

Beniamino Sandrini

Via del Fante, n° 21

37066 CASELLE di Sommacampagna

T. 0458581200 Cell. 3485214565

Mail: beniaminosandrini@virgilio.it

Aeroporto? Autostrade? Ferrovie?



www.vivicaselle.eu

NO alla DISCARICA

Caselle d'Erbe, 07.01.2011

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

Procura della Repubblica: 887/08 ANCNR

D.Lgs. 4-2008 - Art. 3 ter - Principio dell'azione ambientale.

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

Oggetto:

Richiesta informazioni inerenti le “procedure di decollo-atterraggio” dell’Aeroporto Catullo: Segnalazioni inerenti i lavori “già eseguiti” e “da eseguire” sulla pista dell’Aeroporto Catullo

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

Premessa:

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

11 ottobre 2010

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

COMUNICATO STAMPA

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

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

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

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

All’ **E.N.A.V. SpA**

Ente Nazionale Assistenza Volo

Via Salaria, 716

00138 - ROMA

e per conoscenza:

Alla **Procura della Repubblica**

presso Tribunale di Verona

Sezione di Polizia Giudiziaria - ARPAV

Corte Giorgio Zanconati, 1

37122 - VERONA

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

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

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

Brescia, 15 novembre 2010

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

A/R

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

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

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

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

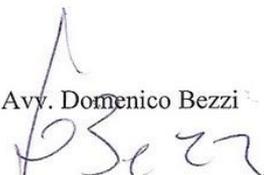
Giunti a questo punto, si fa presente che la condotta diffamatoria da Lei perpetrata non risulta ulteriormente tollerabile dalla mia Assistita, la quale pertanto, e per il mio tramite, La

invita-diffida

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

Distinti saluti.

Avv. Domenico Bezzi



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



LEGIONE CARABINIERI VENETO
Stazione di Sommacampagna

VERBALE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

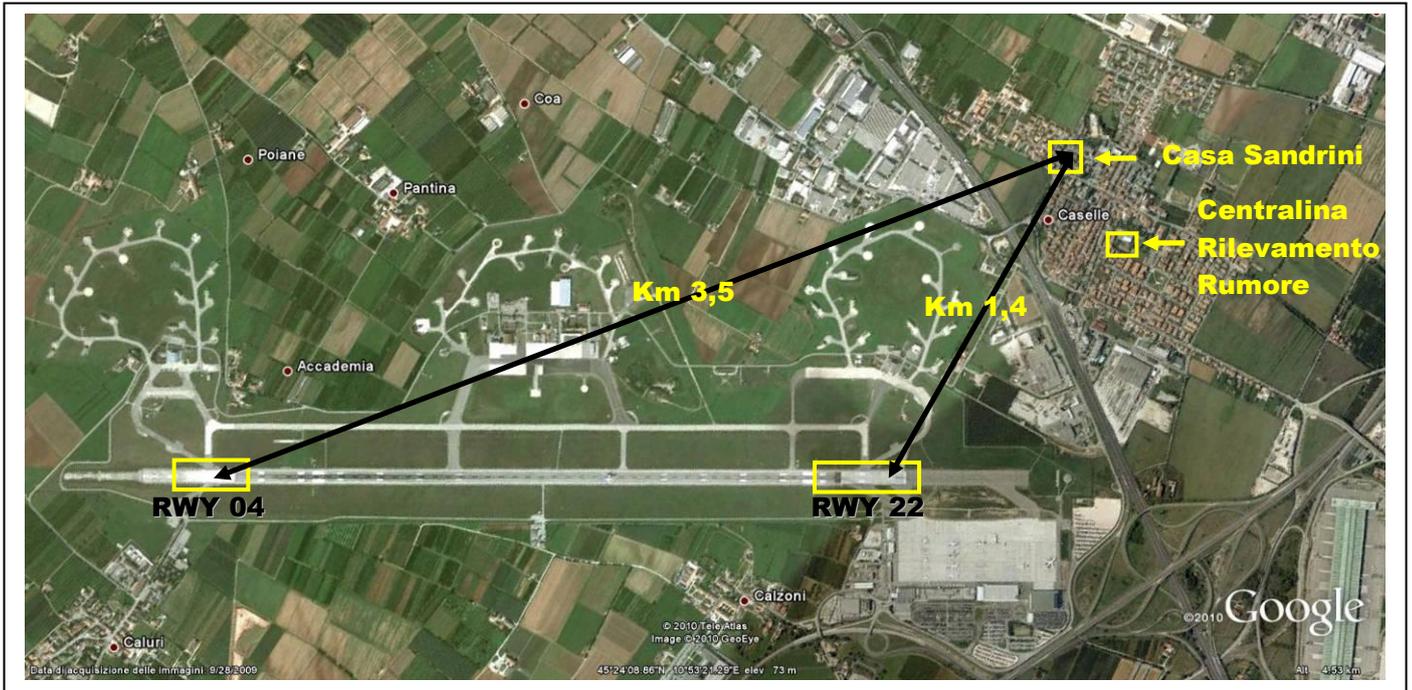
1. Se l'interessato convive con il coniuge o con altri familiari il reddito ai fini del presente articolo è costituito dalla somma dei redditi conseguiti nel medesimo periodo da ogni componente della famiglia ivi compreso l'istante. In tal caso, i limiti indicati al comma 1 sono elevati di lire due milioni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

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

Del che è Verbale. F.L.C.S.-----//



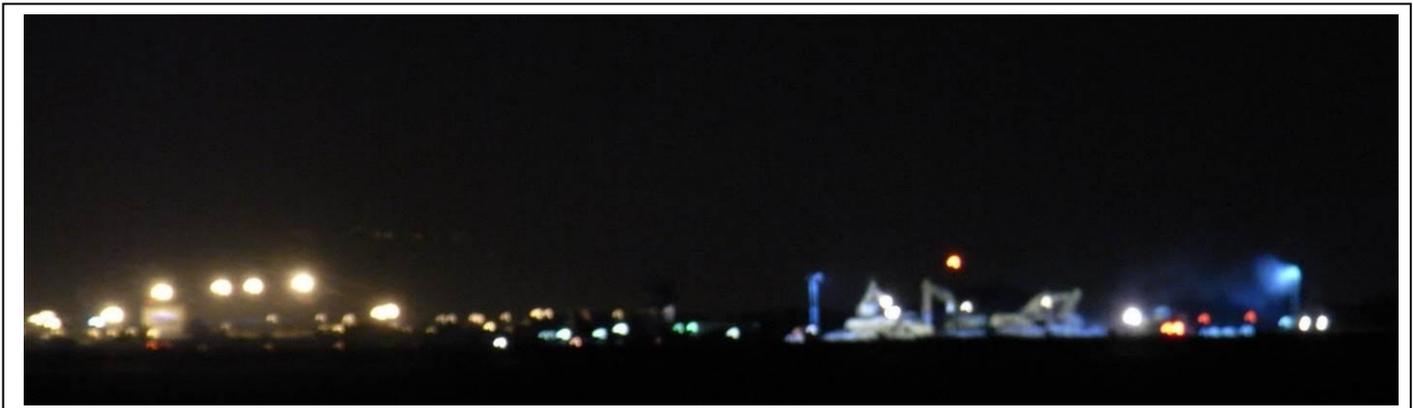
Tutto questo tra l'altro è accaduto, perché all'incirca all'una di notte del 12 Ottobre 2010, il sottoscritto, si è accorto dei rumori provenienti dall'Aeroporto Catullo causati dai "martelli demolitori" che stavano "demolendo" un tratto della pista in calcestruzzo in prossimità della soglia della pista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



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

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

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



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

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

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

01- Aeroporto Catullo - Lavori notturni sulla PISTA 04 -

sanben53 166 video



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

Egredi signori Giornalisti

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

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

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

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

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

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

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

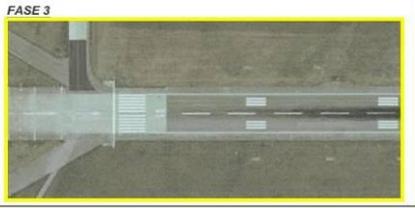
Forse questa è una notizia da pubblicare sui giornali?

Distinti saluti

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



RILIEVO FOTOGRAFICO



FASE 3

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

PENALIZZAZIONI:

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

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



RILIEVO FOTOGRAFICO



FASE 2

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

PENALIZZAZIONI:

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

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

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

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

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

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

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

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



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



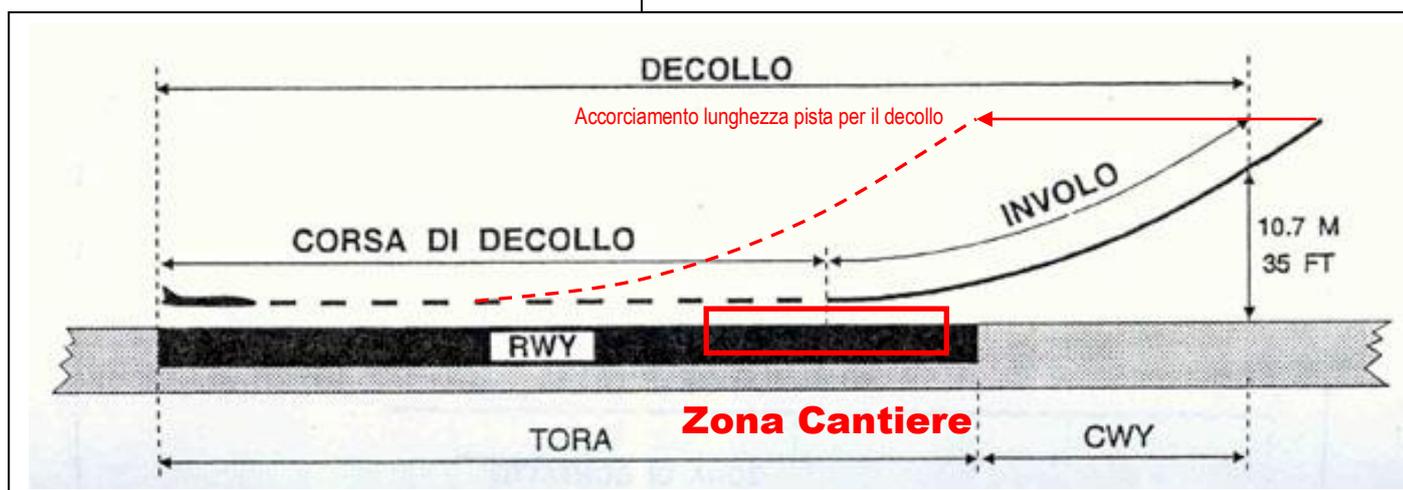
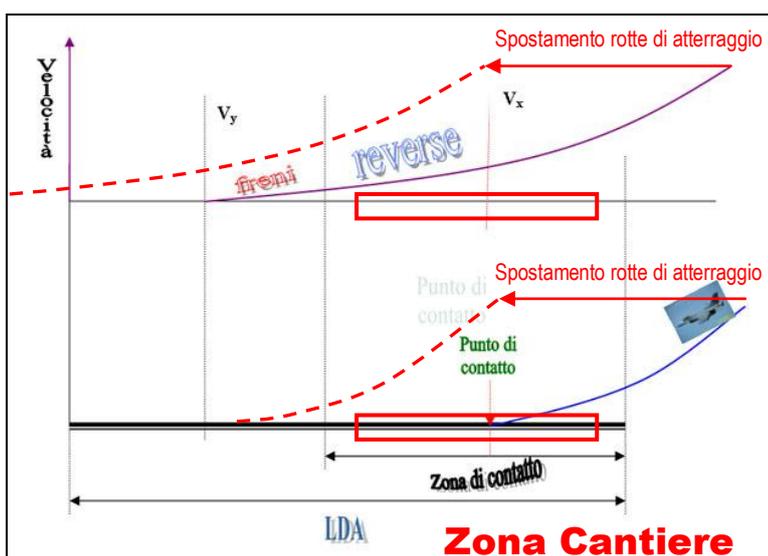
al sottoscritto tutte queste "modifiche" apportate alla operatività dell'Aeroporto Catullo, credo siano sufficienti a far si che a chiunque si ponga la seguente domanda: **con queste procedure la sicurezza dei voli è stata garantita?**

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

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

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

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



Per aver 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 *scooping*, poi avvenuto)

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

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

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

Non 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 verificatesi nel periodo successivo alle modifiche o estensioni autorizzate dopo il 14.3.1999”.

Considerato che una pratica di Infrazione V.I.A. contro lo Stato Italiano è stata archiviata dopo che le Autorità Italiane hanno comunicato alla Commissione Europea, che l’Aeroporto Catullo verrà sottoposto a Valutazione di Impatto Ambientale e considerato che dopo queste assicurazioni la Commissione Europea ha altresì stabilito che:

“... tutti gli interventi infrastrutturali necessari per lo sviluppo dell’aeroporto “Valerio Catullo” di Verona dal-l’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 ...”

Una archiviazione che si è anche conclusa con una 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”.

Nonostante questo, l’Avvocato dell’Aeroporto Valerio Catullo ha affermato che: “... sul congetturato mancato assoggettamento alla procedura di valutazione di impatto ambientale dell’Aeroporto di Verona, risolto con un clamoroso flop dalla Commissione Europea che, da Lei investita sulla questione, ha archiviato la pratica...”

A parere del sottoscritto tutti i lavori da eseguire all’Aeroporto Catullo a partire dalla data di apertura della Pratica EU-PILOT 240/08/ENVI e cioè dal 18.12.2008 dovevano essere sottoposti a preventiva Valutazione di Impatto Ambientale e senza il Decreto di Compatibilità Ambientale positivo tutto quanto realizzato e realizzando non è autorizzato e autorizzabile, perché atto nullo e illegittimo.

Essendo i lavori realizzati dall’8 Ottobre 2010 al 13 Novembre 2010 senza la V.I.A. sono atti autorizzativi che potrebbero essere annullati e visto che vi sono dei nuovi lavori che verranno realizzati nella primavera prossima, in testata pista 22, anche questi saranno lavori conseguenti ad autorizzazioni che potrebbero essere nulle non potrebbero essere realizzati.

Considerato poi che il sottoscritto è sottoposto a Procedimento Penale e, a propria difesa, deve poter acquisire tutti gli elementi utili a dimostrare la propria estraneità ai reati contestati, e visto la difficoltà interpretativa di una lettera, come quella della Commissione Europea scritta in lingua italiana, come questa è stata erroneamente interpretata dall’Avvocato della Catullo SpA, non vorrei essere condannato poi, per una errata interpretazione di una serie di NOTAM scritti in lingua inglese contenenti una serie di sigle incomprensibili ai non addetti ai lavori, come riportato a pagina 93, 94, 95 e 96 del SOMMARIO NOTAM del 1 Ottobre 2010 come di seguito riportate.

Con la presente lettera sono a formulare una richiesta, affinché l’ENAV possa produrmi una traduzione autentica da poter produrre in Tribunale, che possa essere comprensibile anche dai non addetti ai lavori, una chiara e precisa traduzione della pagine 93, 94, 95 e 96 del SOMMARIO NOTAM del 1 Ottobre 2010.

Sono altresì a chiedere se, nel periodo in cui i NOTAM come sotto elencati erano in vigore, l’operatività dell’Aeroporto Catullo, abbia avuto delle conseguenze per quanto riguarda l’operatività dello scalo, quali, ad esempio: dirottamenti di voli, riattaccate e/o varie difficoltà negli atterraggi e nei decolli, (sulla pista sulla quale vi era un cantiere aperto) segnalati dai piloti e/o dalla compagnie aeree all’ENAV.

```
1B6322LI 15/09/2010 20:51
AGAM A)VERONA/VILLAFRANCA
      B)27 SEP 2010 21:00 C)30 OCT 2010 04:00
      D)MON-FRI 2100-0400
      E)RUNWAY 04/22 CLOSED DUE TO WORK IN PROGRESS
      REF AIP AD 2 LIPX 2-1
      Q)LIMM/QMRLC/IV/NBO/A /000/999/4523N01053E005

1B6323LI 15/09/2010 20:52
AGAM A)VERONA/VILLAFRANCA
      B)01 NOV 2010 22:00 C)13 NOV 2010 05:00
      D)MON-FRI 2200-0500
      E)RUNWAY 04/22 CLOSED DUE TO WORK IN PROGRESS
      REF AIP AD 2 LIPX 2-1
      Q)LIMM/QMRLC/IV/NBO/A /000/999/4523N01053E005

1B6437LI 21/09/2010 07:13
COMI A)VERONA/VILLAFRANCA
      B)21 SEP 2010 07:13 C)16 DEC 2010 15:30 EST
      E)DME-P 'IVF' CH38X ASSOCIATED WITH ILS RWY04 FINAL APCH MODE NOT
      FLTK. USE OF DME-P 'IVF' DATA WI 8NM DME ALLOWED TO ACFT
      EQUIPPED WITH DME/N OR ABLE TO INHIBIT AND HAVING INHIBITED FINAL
      APCH MODE ON AIRBORNE DME-P EQPT.
      REF AIP AD 2 LIPX 1-7
      Q)LIMM/QIDXX/I /NBO/A /000/999/4523N01053E005

1B6540LI 24/09/2010 08:00
AGAM A)VERONA/VILLAFRANCA
      B)27 SEP 2010 21:00 C)15 OCT 2010 21:00
```

E) TAXIWAY W AVAILABLE FOR AIRCRAFT UP TO ICAO CODE C ONLY.
REF AIP AD 2 LIPX 2-1
Q) LIMM/QMXXX/IV/NBO/A /000/999/4523N01053E005

1B6555LI 24/09/2010 19:13
RACP A) VERONA/VILLAFRANCA
B) 02 OCT 2010 07:00 C) 03 OCT 2010 17:00
D) DAILY 0700-1700
E) STANDARD INSTRUMENT DEPARTURE.
FLW RESTRICTION APPLY DUE TO AIR DISPLAY ANNOUNCED BY NOTAM W4098/10:
SID LEGLO 7U ADD MNM XNG ALT 4500FT OVER RDL 113/35NM BEG VOR DME
REF AIP AD 2 LIPX 6
Q) LIMM/QPDXX/I /NBO/A /000/999/4523N01053E005

1B6668LI 29/09/2010 15:18
AGAL A) VERONA/VILLAFRANCA
B) 04 OCT 2010 21:00 C) 13 NOV 2010 05:00 EST
E) APPROACH LIGHTING SYSTEM RWY04 CAT 3 EFAS UNSERVICEABLE
DUE TO WIP.
REF AIP AD 2 LIPX 1-5
Q) LIMM/QLFAS/IV/NBO/A /000/999/4523N01053E005

1B6669LI 29/09/2010 15:19
AGAL A) VERONA/VILLAFRANCA
B) 04 OCT 2010 21:00 C) 13 NOV 2010 05:00 EST
E) APPROACH LIGHTING SYSTEM RWY04 UNSERVICEABLE DUE TO WIP.
REF AIP AD 2 LIPX 1-4
Q) LIMM/QLAAS/IV/NBO/A /000/999/4523N01053E005

1B6670LI 29/09/2010 15:21
COMI A) VERONA/VILLAFRANCA
B) 04 OCT 2010 21:00 C) 13 NOV 2010 05:00 EST
E) GLIDE PATH ILS RWY04 UNSERVICEABLE.
REF AIP AD 2 LIPX 1-7
Q) LIMM/QIGAS/I /NBO/A /000/999/4523N01053E005

1B6671LI 29/09/2010 15:23
AGAL A) VERONA/VILLAFRANCA
B) 04 OCT 2010 21:00 C) 13 NOV 2010 05:00 EST
E) RUNWAY TOUCHDOWN ZONE LIGHTS (RWY04) UNSERVICEABLE DUE TO WIP.
REF AIP AD 2 LIPX 1-4
Q) LIMM/QLZAS/IV/NBO/A /000/999/4523N01053E005

1B6672LI 29/09/2010 15:27
AGAM A) VERONA/VILLAFRANCA
B) 05 OCT 2010 04:00 C) 06 OCT 2010 04:00
E) RUNWAY 04 IDENTIFICATION MARKING AND RWY 04 TDZ MARKINGS NOT AVBL
DUE TO REPAINTING.
REF AIP AD 2 LIPX 2-1
Q) LIMM/QMRXX/IV/NBO/A /000/999/4523N01053E005

1B6673LI 29/09/2010 15:43
AGAM A) VERONA/VILLAFRANCA
B) 05 OCT 2010 04:00 C) 05 OCT 2010 21:00
E) RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS CHG AS FLW:
THR RWY04 TEMPORARY DISPLACED OF 357M FM HEAD RWY04
THR RWY04 COORDINATES 452322.45N 0105246.60E (WGS-84)
THR RWY04 ELEV 224.2FT
NEW DECLARED DISTANCES RWY04 TORA TODA ASDA LDA 2710M
REF AIP AD 2 LIPX 1-4
Q) LIMM/QMRXX/IV/NBO/A /000/999/4523N01053E005

1B6674LI 29/09/2010 15:46
AGAM A) VERONA/VILLAFRANCA
B) 05 OCT 2010 21:00 C) 13 NOV 2010 05:00 EST
E) TAXIWAY 'B' CLOSED DUE TO WIP
REF AIP AD 2 LIPX 2-1
Q) LIMM/QMXLC/IV/NBO/A /000/999/4523N01053E005

1B6675LI 29/09/2010 15:48
AGAM A) VERONA/VILLAFRANCA
B) 05 OCT 2010 21:00 C) 13 NOV 2010 05:00 EST
E) PORTION OF TAXIWAY 'T' BTN TWY 'B' AND TWY 'C' (EXCLUDED) CLOSED
DUE TO WIP.
REF AIP AD 2 LIPX 2-1
Q) LIMM/QMXLC/IV/NBO/A /000/999/4523N01053E005

1B6676LI 29/09/2010 15:54

AGAM A)VERONA/VILLAFRANCA
 B)06 OCT 2010 04:00 C)13 NOV 2010 05:00 EST
 E)FST 281.5M FM RUNWAY HEAD 04 CLOSED DUE TO WIP.
 RWY PHYSICAL CHARACTERISTICS CHG AS FLW:
 -RWY 04/22 DIMENSIONS: 2786X45M
 -THR RWY04 TEMPORARY DISPLACED OF 357M FM HEAD RWY04
 -THR RWY04 COORDINATES 452322.45N 0105246.60E (WGS-84)
 -THR RWY04 ELEV 224.2FT
 -NEW DECLARED DISTANCES
 RWY04: TORA 2786M TODA 2951.5M ASDA 2786LDA 2710M
 RWY22: TORA 2786M TODA 2786M ASDA 2786M LDA 2376M
 INTERSECTION TKOF 'F' TORA 2233.5M
 INTERSECTION TKOF 'Y' TORA 2387.5M
 REF AIP AD 2 LIPX 2-1
 Q)LIMM/QMRXX/IV/NBO/A /000/999/4523N01053E005

1B6677LI 29/09/2010 15:57
 AGAL A)VERONA/VILLAFRANCA
 B)29 SEP 2010 15:57 C)27 DEC 2010 21:59 EST
 E)PRECISION APPROACH PATH INDICATOR RWY 04/22 RIGHT BAR
 UNSERVICEABLE.
 REF AIP AD 2 LIPX 1-4
 Q)LIMM/QLPAS/IV/BO /A /000/999/4523N01053E005

1B6692LI 30/09/2010 07:16
 AGAF A)VERONA/VILLAFRANCA
 B)04 OCT 2010 21:00 C)13 NOV 2010 05:00 EST
 E)LOW VISIBILITY PROCEDURE AND LOW VISIBILITY TAKE-OFF SUSPENDED.
 REF AIP AD 2 LIPX 1-7
 Q)LIMM/QFAXX/I /NBO/A /000/999/4523N01053E005

1B6707LI 30/09/2010 11:43
 RACP A)VERONA/VILLAFRANCA
 B)05 OCT 2010 04:00 C)13 NOV 2010 05:00 EST
 E)INSTRUMENT APPROACH PROCEDURE GP INOP FOR ILS-Z
 RWY 04 PROFILE VIEW MODIFIED AS FOLLOW:
 -THR ELEV 224
 -VOR OCA-/OCH CHG TO READ 550/326
 -D5.6 IVF OR D7.2 VIL ALTITUDE CHG TO READ 2100
 DISTANCE ALTITUDE TABLE MODIFIED AS FOLLOW :
 -D7.2 VIL ALTITUDE CHG TO READ 2100
 -D6 VIL ALTITUDE CHG TO READ 1710
 -D5 VIL ALTITUDE CHG TO READ 1390
 -D4 VIL ALTITUDE CHG TO READ 1070
 -D3 VIL ALTITUDE CHG TO READ 750
 DUE TO TEMPORARY DISPLACED POSITION OF THR RWY 04 AND GP
 UNAVAILABILITY
 REF AIP AD 2 LIPX 5-3
 Q)LIMM/QPICH/I /NBO/A /000/999/4523N01053E005

1B6709LI 30/09/2010 11:52
 RACP A)VERONA/VILLAFRANCA
 B)05 OCT 2010 04:00 C)13 NOV 2010 05:00 EST
 E)INSTRUMENT APPROACH PROCEDURE VOR-Y
 RWY 04 PROFILE VIEW MODIFIED AS FOLLOW:
 -THR ELEV 224
 -VOR OCA-/OCH CHG TO READ 820/596
 -IF ALTITUDE CHG TO READ 3100
 -FAF ALTITUDE CHG TO READ 3100
 -D7 VIL ALTITUDE CHG TO READ 2100
 DISTANCE ALTITUDE TABLE MODIFIED AS FOLLOW:
 -D9 VIL ALTITUDE CHG TO READ 2770
 -D8 VIL ALTITUDE CHG TO READ 2440
 -D7 VIL ALTITUDE CHG TO READ 2100
 -D6 VIL ALTITUDE CHG TO READ 1770
 -D5 VIL ALTITUDE CHG TO READ 1440
 -D4 VIL ALTITUDE CHG TO READ 1110
 DUE TO TEMPORARY DISPLACED POSITION OF THR RWY04
 REF AIP AD 2 LIPX 5-11
 Q)LIMM/QPICH/I /NBO/A /000/999/4523N01053E005

1B6711LI 30/09/2010 11:59
 RACP A)VERONA/VILLAFRANCA
 B)05 OCT 2010 04:00 C)13 NOV 2010 05:00 EST
 E)INSTRUMENT APPROACH PROCEDURE GP INOP FOR ILS-Y
 RWY 04 PROFILE VIEW MODIFIED AS FOLLOWS:
 -THR ELEV 224
 -VOR OCA-/OCH CHG TO READ 550/326

-D5.6 IVF OR D7.2 VIL ALTITUDE CHG TO READ 2050
DISTANCE ALTITUDE TABLE MODIFIED AS FOLLOWS :
-D5 IVF ALTITUDE CHG TO READ 1860
-D4 IVF ALTITUDE CHG TO READ 1540
-D3 IVF ALTITUDE CHG TO READ 1220
-D2 IVF ALTITUDE CHG TO READ 910
-D1 IVF ALTITUDE CHG TO READ 590
DUE TO TEMPORARY DISPLACED POSITION OF THR RWY 04 AND GP
UNAVAILABILITY
REF AIP AD 2 LIPX 5-5
Q) LMM/QPICH/I /NBO/A /000/999/4523N01053E005

1B6713LI 30/09/2010 12:07
RACP A) VERONA/VILLAFRANCA
B) 05 OCT 2010 04:00 C) 13 NOV 2010 05:00 EST
E) INSTRUMENT APPROACH PROCEDURE GP INOP FOR ILS-W
RWY04 PROFILE VIEW MODIFIED AS FOLLOWS:
- THR ELEV 224
- LOC OCA/OCH CHG TO READ 550/326
- D15 VIL ALTITUDE CHG TO READ 3100
- D8.5IVF OR D10.1 VIL ALTITUDE CHG TO READ 3100
- D5.6IVF OR D7.2 VIL ALTITUDE CHG TO READ 2100
- DISTANCE ALTITUDE TABLE MODIFIED AS FOLLOWS :
- D9 VIL ALTITUDE CHG TO READ 2710
- D8 VIL ALTITUDE CHG TO READ 2380
- D7 VIL ALTITUDE CHG TO READ 2050
- D6 VIL ALTITUDE CHG TO READ 1720
- D5 VIL ALTITUDE CHG TO READ 1390
- D4 VIL ALTITUDE CHG TO READ 1060
- D3 VIL ALTITUDE CHG TO READ 730
DUE TO TEMPORARY DISPLACED POSITION OF THR RWY 04
REF AIP AD 2 LIPX 5-7
Q) LMM/QPICH/I /NBO/A /000/999/4523N01053E005

1B6715LI 30/09/2010 12:27
RACP A) VERONA/VILLAFRANCA
B) 05 OCT 2010 04:00 C) 13 NOV 2010 05:00 EST
E) INSTRUMENT APPROACH PROCEDURE VOR-Z RWY04 PROFILE VIEW
MODIFIED AS FOLLOWS:
-THR ELEV 224
-VOR OCA/OCH CHG TO READ 820/596
-IF ALTITUDE CHG TO READ 2050
-FAF ALTITUDE CHG TO READ 2050
DISTANCE ALTITUDE TABLE MODIFIED AS FOLLOWS:
-D7 VIL ALTITUDE CHG TO READ 2050
-D6 VIL ALTITUDE CHG TO READ 1720
-D5 VIL ALTITUDE CHG TO READ 1390
-D4 VIL ALTITUDE CHG TO READ 1060
DUE TO TEMPORARY DISPLACED POSITION OF THR RWY04
REF AIP AD 2 LIPX 5-9
Q) LMM/QPICH/I /NBO/A /000/999/4523N01053E005

LATEST PUBLICATIONS :

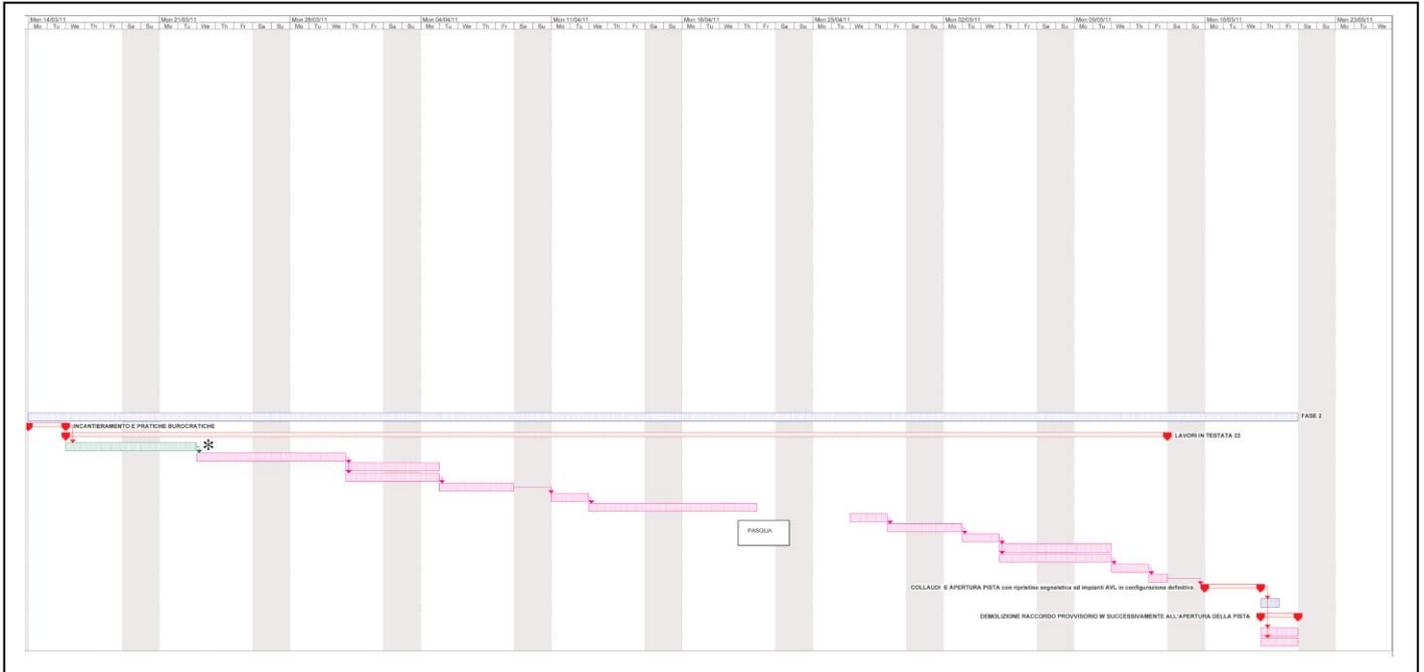
AIP AMENDMENT:	NR. 9/2010	DATED	09 SEP 2010
AIP AIRAC AMENDMENT:	NR. 8/2010	DATED	12 AUG 2010
AIP SUPPLEMENT:	NR. 10/2010	DATED	12 AUG 2010

VALID AIP SUPPLEMENT:

04/2008 PALERMO PUNTA RAISI AD - APRON EXTENSION AND NEW STANDS LAY-OUT
EFFECTIVE DATE: 01 APR 2008
04/2010 MILANO/MALPENSA AD: NEW APRON T2 LAY-OUT
EFFECTIVE DATE: 06 MAY 2010
06/2010 TRIESTE/RONCHI DEI LEGIONARI AD :NOISE ABATEMENT RWY 27
EFFECTIVE DATE: 01 JUL 2010
07/2010 ROMA/CIAMPINO AD: TWY 'A' SURFACE REMAKING WORKS
EFFECTIVE DATE: 29 JUL 2010
09/2010 VENEZIA/TESSERA AD: IMPROVEMENT OF VISUAL AIDS AND TWY RENAMING
EFFECTIVE DATE: 23 SEP 2010
10/2010 VENEZIA/TESSERA AD: ACTIVATION ON TRIAL BASIS NOISE ABATEMENT SID
EFFECTIVE DATE: 23 SEP 2010

Per ultimo, sempre dall'ENAV, vorrei avere notizia di quanti giorni e in che periodi, tra ottobre e novembre 2010, risulta che il "Sentiero di Atterraggio luminoso" sia stato spento e di quanti giorni e in che periodi risulta che anche lo "I.L.S." sia stato spento.

Secondo il crono programma allegato al progetto di riqualificazione della Pista dell'Aeroporto Catullo, dal 14 marzo 2011 al 23 maggio 2011 saranno eseguiti altri lavori in **testata pista 22** dell'Aeroporto Catullo di Verona, lavori che a mio avviso potrebbero anche aver avuto delle autorizzazioni che potrebbero essere annullabili per mancata sottoposizione a Valutazione di Impatto Ambientale... e quindi l'ENAV, a mio personale parere, **non può autorizzare modifiche alla operatività dello scalo dell'Aeroporto Catullo di Verona.**



Lavori, quelli che dovrebbero essere eseguiti nella primavera prossima, che se eseguiti come previsti nel progetto predisposto, al sottoscritto, fanno sorgere queste domande:

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?

Comunque ritenendo che i lavori previsti per la primavera prossima sulla testata pista 22 siano atti annullabili si chiede all'ENAV che prima di autorizzare modifiche alla operatività delle procedure presso l'Aeroporto Catullo che questo Ente verifichi se l'Aeroporto Catullo è in possesso di Decreto di Compatibilità Ambientale che abbia autorizzato i suddetti lavori.

Alla Procura della Repubblica, che mi legge per conoscenza, si chiede di accertare se in eventuali autorizzazioni dell'ENAV su modifiche della operatività dell'Aeroporto Catullo, senza che questo Ente abbia verificato se tutte le altre autorizzazioni sono state ottenute nel rispetto della vigente normativa, vi possano essere configurati dei reati penalmente perseguibili.

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

Un cittadino "nativo" di Caselle:

Beniamino Sandrini