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?** e il secondo pubblicato in data 12.10.2010 a titolo: **Perché i lavori sulla pista dell'Aeroporto Catullo sono iniziati dalla “FASE 3” (in Testa Pista 04) invece che iniziare dalla “FASE 1”?** credo di aver già ampiamente **evidenziato le mie preoccupazioni per la sicurezza dei voli**, in particolare i decolli e gli atterraggi, come operati all'Aeroporto Catullo durante i **lavori di potenziamento delle infrastrutture di volo... lavori eseguiti anche questi... SENZA la preventiva “Valutazione di Impatto Ambientale”.**

Per aver posto una domanda a dei giornalisti che poi non hanno pubblicato NULLA, ora mi trovo persona indagata del reato: art. 658 del Codice Penale relativo a: "Procurato allarme presso l'autorità", un articolo che recita... "Chiunque, annunciando disastri, infortuni o pericoli inesistenti, suscita allarme presso l'autorità o presso enti o persone che esercitano un pubblico servizio, è punito con l'arresto fino a sei mesi o con l'ammenda da euro 10 a euro 516", e ovviamente, se dal Processo in Tribunale risulterà che ho effettivamente commesso questo reato, credo che avrò prima, tutti i diritti di potermi difendere dalle accuse come risulteranno dal procedimento.

Ma dato che nella **DIFFIDA**, ricevuta dall'Avvocato che assiste l'Aeroporto Catullo era stata inserita una frase che **definisce la mia segnalazione alla Commissione Europea come un "clamoroso flop"** come qui sotto riportata...

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 sottoscritto, non crede che la mia segnalazione alla Commissione Europea 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.** (che non sta avvenendo) e ripeto solo per questa motivazione... **la Pratica EU-Pilot 240/08/ENVI era 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 *scoping*, 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 voglio ricordare 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 qui 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 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... perché anche allo stesso, le due lettere, sono state anche inviate.

 ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE ENAC	 ALL'EGAC Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - Direzione Salvaguardia Ambientale prot. DSA - 2008 - 0010285 del 14/04/2008
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)
Oggetto: Aeroporto di Verona Villafranca - Studio di impatto ambientale e procedura VIA.	
	
Via di Villa Ricotti, 42 00161 Roma centr. +39 06 44185-1	tel. +39 06 44185685 fax +39 06 44185681 pianificazione.aeronortuale@enac.roma.it

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.

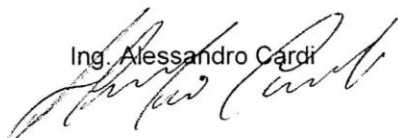
Relativamente ai dati di traffico dell'ultimo quinquennio riassunti a seguire, si evidenzia che per gli anni 2003 - 2006 essi sono desunti dall'annuario statistico ENAC, mentre per l'anno 2007 sono desunti dalle statistiche Assaeroporti.

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 "clamoroso flop" che avrebbe avuto la mia segnalazione alla Commissione Europea, che invece ha stabilito l'obbligatorietà della sottoposizione alla V.I.A. del Piano di Sviluppo Aeroportuale e, non conforme alla normativa V.I.A. appare anche la **Delibera di Giunta Comunale di Verona, n° 375 del 27.10.2010, con 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 il 14.04.2008 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;

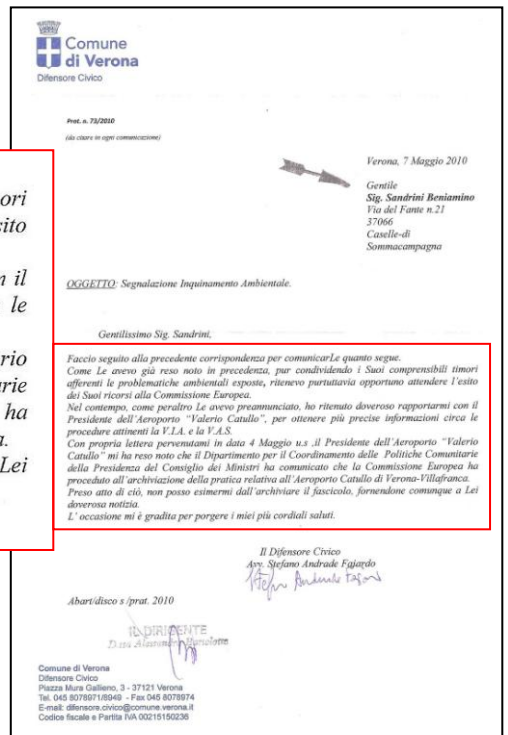
Dopo aver ricevuto la DIFFIDA, in data **23 Novembre 2010** avevo scritto all'Aeroporto Catullo, evidenziando che, forse, scrivendo "clamoroso flop"... erano incorsi in un errore di interpretazione della lettera di Archiviazione della Pratica EU-Pilot 240/08/ENVI, lettera che ho poi concluso con una serie di richieste... non ancora esaudite.

Conclusioni:

La Commissione Europea, ha archiviato la Pratica EU-PILOT 240-08-ENVI, solo dopo che lo Stato Italiano ha comunicato che l'Aeroporto Catullo sarebbe stato sottoposto a Procedura di V.I.A. e solo e perché: "... 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 ..." e ha concluso l'ARCHIVIAZIONE, con questa raccomandazione: "... 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**".

L'Aeroporto Catullo, pur essendo obbligato alla V.I.A. continua ad eseguire opere e potenziamenti senza le dovute autorizzazioni previste dalla Direttiva V.I.A. a... tutela dell'Ambiente e della... Salute pubblica.

In data 7 maggio 2010, avevo ricevuto questa Sua lettera (vedi a fianco) nella quale Lei mi segnalava, che il Presidente dell'Aeroporto le aveva comunicato che la Commissione Europea ha proceduto all'archiviazione della pratica relativa all'Aeroporto Valerio Catullo di Verona-Villafranca.



Faccio seguito alla precedente corrispondenza per comunicarle quanto segue.
Come Le avevo già reso noto in precedenza, pur condividendo i Suoi comprensibili timori afferenti le problematiche ambientali esposte, ritenevo purtuttavia opportuno attendere l'esito dei Suoi ricorsi alla Commissione Europea.

Nel contempo, come peraltro Le avevo preannunciato, ho ritenuto doveroso rapportarmi con il Presidente dell'Aeroporto "Valerio Catullo", per ottenere più precise informazioni circa le procedure attinenti la V.I.A. e la V.A.S.

Con propria lettera pervenutami in data 4 Maggio u.s. il Presidente dell'Aeroporto "Valerio Catullo" mi ha reso noto che il Dipartimento per il Coordinamento delle Politiche Comunitarie della Presidenza del Consiglio dei Ministri ha comunicato che la Commissione Europea ha proceduto all'archiviazione della pratica relativa all'Aeroporto Catullo di Verona-Villafranca. Preso atto di ciò, non posso esimermi dall'archiviare il fascicolo, fornendone comunque a Lei doverosa notizia.

L'occasione mi è gradita per porgere i miei più cordiali saluti.

A quanto pare, o il Dipartimento per il Coordinamento Politiche Comunitarie della Presidenza del Consiglio Ministri si era dimenticato di aggiungere le motivazioni dell'archiviazione, o il Presidente del Catullo si era dimenticato di comunicarle che l'archiviazione della Pratica EU-PILOT 240-08-ENVI, era avvenuta dopo che lo Stato Italiano aveva assicurato che l'Aeroporto Catullo dal... 18.12.2008... deve essere sottoposto a V.I.A.

Essendo persona indagata in un Procedimento Penale ed essendo persona sottoposta a diffida con lo scopo - secondo l'Avvocato dell'Aeroporto Valerio Catullo - **"di ottenere il risarcimento dei danni patiti e patenti in ragione delle arbitrarie iniziative che avrei intrapreso in questi anni"** ... in sostanza, perché in questi anni avrei insistito nel voler dimostrare che l'Aeroporto Catullo **DEVE essere sottoposto a V.I.A.** credo che anche Lei come Difensore Civico, dovrebbe appurare se quanto da Lei ricevuto dal Presidente dell'Aeroporto Catullo corrisponde a verità e/o Le siano state fornite informazioni... non esattamente corrispondenti alla verità dei fatti.

Fatti - che come contenuti nel testo della Lettera ricevuta dalla Commissione Europea Ambiente - sono i seguenti:

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.

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.

Ed è evidente che la Presidenza dell'Aeroporto Catullo, ha **"male interpretato"** le motivazioni dell'Archiviazione della Pratica EU-Pilot 240-08-ENVI, ma soprattutto forse il Presidente dell'Aeroporto Catullo si è dimenticato di avvisare il Difensore Civico che **l'obbligatorietà della procedura di V.I.A. era stata sancita anche dal Parere n° 370 del 30.10.2009 emesso dalla Commissione V.I.A.-V.A.S. Ministero dell'Ambiente** nella procedura di scoping che nell'esprimere il parere ha prima evidenziato quanto segue:

In ossequio 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.

In una Procedura di V.I.A. si esegue preliminarmente lo **"screening"** qualora vi siano dubbi sull'effettivo obbligo di predisporre una V.I.A., mentre si esegue lo **"scoping"**, **quando l'obbligo è certo** ed è una azione preliminare al fine di definire quali saranno poi i contenuti del piano di lavoro dello Studio di Impatto Ambientale per la procedura VIA.

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;

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 *scoping*, che obbliga l’Aeroporto alla sottoposizione alla V.I.A. dopo che era stato presentato uno Studio Preliminare proprio in ottemperanza a questa procedura di scoping.

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:

Qualsiasi Lettera che... in data: 4 Maggio 2010, Le abbia inviato il Presidente dell’Aeroporto Catullo di Verona, che non abbia da riportare... **l’obbligo di sottoposizione alla V.I.A.** di detto Aeroporto, come sancito e stabilito da:

- (A) dalla lettera del Ministero dell’Ambiente con Prot. DSA-2008-0003601 del 11.2.2008
- (B) dalla lettera dell’E.N.A.C. con Prot. 0020713/DIRGEN/API del 01.04.2008
- (C) nello Studio Ambientale Preliminare Aeroporto Catullo - per la procedura di “scoping” - del 15.05.2009
- (D) dal Parere 370 del 30.10.2009 della Commissione V.I.A. - V.A.S. Prot. CTVA-2009-0004095 del 04.11.2009
- (E) dalla lettera del Ministero dell’Ambiente di Trasmissione Parere prot.: DSA-2009-0030390 del 13.11.2009
- (F) dalla lettera della Comm. Europea Ambiente Prot. ENV.A.1/JP/MA//mm/ARES(2010)16480 del 13.01.2010

... è una lettera che... **è stata carente di informazioni** e, che **potrebbe aver indotto in errore il Difensore Civico di Verona sull’esatta situazione in cui versa l’Aeroporto Valerio Catullo di Verona, che deve essere sottoposto a Valutazione di Impatto Ambientale** con la raccomandazione della Commissione Europea Ambiente di: “... *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*”.

Tutto ciò premesso...

... considerato che l’Aeroporto Catullo di Verona, continua a potenziare ed aumentare i voli e ad ampliare e ad incrementare le infrastrutture aeroportuali, **senza la preventiva Valutazione di Impatto Ambientale** e insiste a farlo senza mai operare al fine di ottenere il Decreto di Compatibilità Ambientale dimenticandosi tra l’altro di evidenziare **l’obbligo della sottoposizione alla V.I.A.** che risulta essere assente nei testi delle Delibere di Aumento di Capitale della Catullo SpA approvate dagli Enti Pubblici.

... con la **presente sono a chiedere copia della lettera da Lei ricevuta dal Presidente** dell’Aeroporto, in data **4 Maggio 2010**, al fine di comprendere quali sarebbero le motivazioni per le quali (secondo la interpretazione del Presidente dell’Aeroporto: “Valerio Catullo”) la Commissione Europea Ambiente, avrebbe archiviato la Pratica EU-Pilot 240/08/ENVI.

Avrei urgenza di conoscere le interpretazioni che Le sono state scritte dal Presidente dell’Aeroporto Catullo in merito all’Archiviazione della pratica EU-Pilot 240/08/ENVI sulla lettera del 4 maggio 2010, anche per potermi difendere dalle accuse che mi sono state formulate dall’Avvocato dell’Aeroporto Catullo e, per potermi difendere presso tutte le sedi nelle quali verrò chiamato a seguito della DIFFIDA ricevuta e del procedimento Penale aperto.

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

Un cittadino “nativo” di Caselle:

Beniamino Sandrini

- (A) http://xoomer.virgilio.it/sommacampagna2004/foto_1/MANCA-VIA.pdf
- (B) già riportata alla pagina 6 e 7 di questa lettera
- (C) <http://www.vivicaselle.eu/archivio/Studio-Ambientale-Preliminare.pdf>
- (D) <http://www.vivicaselle.eu/archivio/Parere-Commissione-VIA.pdf>
- (E) <http://www.vivicaselle.eu/archivio/Nota.pdf>
- (F) <http://www.vivicaselle.eu/00-CE-13-01-10.pdf>