

Oggetto: Aeroporto Catullo di Verona.

Richiesta di “interpretazione autentica” delle parole: “incrementi capacitivi del traffico” di cui alla lettera ENAC: 0020713-DIRGEN-API del 01.04.2008 e di altre richieste “interpretative”.

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).

Allegato: 1° _

L’Aerostazione dell’Aeroporto Valerio Catullo SpA, è su terreno CIVILE.

Allegato: 2° _

II PIANO INDUSTRIALE 2010-2014 dell’Aeroporto “Valerio Catullo” SpA.

La Commissione Europea Ambiente dopo aver avuto assicurazione dalle Autorità Italiane che l’Aeroporto Catullo sarebbe stato sottoposto a V.I.A. aveva ARCHIVIATO la Pratica EU-PILOT 240-08-ENVI, con questa prescrizione:

“... 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 ...”

Ricordando poi che la stessa Commissione Europea aveva concluso l’ARCHIVIAZIONE, anche con la raccomandazione:

“... 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”.

TUTTI GLI

**Interventi - Potenziamanti - Ampliamenti - Aumenti Capacitivi di Traffico
previsti per l’Aeroporto “Valerio Catullo” di Verona - Villafranca
a partire dal... 14 Marzo 1999**

DOVRANNO ESSERE SOTTOPOSTI A VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE

II PIANO INDUSTRIALE 2010-2014 dell'Aeroporto "Valerio Catullo" SpA.

Prima di entrare nel dettaglio di questo allegato, vorrei ricordare che dal 1999 al 2005 il numero dei passeggeri transitati all'Aeroporto Catullo di Verona, sono passati da **1.625.871** a **2.5581.420...** e i voli da **23.430** a **33.178** e questo aumento è conseguente a importanti lavori e rilevanti potenziamenti che sono stati eseguiti e apportati alle infrastrutture aeroportuali, in parte eseguite su... sedime militare e in parte su... sedime civile.

VERONA Villafranca						
Traffico commerciale (arrivi + partenze)						
Anno	Movimenti (Numero)	Variazione anno prec. (%)	Passeggeri (numero)	Variazione anno prec. (%)	Cargo (Tonnellate)	Variazione anno prec. (%)
1998	28.523	9,68	1.855.297	11,26	2.418	74,58
1999	23.430	-17,86	1.625.871	-12,37	1.952	-19,27
2000	31.555	34,68	2.380.169	46,39	2.509	28,53
2001	36.482	15,61	2.214.706	-6,95	2.363	-5,82
2002	31.600	-13,38	1.913.663	-13,59	741	-68,64
2003	38.112	20,61	2.394.377	25,12	1.627	119,57
2004	36.180	-5,07	2.612.459	9,11	1.549	-4,79
2005	33.178	-8,30	2.581.420	-1,19	1.587	2,45
2006	35.838	8,02	2.961.377	14,72	4.150	161,45
2007	38.882	8,49	3.465.369	17,02	840	-79,76

L'aeroporto è stato chiuso per lavori dal 16/03/1999 al 04/06/1999, il traffico è stato dirottato su Brescia Montichiari.

E dalla Relazione delle Infrastrutture Aeroportuali della Corte dei Conti Italiana del 12.10.2005 estraggo la seguente tabella che evidenzia quali opere e quali investimenti sono stati realizzati dal **14 Marzo 1999**, da quando l'Aeroporto Catullo venne chiuso - per circa tre mesi - per eseguire "**modifiche sostanziali**" come sotto evidenziate:

AEROPORTO DI VERONA- VILLAGFRANCA	
<p>All'aeroporto di Verona-Villafranca sono stati concessi finanziamenti <i>ex lege</i> n. 135/97 e n. 194/98 pari a lire 28 miliardi (euro 14.460.793,17) per:</p>	
<p>1) riqualifica e adeguamento operativo pista di volo e piazzale sosta aeromobili, riqualifica raccordi "Y" e "W", realizzazione bretella di raccordo;</p>	
<p>2) realizzazione hangar per ricovero e manutenzione aeromobili.</p>	
<p>I relativi fondi sono stati assegnati con il D.M. 68-T del 25 maggio 1999.</p>	
<p>Successivamente vi è stata una nuova ripartizione di fondi residui di euro 111.554.690,21. Tale stanziamento prevede per l'aeroporto di Verona Villafranca l'importo di euro 7.746.853,49 per una via di rullaggio.</p>	
<p>Per la realizzazione dei lavori l'ENAC ha stipulato una convenzione con la società di gestione in data 26.3.2001.</p>	
<p>L'importo è diviso per progetti e cioè:</p>	
<p>1) riqualifica e adeguamento operativo pista di volo e piazzale sosta aeromobili, riqualifica raccordi "Y" e "W", realizzazione bretella di raccordo euro 8.710.045,60 e importo lavori appaltati euro 5.940.476,19;</p>	
<p>2) realizzazione hangar per ricovero e manutenzione aeromobili euro 8.225.881,21 e importo lavori appaltati euro 5.940.788,25.</p>	
<p>Tutti i lavori devono essere ultimati entro il 26.1.2004. Lo stato di avanzamento dei lavori è:</p>	
<p>1) 100% alla data del 4.12.2003;</p>	
<p>2) 100% alla data del 31.3.2004.</p>	

Da quando l'Aeroporto Catullo, **dal 14 marzo 1999 è stato chiuso** per permettere **modifiche sostanziali** alla infrastruttura aeroportuale al 4.12.2003 e al 31.3.2004 tutti questi lavori (vedi riepilogo sotto) erano già stati ultimati:

Adeguamento operativo pista di volo e piazzale sosta aeromobili	5.940.476 euro
Realizzazione hangar per ricovero e manutenzione aerei	5.940.788 euro
Adeguamento e potenziamento della via di rullaggio	7.746.853 euro

In questo contesto appare significativo ricordare quanto riportato alla pagina 2 dell'Annual Report 2004 del Catullo (http://www.aeroporto.verona.it/_data_folder/_doc/BilancioVR2.pdf) dalla quale si evince che: *In base al decreto del Ministero dei Trasporti e della Navigazione n° 68/T del 25 maggio 1999, registrato alla Corte dei Conti il 14 luglio 1999, reg. 02 fg. n. 209, la Società Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca S.p.A. ha ottenuto contributi statali per € **14.460.793,17**, comprensivi della quota di interessi, finalizzati al rimborso di mutui o altre operazioni finanziarie per la realizzazione di opere per il potenziamento e ammodernamento opportune ad assicurare il miglior funzionamento delle infrastrutture.*

Altri dati e informazioni necessarie da verificare sono opere e interventi come sono riportate nell'Annual Report 2007 (http://www.aeroportideldelgarda.it/_data/_pdf/vr/Aeroporto-Verona_Annual-Report-2007.pdf) dal quale alla **pagina 8**, si evince che: *Il 2007 ha visto l'avvio degli investimenti previsti dal Piano strategico e dal Piano industriale 2007-2012 redatti dal Prof. Jarach ed approvati dal Consiglio di Amministrazione nelle sedute del 21 settembre e del 15 dicembre 2006. **Piano strategico... non sottoposto a V.I.A. e ne a V.A.S.***

A **pagina 13** dell'Annual Report 2007 si evince che: *“L'aeroporto Valerio Catullo ha movimentato in questo contesto 3.510.259 passeggeri, con un incremento del **16,70%** rispetto al 2006 (anno in cui i passeggeri erano stati 3.007.965), registrando un aumento significativo rispetto al trend nazionale.*

A pagina 21, altri paragrafi dell'Annual Report 2007, enfatizzano questi altri... **umenti significativi**:

È stato anche ampliato il Parcheggio Low Cost con incremento di circa 600 posti auto.

L'apertura della nuova zona arrivi nel 2006 ha reso possibile l'avvio della riorganizzazione dell'attuale aerostazione, con riconversione in zona partenze e successivo potenziamento del terminal, con l'inserimento di nuove aree commerciali.

I lavori di ristrutturazione, aggiudicati e iniziati nel 2007, sono attualmente in corso e hanno determinato anche una serie di opere provvisorie quali lo spostamento e la riprotezione delle aree commerciali insistenti sull'area di cantiere.

Per la stagione estiva 2007 è stata inoltre approntata un'area imbarchi aggiuntiva alla preesistente ed un'isola di 6 banchi check-in con relativo nastro smistamento bagagli.

È stato terminato l'edificio dedicato alle compagnie di autonoleggio, realizzato in adiacenza al parcheggio di pertinenza e sono stati avviati (e terminati all'inizio del 2008) i lavori di riqualifica della sala stampa con realizzazione della nuova sala cerimoniale.

Tra i principali interventi, è stato installato il nuovo RVR (Runway Visual Range), l'impianto DME (Distance Measurement Equipment), incrementato l'impianto di illuminazione del piazzale aeromobili con l'installazione di 5 nuove torri faro; è stata realizzata una nuova piazzola aeromobili denominata 301 e portati a termine i lavori per l'adeguamento di due raccordi, finalizzati al loro utilizzo quali piazzole aeromobili. Sono terminati i lavori per la realizzazione di venti nuove postazioni per la carica batterie dei mezzi di rampa e dell'impianto di stoccaggio del glicole per il deicing degli aeromobili, sono stati conclusi i lavori per l'inserimento di stop bars sulla via di rullaggio e delle luci di centerline sui raccordi Foxtrot e Bravo.

Rumore aeroportuale: è stata approvata all'unanimità all'interno della Commissione Rumore Aeroportuale la proposta di nuova procedura antirumore, con particolare riferimento ai decolli degli aeromobili verso nord.

Questo solo... realizzato tra l'anno 2006 e il 2007, possono essere considerate: “**modifiche sostanziali**” ??

A pagina 22 poi, sempre dell'Annual Report 2007, in merito allo **Scenario operativo**, si dichiara questo:

*L'incremento di traffico di circa il **17% medio annuo** si è concentrato soprattutto nei periodi di alta stagione, in particolare nei week-end estivi, dove si sono raggiunte punte di **26.500 passeggeri al giorno**, con un totale del mese di agosto pari a **474.500 passeggeri** che, riparametrati secondo l'americana FAA, corrispondono ad oltre 5.500.000 unità su base annua.*

I voli sono stati concentrati particolarmente nelle giornate di sabato, lunedì e mercoledì. Per gestire tale mole di traffico è stato un valido contributo la provvisoria creazione dei 6 banchi accettazione posizionati in prossimità dell'ex zona arrivi con annesso locale di smistamento bagagli dedicato.

Ai € **14.460.793,17** già spesi entro l'anno 2004 come risulta dalla Relazione della Corte dei Conti del 2005, dal Rapporto Annuale 2007, appare poi che sono stati spesi altri: 7 + 4 di milioni di euro e ancora non è chiaro se in questi costi è stata compresa la realizzazione della nuova Aerostazione inaugurata nel 2006.

Poi se analizziamo gli ultimi 5 Bilanci della Società Valerio Catullo SpA, possiamo apprendere e conoscere questo:

Dall'esame del Bilancio dell'Anno **2005**, della Società Aeroporto Valerio Catullo SpA, chiuso al 31.12.2005 approvato nell'Assemblea dei soci del 31.5.2006 emerge quanto segue:

*In tema di investimenti, quello che certamente svolge il ruolo centrale è rappresentato dalla realizzazione della nuova aerostazione arrivi, che richiederà un investimento di circa **€ 7,3 milioni**. Il nuovo terminal avrà una superficie di circa 6.600 mq. ecc, ecc.*

*Un importante investimento nel 2005 è stata la realizzazione della tendostruttura adibita a nuova zona check-in (denominata terminal B). Tale intervento, del valore di circa **1,9 milioni di euro** ha permesso di disporre di 8 banchi check-in aggiuntivi, con i quali è stato possibile ampliare la capacità complessiva del terminal, ecc, ecc.*

Dall'esame del Bilancio dell'Anno **2006**, della Società Aeroporto Valerio Catullo SpA, chiuso al 31.12.2006 approvato nell'Assemblea dei soci del 26.4.2007 emerge quanto segue:

Investimenti infrastrutturali conclusi nel 2006: nuova aerostazione arrivi, nuove aree commerciali, nuovo Parcheggio low cost, nuovo edificio noleggiatori, nuovo raccordo "C" sulla pista di volo, definizione nuove procedure di decollo... ecc, ecc.

I progetti di sviluppo programmati sono così brevemente elencati: elaborazione e definizione Piano di Sviluppo Aeroportuale, nuovo casello autostradale, ristrutturazione aerostazioni partenze, parcheggio multipiano, riqualifica via di rullaggio.

Dall'esame del Bilancio dell'Anno **2007**, della Società Aeroporto Valerio Catullo SpA, chiuso al 31.12.2007 approvato nell'Assemblea dei soci del 29.5.2008 emerge quanto segue:

Il 2007 ha visto l'avvio degli investimenti previsti dal Piano Strategico e dal Piano Industriale 2007-2012... approvati dal Consiglio di Amministrazione nelle sedute del 21 Settembre e del 15 Dicembre 2006. Per il periodo 2007-2012 la Valerio Catullo ha infatti previsto un importante piano di investimenti finalizzati: i) ad ottimizzare il dimensionamento delle attività di scalo con la prevista crescita del traffico e delle opportunità commerciali, ecc, ecc.

Il Piano degli investimenti, che prevede impegni per oltre € 150 milioni nel quinquennio, ecc, ecc.

Nel corso del 2007 sono stati presentati ad ENAC i Piani di Sviluppo Aeroportuale degli Aeroporti di Verona Villafranca e Brescia Montichiari, per l'avvio dell'istruttoria di competenza dell'Ente.

L'apertura della nuova zona arrivi nel 2006 ha reso possibile l'avvio della riorganizzazione dell'attuale aerospazio con riconversione in zona partenze e successivo potenziamento del terminal... ecc, ecc.

Dall'esame del Bilancio dell'Anno **2008**, della Società Aeroporto Valerio Catullo SpA, chiuso al 31.12.2008 approvato nell'Assemblea dei soci del 15.5.2009 emerge quanto segue:

Nel mese di maggio 2008 è stata completata la prima fase di ristrutturazione del terminal partenze, che ha reso agibile un'area di circa 4.000 mq dedicata agli imbarchi, con incremento da 6 a 9 dei varchi di sicurezza, da 10 a 13 dei gates d'imbarco, ecc, ecc.

E' stato inoltre avviato il cantiere di sopraelevazione del terminal per la realizzazione di una nuova area uffici di 500 mq. al piano primo del terminal, ecc, ecc.

Dall'esame del Bilancio dell'Anno **2009**, della Società Aeroporto Valerio Catullo SpA, chiuso al 31.12.2009 approvato nell'Assemblea dei soci del 30.4.2010 emerge quanto segue:

In giugno è stata completata la seconda fase di ristrutturazione del Terminal partenze, con l'apertura ai passeggeri della nuova area di circa 2.500 mq. dedicata ad hall dei passeggeri, uffici operativi ed uffici degli Enti di Stato.

E' stata realizzata una nuova isola check-in (22 banchi), che ha portato il numero totale dei banchi di accettazione a 40. La tendostruttura, precedentemente adibita ad area passeggeri in partenza, è stata convertita in sala smistamento bagagli a servizio della nuova batteria di banchi.

La prima fase dei lavori aveva reso agibile un'area di circa 4.000 mq. totalmente rinnovata e riconfigurata, dedicata agli imbarchi Schengen ed extra-Schengen (l'anno precedente l'area imbarchi era di circa 1.300 mq.) dotata di 9 varchi di sicurezza (anziché i 6 della precedente stagione) 13 gates di imbarco (di cui 11 con doppio canale), 6 postazioni per il controllo dei passeggeri (anziché i 3 della precedente configurazione) ecc, ecc.

Tutto ciò premesso e come sin qui riportato e per come estratto dalle relazioni del Bilanci 2005, 2006, 2007, 2008 e 2009, **tutto quanto sopra elencato** per il sottoscritto **sono delle evidenti "MODIFICHE SOSTANZIALI"** che dovevano **essere sottoposte a V.I.A.**, ma l'ENAC nella lettera datata 9.9.2009 prot. 0060825/API/DIRGEN, indirizzata alla Missione di Struttura del Dipartimento delle politiche Comunitarie presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, in merito a quanto realizzato dal 2005 al 2009 all'Aeroporto Catullo di Verona, **ha così dichiarato:**

gli interventi di recente attuazione, con riferimento alle infrastrutture di pertinenza civile che questo Ente ha autorizzato, si riferiscono ad opere che non comportano incrementi della capacità, ma migliorano le condizioni operative e di sicurezza.

Quanto dichiarato dall'ENAC non corrisponde alla verità e nel Bilancio 2009 vi è stato riportato anche quanto segue:

*Per quanto riguarda la **Valutazione d'Impatto Ambientale**, il **25 Maggio 2009** è stato trasmesso all'ENAC lo **Studio di Impatto Ambientale Preliminare** relativo al Piano di Sviluppo, per avviare la fase di consultazione con il Ministero dell'Ambiente, al fine di definire le informazioni, il livello di dettaglio e la metodologia da adottare per la redazione dello Studio d'Impatto Ambientale. A Settembre la Commissione VIA/VAS del Ministero dell'Ambiente si è riunita per le valutazioni sulla documentazione presentata.*

Solo su questo ultimo Bilancio, dall'entrata in vigore della Direttiva Comunitaria sulla Valutazione di Impatto Ambientale - anno 1988 - appaiono delle righe scritte relative alla "procedura di V.I.A.", e in aggiunta segnalo che ne sul Bilancio anno 2008 e tantomeno sul bilancio Anno 2009 - dopo e/o in continuazione del suddetto ultimo paragrafo - non vi è cenno della lettera dell'ENAC: **0020713/DIRGEN/API** del **01.04.2008** indirizzata alla Società **"Aeroporto Catullo"**... di cui qui sotto, in estratto, se ne riportano le determinazioni:

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

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.

Ed è pertanto evidente che nelle more del procedimento V.I.A. che è stato dichiarato come essere iniziato con la procedura di scoping, che era stata presentata al Ministero dell'Ambiente ancora a fine estate 2009, la Società Aeroporto Catullo SpA, non darà luogo ad interventi che abbiano a comportare incrementi capacitivi di traffico.

Ricordando poi il contenuto della circolare dell'ENAC del 2 Maggio 2008 prot. 0027678/API/DIRGEN, inviata a tutte le Società di Gestione Aeroportuali, avente questo oggetto: "Procedure di compatibilità Ambientale ed urbanistica attinenti ai Piani di Sviluppo Aeroportuali", si evidenzia che ai primi tre punti c'è scritto questo:

1. L'elaborazione dei Piani di Sviluppo Aeroportuali, da parte delle Società di Gestione Aeroportuale, deve avvenire in un rapporto di concertazione e condivisione tecnica con la Direzione Pianificazione Aeroportuale dell'ENAC, secondo i contenuti richiamati nella citata circolare del 2001.
2. Una volta definito il Piano nei suoi contenuti tecnici, previsionali ed economico finanziari, questo verrà validato dal P.H. della progettazione e formalmente presentato dal gestore aeroportuale all'ENAC – Direzione Centrale Regolazione Aeroporti.
3. L'istruttoria verrà svolta dalla Direzione Pianificazione Aeroportuale che, a conclusione positiva dell'esame, emetterà un nulla osta tecnico per l'avvio degli adempimenti descritti nei punti a seguire.

Ed è pertanto evidente, che se è pur vero che un Consiglio di Amministrazione di un Aeroporto avesse da approvare un qualsiasi Piano di Sviluppo Aeroportuale questo prima lo deve concertare e condividere con l'ENAC, poi definito il suddetto piano, oltre che nei suoi contenuti tecnici e previsionali, deve essere condiviso e convalidato dall'ENAC anche nei suoi contenuti "ECONOMICO e FINANZIARI" e solo dopo la convalida del *Post Holder* della società di gestione questo "finalmente" verrà presentato a ENAC e solo dopo attenta istruttoria da parte della Direzione Pianificazione Aeroportuale dell'ENAC, se questa sarà positiva, solo dopo verrà emesso un **NULLA OSTA TECNICO**, non come approvazione del Piano di Sviluppo Aeroportuale, ma solo per dare avvio agli adempimenti previsti dalla legge in vigore per arrivare poi - se tutti i pareri saranno positivi - a avere l'autorizzazione... a poi dare avvio al P.S.A.

E dato che essendo la "procedura di V.I.A." un atto endoprocedimentale necessario per la validità o efficacia del Piano di Sviluppo Aeroportuale, nel senso che la mancanza o invalidità della Valutazione di Impatto Ambientale si riverbera sull'atto terminale, rendendolo invalido (cosiddetta *invalidità derivata*) o impedendogli di produrre i suoi effetti e quindi dare inizio alle operatività del P.S.A., è evidente ed è noto a tutti che, ad oggi, non esisterebbe nessuna autorizzazione rilasciata che sia relativa al Piano di Sviluppo dell'Aeroporto Valerio Catullo di Verona.

Ma dal 2009 e prima della fine dell'anno 2010, molti Enti Pubblici, tra cui Comuni e Provincie, hanno deliberato di sottoscrivere l'Aumento di Capitale della Società Aeroporto "Valerio Catullo" SpA, ma al sottoscritto appare strano e/o essere stata una "voluta dimenticanza" il aver dovuto segnalare che qualsiasi Piano Industriale dell'Aeroporto Catullo - prima di essere attuato - avrebbe dovuto ottenere prima un Nulla Osta dell'ENAC per poi dare avvio a

tutte le altre procedure - compreso la Valutazione di Impatto Ambientale - per arrivare solo dopo, una serie di pareri positivi, al poter iniziare i lavori e i potenziamenti previsti dal Piano di Sviluppo Aeroportuale approvato.

Appare pertanto strano che, ad esempio, nella **Delibera Giunta Comunale Verona**, n° 375 del 27.10.2010, con oggetto: **AEROPORTO VALERIO CATULLO DI VERONA VILLAFRANCA S.P.A. - ADESIONE ALL'AUMENTO DI CAPITALE E SOTTOSCRIZIONE DELLA QUOTA DI PERTINENZA...** sia dato per certo che vi sarà lo sviluppo dell'attività low cost all'Aeroporto Catullo, che è un aumento capacitivo e che è in netto contrasto con quanto affermato da ENAC il 1.04.2008 che così aveva stabilito: "nessun incremento capacitivo di traffico... in assenza di V.I.A."

L'Aeroporto Catullo ha dato avvio ad un Piano di Sviluppo Aeroportuale senza aver ottenuto le dovute autorizzazioni e questo si evince anche dalla lettura di alcuni paragrafi della succitata Delibera della Giunta Comunale di Verona:

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 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;

Per tutto quanto sopra indicato, non esiste nessuna autorizzazione che sia stata rilasciata nel rispetto della Legge.

Il procedimento di approvazione del P.S.A. è appena iniziato, ma la Società Aeroporto Catullo SpA, senza rilascio di autorizzazioni, non solo ha già iniziato a "raccolgere soldi" dai Soci con gli aumenti di capitali, ma ha anche già iniziato i lavori senza che l'intero procedimento si sia mai concluso - compreso la V.I.A. - con pareri positivi.

In merito alla **V.I.A. - Valutazione Impatto Ambientale**, evidenzio quanto riportato alla pagina 96 della Relazione Gestione come inserita nel Bilancio ANNO 2009 della Aeroporto Valerio Catullo SpA... sotto riprodotta in estratto:

Per quanto concerne la Valutazione d'impatto ambientale, il 25 maggio 2009 è stato trasmesso all'Enac lo Studio Ambientale Preliminare relativo al Piano di Sviluppo, per avviare la fase di consultazione con il Ministero dell'Ambiente, al fine di definire le informazioni, il livello di dettaglio e la metodologia da adottare per la redazione dello Studio d'Impatto Ambientale. A settembre la Commissione VIA/VAS del Ministero dell'Ambiente si è riunita per le valutazioni sulla documentazione presentata.

In merito sempre alla V.I.A. - **Valutazione Impatto Ambientale**, ricordo quanto riportato a pagina 10 nel Bilancio Sociale dell'Anno 2008, pubblicato sul sito web dell'Aeroporto Catullo, in cui, tra l'altro, si legge questo: *“Nello sviluppo dell'attività dei nostri aeroporti, siamo costantemente orientati alla soddisfazione del cliente e ad una crescita che sia compatibile con l'ambiente e il territorio circostante”*. Omississ... **Un percorso “eco-sostenibile” che proseguirà con il completamento della procedura per la **Valutazione d'Impatto Ambientale (VIA)**,...**

In realtà, dopo 3 anni da quell'ormai lontano Anno 2008, la **procedura di Valutazione di Impatto Ambientale**, **NON E' ANCORA INIZIATA**... eppure in quella lettera del Ministero dell'Ambiente, primo indirizzo l'Aeroporto (vedi sotto)



... c'era scritto che: **“la struttura aeroportuale in questione DEVE essere soggetta alla procedura di V.I.A.”**:

— In conclusione e con riferimento alle richieste ed alle segnalazioni pervenute, si ritiene, sulla base di quanto osservato, che la struttura aeroportuale in questione deve essere soggetta alla procedura di VIA nazionale.

Lettera del Ministero dell'Ambiente, che sottolinea... portava la data dell'11 febbraio 2008 e che poi si concludeva:

Conseguentemente, alla Società Aeroportuale e all'ENAC si richiede di provvedere ad inviare alla scrivente la documentazione e la cartografia utile per valutare quali siano le nuove opere eseguite e quali siano quelle ancora da eseguire accompagnando con una relazione che renda conto del numero dei passeggeri e dei voli eserciti almeno negli ultimi 5 anni, si invita, altresì, la stessa società a comunicare con quali tempi potrà essere inviata la necessaria richiesta di valutazione di impatto ambientale dell'aeroporto. A tal fine si richiama l'attenzione sulla necessità che lo studio di impatto ambientale contenga anche le informazioni relative a tutte le opere connesse necessarie alla operatività dell'aeroporto, con riferimento ad esempio, alle nuove infrastrutture viarie, ferroviarie o agli adeguamenti delle stesse, realizzazione di metropolitane, ecc..

Premesso questo ora vorrei che la Sua attenzione si concentrasse su alcune “dichiarazioni” e/o “manchevolezze” che a mio avviso sono contenute nel **Bilancio d'Esercizio riferito all'ANNO 2009** e che sono inerenti alla “V.I.A.”.

Tra i fatti salienti dall'inizio del 2009 il Presidente Marugi menziona:

- l'aumento di capitale di 40 milioni di euro in 4 anni;
- lo scorporo, come già accennato in precedenza, dell'attività di handling con trasferimento del ramo d'azienda;
- il rigetto da parte del Consiglio di Stato del ricorso avverso la concessione quarantennale alla Società Catullo;
- la registrazione alla Corte dei Conti della concessione del decreto interministeriale con la quale si è concesso alla concessione quarantennale dell'attività aeroportuale della Catullo;
- l'approvazione da parte del CdA del piano industriale 2010-2014, improntato su specifiche linee guida.

Marugi ricorda inoltre la sottoscrizione della convenzione in data 23 giugno 2010 della concessione quarantennale dell'Aeroporto di Montichiari.

Marugi conclude affermando a nome del Collegio Sindacale la non sussistenza di motivi ostativi all'approvazione del Bilancio 2009.

E tra questi fatti salienti come sopra indicati e riportati a pagina 68 del Bilancio 2009 dell'Aeroporto Catullo, ci si chiede come mai non è stato evidenziato che prima di approvare “**modifiche sostanziali**” alle infrastrutture e all'operatività dello scalo aeroportuale, prima doveva essere emanato un parere positivo scritto in un Decreto di Compatibilità Ambientale, dopo una preventiva sottoposizione a V.I.A. (il cui iter... dura almeno 3 anni).

A sostegno dei progetti di sviluppo di medio termine, il Consiglio di Amministrazione del 18 dicembre 2009 ha approvato un **Piano Industriale quinquennale (2010-2014)**, che inquadra gli obiettivi strategici e gli investimenti che permetteranno ai due scali di affrontare le sfide dei prossimi anni.

Con riferimento allo scalo di Verona, l'indirizzo strategico del Piano si concentra, in sintesi, sulla crescita del traffico passeggeri mediante accordi di partnership con primari vettori low-cost, sull'incremento della contribuzione economica da ricavi commerciali e sulla messa a regime del processo di efficientamento dei costi e di razionalizzazione organizzativa già avviato con successo nel 2009.

La proiezione del traffico passeggeri sullo scalo di Verona prevede una crescita media annua del 7% per i prossimi 5 anni, con un obiettivo minimo di 4,5 milioni di passeggeri entro il 2014, sfruttando come fattore chiave di sviluppo la crescita del segmento low cost, che le evidenze di questi ultimi anni indicano come l'unico in grado di garantire un duraturo sviluppo di traffico anche in situazioni congiunturali negative.

L'apertura al segmento low cost (attualmente il 12% del traffico servito sullo scalo) viene tuttavia perseguita nell'ambito dell'attuale politica di diversificazione di servizio (linea/low cost/charter), che fanno di Verona il secondo aeroporto charter d'Italia dopo Malpensa ed un punto di snodo importante per i voli di linea nazionali ed internazionali.

Al servizio di questa differenziazione l'aeroporto di Verona ha progettato, primo in Italia, la realizzazione di un terminal dedicato al traffico low cost, finalizzata ad una separazione dei flussi di passeggeri in grado di offrire alle diverse tipologie di utenza un servizio allineato alle proprie specifiche esigenze. La diversificazione dei servizi prelude ad una innovativa differenziazione dei piani tariffari, suscettibile di positivi impatti sui passeggeri utenti dell'aeroporto.

Lo sviluppo infrastrutturale è dunque uno dei driver fondamentali a base del profondo cambiamento che sta interessando lo scalo, finalizzato altresì ad incrementare la disponibilità di aree commerciali e di parcheggi a beneficio dell'utenza, da cui è atteso un significativo incremento della redditività aziendale.

Secondo quanto scritto a pagina 77 del Bilancio 2009, come sopra riportato, questo Piano Industriale Quinquennale (2010-2014) prevederebbe che l'Aeroporto Catullo dovrebbe raggiungere l'obiettivo minimo di **4,5 milioni** di passeggeri, **che è un aumento capacitivo** di oltre 1,5 milioni di passeggeri rispetto agli attuali. Ma anche in questo paragrafo del Bilancio 2009, non vi è alcun cenno che... prima di approvare “ **aumenti al traffico aereo**” prima bisognava ottenere un parere positivo dopo aver ottenuto un Decreto di Compatibilità Ambientale, e dopo una ovvia preventiva sottoposizione a V.I.A. (il cui iter dura almeno 3 anni) e a titolo di esempio riporto quanto scritto nel Decreto di Compatibilità Ambientale per l'Aeroporto di Treviso, che emesso in data 14.5.2007, aveva espresso un: “**PARERE INTERLOCUTORIO NEGATIVO**”, con queste determinazioni:

... In ragione, però, dell'aumento del traffico aereo che si stava sviluppando a partire dal 1996, questo servizio aveva altresì evidenziato che a fronte di un significativo consolidamento si sarebbe dovuto procedere con immediatezza alla presentazione dell'istanza di cui all'art. 6 della L. 349/86.

Ciò in linea con quanto previsto nell'art. 8 del DPCM 27/12/1988 secondo cui la procedura di VIA si applica anche nel caso di aeroporti esistenti qualora si prevedano sostanziali modifiche al piano regolatore aeroportuale connesse all'incremento del traffico aereo che comportino variazioni spaziali ed implicazioni territoriali.

Nella stessa nota si chiedeva inoltre di produrre una documentazione relativa al monitoraggio dell'inquinamento acustico...

...Tutto ciò premesso, questo servizio è quindi dell'avviso che sussista pienamente la condizione della presenza di sostanziali modifiche al piano regolatore aeroportuale connesse con l'incremento del traffico aereo che comportano essenziali variazioni spaziali ed implicazioni territoriali e che pertanto sia necessario procedere all'immediata attivazione, attraverso la presentazione di apposita istanza nei modi e nelle forme previste dalla vigente normativa in materia di VIA, della pronuncia di compatibilità ambientale.

E ci si chiede come mai nel Bilancio 2009 ed in particolare per quanto riguarda il Piano di Sviluppo Quinquennale dal 2010 al 2014 non vi sia cenno che prima deve essere predisposta una preventiva Valutazione di Impatto Ambientale.

A pagina 95 del Bilancio Anno 2009 dell'Aeroporto Valerio Catullo, c'è poi scritto questo capitolo, di cui si evidenzia quanto vi è stato scritto e che è relativo all'**AMBIENTE** di cui si evidenzia questa prima frase: ***“nella convinzione che il rispetto dell'ambiente non sia solo un valore fondamentale per l'uomo ma rappresenti anche un fattore strategico chiave di competitività e sostenibilità delle nostre aziende”.***

Sicurezza, Ambiente e Qualità

A completamento dell'analisi sin qui svolta, si ritiene opportuno fornire alcune ulteriori informazioni con riferimento al modello di sviluppo intrapreso dalla società, nella convinzione che il rispetto dell'ambiente non sia solo un valore fondamentale per l'uomo ma rappresenti anche un fattore strategico chiave di competitività e sostenibilità delle nostre aziende.

In tema di **ambiente e sicurezza**, nel 2009 sono state avviate o completate una serie di attività significative ai fini della gestione delle attività e delle infrastrutture aeroportuali.

Sono state installate in corso d'anno tre centraline per il monitoraggio del rumore aeroportuale che, attraverso l'utilizzo di un software di correlazione con i dati aeronautici, consentono di verificare il livello di rumore prodotto da ogni singolo evento, il livello giornaliero ed il Lva (livello di valutazione del rumore aeroportuale) annuo secondo quanto richiesto dalla vigente normativa.

In merito alle **centraline per il monitoraggio del rumore aeroportuale**, di cui ne sarebbero state installate tre nel corso dell'anno 2009 (anche se obbligate dal 1999, da quando l'Aeroporto Catullo aveva anche ottenuto un finanziamento dal Ministero dell'Ambiente) vorrei ricordare quanto stabilito nel **Parere della Commissione V.I.A. V.A.S.** che già in data **30 Ottobre 2009** - prima della chiusura del Bilancio 2009 - aveva invece così determinato:

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).

Nella pagina 96 del Bilancio 2009, che prosegue il capitolo: **“Sicurezza, Ambiente e Qualità”** si legge poi questo:

Per quanto concerne la Valutazione d'impatto ambientale, il 25 maggio 2009 è stato trasmesso all'Enac lo Studio Ambientale Preliminare relativo al Piano di Sviluppo, per avviare la fase di consultazione con il Ministero dell'Ambiente, al fine di definire le informazioni, il livello di dettaglio e la metodologia da adottare per la redazione dello Studio d'Impatto Ambientale. A settembre la Commissione VIA/VAS del Ministero dell'Ambiente si è riunita per le valutazioni sulla documentazione presentata.

Con riferimento agli interventi legati alla bonifica della margherita nord, ed a quelli previsti per la ex Cava Marchi, la Società ha avanzato richiesta di finanziamento alla Regione Veneto, nell'ambito di un progetto promosso dalla Regione per “la bonifica e il ripristino ambientale di siti inquinati, ivi compresi i siti industriali abbandonati” (POR parte FESR 2007 – 2013 , azione 3.1.1); con DGR n. 4167 del 29.12.2009 l'aeroporto è stato inserito fra i siti prioritari dell'allegato A.

E' stato infine aggiornato, a seguito della nascita di Avio Handling Srl, il documento di valutazione dei rischi rilasciato a fine 2008, sia per quanto riguarda i rischi legati agli ambienti di lavoro che alle mansioni; sono stati inoltre redatti i Documenti di valutazione dei rischi da interferenza ai sensi dell'art 26 del dlgs 81/08 per le principali attività presenti sullo scalo. Relativamente agli aspetti di sicurezza, è stato inoltre condiviso con Air Italy e Air Dolomiti un documento di coordinamento e di informativa sui rischi per la subconcessione dell'hangar.

Dove è evidente che in merito alla Valutazione di Impatto Ambientale, ci si è dimenticati di evidenziare nel Bilancio che, con **Parere n° 370 del 30 Ottobre 2009**, la Commissione V.I.A. V.A.S. Nazionale aveva così... già determinato:

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 due anni dalla prima lettera del Ministero dell'Ambiente che nel febbraio 2008 evidenziava l'obbligo di sottoposizione alla V.I.A. dell'Aeroporto Catullo ancora alla fine del 2009 quel procedimento di V.I.A. non era iniziato.

Oggi siamo all'inizio del 2011 e l'iter del procedimento V.I.A. con la pubblicazione dell'avviso pubblico di apertura del procedimento previsto per la normativa di adempimento della Direttiva V.I.A., quell'iter non è ancora iniziato.

E prima di proseguire, vorrei ricordare quanto ha **ben evidenziato la Commissione V.I.A.-V.A.S.** in questa frase:

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;

Premesso anche questo, appare carente sia nella forma e nella sostanza quanto scritto alla pagina 111 del Bilancio Anno 2009 dell'Aeroporto Catullo, estratto dalla **Relazione dei Sindaci del Collegio Sindacale**, dove al capitolo "B - Contenzioso in essere" non vi è alcun cenno alla V.I.A. mancante, che era... ed è un... "contenzioso in essere" ?

b) **Contenzioso in essere**

Con riferimento alle controversie in essere il collegio ribadisce la necessità che, seppur in presenza di una situazione di incertezza circa l'esatta applicazione di alcune disposizioni legislative, regolamentari e contrattuali, la Società prosegua ulteriormente, a livello di Direzione Generale, nonché dei servizi delle aree commerciale, acquisti, legale ed infrastrutture, ad applicare tutti i provvedimenti atti a ridurre al minimo i rischi sulle proprie posizioni creditorie commerciali e/o derivanti dai diritti aeroportuali e contenere al massimo i costi delle posizioni debitorie, evitando di corrispondere oneri aggiuntivi (spese legali, interessi, risarcimento danni ecc.). Il Collegio ribadisce altresì, l'esigenza di inserire nei contratti clausole, condizioni e patti, non suscettibili di dubbia interpretazione, frequenti nel settore aeroportuale.

Ed in merito a questo ultimo estratto dal Bilancio 2009 dell'Aeroporto Catullo nel quale, ripeto, non si evidenzia la mancanza di V.I.A. e mancanza del Decreto di Compatibilità Ambientale, vorrei segnalare l'ultimo paragrafo **che deve essere evidenziato** in particolare per quanto riguarda... **i contratti in essere con le compagnie low cost.**

risarcimento danni ecc.). Il Collegio ribadisce altresì, l'esigenza di inserire nei contratti clausole, condizioni e patti, non suscettibili di dubbia interpretazione, frequenti nel settore aeroportuale.

Contratti a mio avviso che dovrebbero **essere condizionati** all'ottenimento del Decreto di Compatibilità Ambientale che abbia da emanare un... **PARERE POSITIVO all'aumento capacitivo dei voli e delle rotte dell'Aeroporto Catullo.**

Conclusioni:

La Commissione Europea, nel Febbraio 2010 aveva archiviato la Pratica EU-PILOT 240-08-ENVI, solo dopo che lo Stato Italiano aveva comunicato, anche a seguito del Parere espresso dalla Commissione V.I.A.-V.A.S. che l'Aeroporto Catullo sarebbe stato sottoposto a Procedura di V.I.A. e la Commissione aveva archiviato 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 ..."

Da ricordare poi che la Commissione Europea aveva concluso l'ARCHIVIAZIONE, anche con questa raccomandazione:

"... 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".

In realtà, ad oggi, l'Aeroporto Valerio Catullo, pur essendo obbligato alla V.I.A. continua ad eseguire opere e potenziamenti delle infrastrutture con “aumenti capacitivi” dei voli... senza le dovute autorizzazioni previste dalla Direttiva V.I.A. a... tutela dell'Ambiente e della... Salute pubblica della popolazione.

Tutto ciò premesso... segnalo anche all'ENAC... le domande che in data 13.01.2011 con lettera avente oggetto: *“Richiesta di parere interpretativo in merito ad azioni e/o eventuali manchevolezze riscontrabili nella “gestione” dell'Aeroporto: “Valerio Catullo” di Verona Villafranca”*, ho posto all'Avv. Gregorio Marugj nelle vesti della Sua doppia responsabilità giuridica, come: Presidente del Collegio Sindacale della società: Aeroporto Valerio Catullo Verona - Villafranca SpA ma anche come: Dirigente Responsabile dei Servizi Ispettivi di Finanza Pubblica del Ministero Economia e Finanze.

1^ Domanda:

Se la Aeroporto Valerio Catullo SpA, in merito alle Delibere di Aumento di Capitale, si fosse dimenticata di evidenziare che il Piano di Sviluppo dell'Aeroporto potrà essere attuato solo dopo preventiva sottoposizione a Valutazione di Impatto Ambientale e che quindi tutti i potenziamenti e gli ampliamenti saranno condizionati al riuscire ad ottenere un **PARERE POSITIVO** di un Decreto di Compatibilità Ambientale, per questa dimenticanza, tutte le Delibere di Aumento di Capitale... potrebbero essere illegittime e nulle ?

2^ Domanda:

Se nell'approvare il Bilancio Ordinario d'Esercizio al 31.12.2009, la Aeroporto Valerio Catullo SpA si fosse dimenticata di segnalare ai Soci che in data 18 Giugno 2009, l'E.N.A.C. ha presentato al Ministero dell'Ambiente, nell'ambito della procedura di *scoping*... un Piano di Sviluppo Aeroportuale, che forse era diverso da quello presentato ai Soci per l'Aumento di Capitale, tutte le Delibere di Aumento di Capitale... potrebbero essere illegittime e nulle ?

3^ Domanda:

Se la Aeroporto Valerio Catullo SpA, sottoscrivendo contratti e/o accordi finalizzati all'aumento delle rotte e/o all'aumento dei voli, con compagnie aeree normali e/o compagnie “low cost”, si fosse dimenticata di evidenziare che gli “aumenti capacitivi” (come evidenziato dall'E.N.A.C. nella lettera dell'1.4.2008) potranno essere attuati solo dopo preventiva sottoposizione a Valutazione di Impatto Ambientale e che quindi tutti i potenziamenti e gli ampliamenti saranno condizionati al riuscire ad ottenere prima un **PARERE POSITIVO** di un Decreto di Compatibilità Ambientale, per questa dimenticanza, tutti i contratti sottoscritti con queste compagnie aeree... potrebbero essere illegittimi e nulli ?

4^ Domanda:

Se la Commissione Europea Ambiente nell'archiviare la Pratica Eu-Pilot 240-08-ENVI, ha determinato 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 ...”* e ha concluso con questa raccomandazione: *“... 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”*... nel bilancio della Aeroporto Valerio Catullo SpA dovranno essere inserite delle somme finalizzate ad eseguire opere e/o interventi di Mitigazione, di Compensazione, di Restauro, di Risanamento e di Ripristino ambientale, con importi... da quantificarsi... a partire dal... 14 Marzo 1999 ?

5^ Domanda:

In merito alla corretta applicazione dell'art.10 comma 5 Legge n. 447/1995 che aveva previsto l'obbligo, anche per le società di gestione aeroportuale, di predisporre piani di contenimento e di abbattimento del rumore in caso di superamento dei valori limite di emissione e di immissione e... richiamando la **Sentenza n° 5822 del Consiglio di Stato, Sez. VI, del 7.9.2004, (C.c. 11/06/2004)** che, in parte, così recita:

4. Il secondo motivo dei ricorsi in appello riguarda la questione della **previsione di obblighi di accantonamento di risorse finanziarie da destinare all'adozione di interventi di contenimento ed abbattimento del rumore** in assenza di un accertato superamento dei limiti.

L'art. 6 dell'impugnato decreto prevede che “Le società e gli enti gestori dei servizi pubblici di trasporto e delle relative infrastrutture comunicano entro il 31 marzo di ogni anno, e comunque entro tre mesi dall'entrata in vigore del presente decreto, al Ministero dell'ambiente e alle regioni e ai comuni competenti, anche al fine del controllo dell'applicazione delle disposizioni in **materia di accantonamento delle risorse finanziarie** di cui all'art. 10, comma 5, della legge n.447/1995: a) **l'entità dei fondi accantonati annualmente e complessivamente** a partire dalla data di entrata in vigore della legge n.447/1995; b) **lo stato di avanzamento fisico e finanziario dei singoli interventi previsti**, comprensivo anche degli interventi conclusi”.

Il richiamato art. 10, comma 5 prevede che “le società e gli enti gestori di servizi pubblici di trasporto o delle relative infrastrutture, nel caso di superamento dei valori di cui al comma 2, **hanno l'obbligo di predisporre e presentare al comune piani di contenimento ed abbattimento del rumore**, secondo le direttive emanate dal Ministro dell'Ambiente con proprio decreto entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge. **Essi devono indicare tempi di adeguamento, modalità e costi e sono obbligati ad impegnare**, in via ordinaria, **una quota fissa non inferiore al 7 per cento dei fondi di bilancio previsti per le attività di manutenzione e di potenziamento delle infrastrutture stesse per l'adozione di interventi di contenimento ed abbattimento del rumore.**”

Si osserva che l'impugnato decreto si limita a prevedere la comunicazione dei **fondi accantonati** in applicazione di una norma di rango superiore.

La necessità, o meno, di **accantonare fondi per il risanamento acustico** in assenza del superamento dei limiti non deriva quindi dal decreto impugnato, ma costituisce una questione di interpretazione dell'art. 10, comma 5, della legge n. 447/1995.

Tuttavia, appare chiaro che con l'impugnato decreto, **nel prevedere l'obbligo di comunicare i fondi accantonati a partire dalla data di entrata in vigore della legge**, il Ministero abbia presupposto che l'obbligo di accantonamento scatta a prescindere dall'effettiva verifica del superamento dei limiti acustici.

E questo è il significato della legge, tenuto conto delle chiare espressioni letterali ("sono obbligati" "in via ordinaria").

Del resto, il termine "Essi", contenuto nella norma **deve essere riferito alle società aeroportuali**, e non ai piani di contenimento, come sostenuto dalle ricorrenti, **in quanto solo le società possono essere il soggetto passivo di un obbligo di accantonare fondi in bilancio**.

Ogni questione **sulla ragionevolezza di tale obbligo** anche in assenza del superamento dei limiti è estranea all'oggetto del presente giudizio, con cui le società ricorrenti hanno impugnato una disposizione che si limita, come detto, **a prevedere la comunicazione dei fondi accantonati**.

Anche il secondo motivo dei ricorsi è quindi infondato.

... si chiede di sapere se nel Bilancio dell'Aeroporto Catullo sono stati accantonati, a partire dall'anno 1995, dei fondi pari ad **una quota fissa non inferiore al 7 per cento dei fondi di bilancio** previsti per le attività di manutenzione e di potenziamento delle infrastrutture stesse per l'adozione di interventi di contenimento ed abbattimento del rumore ?

6^ Domanda:

Se nell'anno 2011, da parte di un "gruppo di cittadini" di Caselle di Sommacampagna, fosse dato avvio ad una "Class Action - Azione Collettiva" nei confronti della "Aeroporto Catullo SpA", in merito al degrado della Qualità della Vita e della Salute Pubblica **da loro subiti** in conseguenza della mancata esecuzione di opere e/o di interventi di **Mitigazione**, di **Compensazione**, di **Restauro**, di **Risanamento** e di **Ripristino** ambientale, per un periodo che abbia da quantificarsi **a partire dal... 14 Marzo 1999**, gli eventuali fondi da erogare per "eventuali risarcimenti" che poi fossero necessari, vanno riportati nel Bilancio della Società Aeroportuale ?

7^ Domanda:

Se un Consigliere Provinciale, come riportato sui giornali, in merito solo ad una piccola parte del Piano di Sviluppo Aeroportuale, 2010-2014 dichiara quanto segue: "*Stupisce anche il fatto che nonostante per quel progetto serva la Valutazione Impatto Ambientale, **studio che manca ancora per tutto l'aeroporto**, sia stato comunque inserito nel piano, cioè prima ancora di sapere se la Via è positiva. E' corretta questa procedura?"* Quel Consigliere Provinciale, ha diritto di avere delle risposte... se la procedura di eseguire opere senza la preventiva V.I.A. all'Aeroporto Catullo... è corretta ?

8^ Domanda:

Se la DIFFIDA e l'ESPOSTO presentato potrebbero concludersi con un **giudizio avverso** alle aspettative dell'Aeroporto Valerio Catullo SpA, il sottoscritto, ha diritto di chiedere i danni patiti e "**patienti**" in conseguenza di azioni che la Catullo SpA **doveva prima valutare** ?

E se queste 8 domande sono le domande che il sottoscritto ha posto al Presidente del Collegio dei Sindaci della Società Aeroporto Valerio Catullo SpA, **altre tre domande ora vengono sottoposte anche all'ENAC:**

Se l'ENAC in data 2 Maggio 2008 prot. 0027678/API/DIRGEN, ha emanato una circolare inviata a tutte le Società di Gestione Aeroportuali, circolare avente questo oggetto: "**Procedure di compatibilità Ambientale ed urbanistica attinenti ai Piani di Sviluppo Aeroportuali**":

9^ Domanda:

Esisterebbe un NULLA OSTA che l'ENAC avrebbe emanato in merito al Piano di Sviluppo dell'Aeroporto Catullo ?

10^ Domanda:

I comportamenti dell'Aeroporto Catullo (aumento di capitale, aumento capacitivo e lavori in corso) rispettano i dettami e le direttive della Circolare ENAC come stabilito in data 2 Maggio 2008 prot. 0027678/API/DIRGEN ?

11^ Domanda:

Il PIANO INDUSTRIALE 2010-2014 dell'Aeroporto "Valerio Catullo" SpA, come questo indicato nelle delibere che hanno approvato gli aumenti di Capitale... è stato autorizzato dall'ENAC e/o da qualsiasi altro Ente Pubblico ?

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

Un cittadino "nativo" di Caselle:

Beniamino Sandrini