

Beniamino Sandrini

Via del Fante, n° 21

37066 CASELLE di Sommacampagna

T. 0458581200 Cell. 3485214565

Mail: beniaminosandrini@virgilio.it

Aeroporto? Autostrade? Ferrovie?

Abbiamo già dato!



Ora... bastaa!!!

www.vivicaselle.eu

NO alla DISCARICA

Caselle d'Erbe, **25.10.2011**

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

Procura della Repubblica: 805/08 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, nonche' 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.**

Al Dirigente Ufficio Urbanistica

Comune di Villafranca

Corso Garibaldi, 39

37069 - VILLAGRANCA

Al Dirigente Ufficio Urbanistica

Comune di Sommacampagna

Piazza Carlo Alberto, 1

37066 - SOMMACAMPAGNA

e per conoscenza:

Alla Procura della Repubblica

presso **Tribunale di Verona**

Sezione di Polizia Giudiziaria - ARPAV

Corte Giorgio Zanconati, 1

37122 - VERONA

Oggetto: Riscontro alla Raccomandata del Comune di Villafranca in risposta a questa lettera:

Vista l'impossibilità di poter demolire delle opere, illegittimamente autorizzate all'Aeroporto di Verona, realizzate in difformità delle norme della Direttiva 85/337/CEE [senza la previa VIA] si chiede un "intervento urgente" al fine di acquisire, al patrimonio del Comune, dette opere.

In data 02.08.2011 avevo scritto una lettera indirizzata al Presidente dell'Aeroporto Valerio Catullo e per conoscenza ai Sindaci dei Comuni di Sommacampagna e di Villafranca, lettera che aveva questo oggetto: **Segnalazioni inerenti "problematiche ambientali" male interpretate nell'Annual Report 2010 della Catullo SpA e, utilizzo "errato" di una lettera della Commissione Europea Ambiente, lettera che, ad oggi... non ha ancora ricevuto alcun riscontro.**

In data 14.09.2011 avevo scritto una lettera indirizzata ai Dirigenti dell'Ufficio Urbanistica dei Comuni di Sommacampagna e di Villafranca (e per conoscenza alla Procura della Repubblica), lettera avente questo oggetto: **"Vista l'impossibilità di poter demolire delle opere, illegittimamente autorizzate all'Aeroporto di Verona, realizzate in difformità delle norme della Direttiva 85/337/CEE [senza la previa VIA] si chiede un "intervento urgente" al fine di acquisire, al patrimonio del Comune, dette opere"**.

Devo altresì segnalare che in data 22.10.2011 ho inviato alla Commissione Europea Ambiente a O.L.A.F. (Office européen de lutte antifraud) e per conoscenza alla Procura della Repubblica una nuova lettera avente il seguente oggetto: **Richiesta di ri-apertura della Procedura di Infrazione per VIOLAZIONE delle Direttive: 85-337-CEE e 97-11-CE della Pratica: EU-PILOT 240/08/ENVI per l'Aeroporto: "Valerio Catullo" di Verona e della Pratica: EU-PILOT 488/09/ENVI per l'Interporto: "Quadrante Europa" e di NUOVA pratica per l'Aeroporto: "Antonio Canova" di Treviso, dopo l'Ordinanza Consiglio di Stato n° 4460 del 12.10.2011"**.

Da quest'ultima lettera estrarrò alcuni brani che potrebbero essermi utili "a riscontro" della lettera del 13.10.2011 come inviatami al Dirigente dell'Ufficio Urbanistica del Comune di Villafranca in risposta ad una mia lettera come questa era stata inviata il 14.09.2011 come citata nell'oggetto della presente.



**COMUNE DI
VILLAFRANCA DI VERONA**

Provincia di Verona



Protocollo n. 28453

Villafranca di Verona, giovedì 13 ottobre 2011

Egr. Sig.
Beniamino Sandrini
Via del Fante n. 21
37066 Caselle di Sommacampagna (VR)

e p.c.
Procura della Repubblica
Tribunale di Verona
Corte Giorgio Zanconati 1
37122 Verona

raccomandata A.R.

Oggetto: aeroporto Valerio Catullo di Villafranca di Verona - esposto in merito ad opere realizzate in difformità alle norme della Direttiva 85/337/CEE pervenuto al Prot. n. 25607/11.-

Con riferimento all'esposto di cui in oggetto, si comunica che da una ricognizione effettuata presso gli uffici allo stato non risulta che le autorizzazioni rilasciate da questo Ente in zona servizi aeroportuali rientrino tra le tipologie di opere soggette a V.I.A.

Per quanto attiene alle opere autorizzate da Enti diversi sono state interessate le Autorità competenti, ai sensi della normativa nazionale e regionale in materia di procedura di V.I.A., al fine di ulteriori accertamenti di cui verrà data successiva comunicazione.

Distinti saluti.

**IL DIRIGENTE DELL'AREA
SERVIZI TECNICI**
Arch. Amaldo Toffali



Il sottoscritto prima di scrivere *adeguato riscontro* alla lettera ricevuta, vuole segnalare che è la prima volta che il Comune di Villafranca risponde ad una delle innumerevoli segnalazioni che il sottoscritto ha inviato anche al Sindaco in merito alle problematiche Ambientali e Sanitarie conseguenti all'attività e ai voli dell'Aeroporto: Valerio Catullo.

Se il Comune di Villafranca è interessato dal "sedime" aeroportuale... solo per il 20% circa, gli **impatti ambientali** potrebbero essere equamente suddivisi, sia con il Comune di Sommacampagna, che il Comune di Verona.

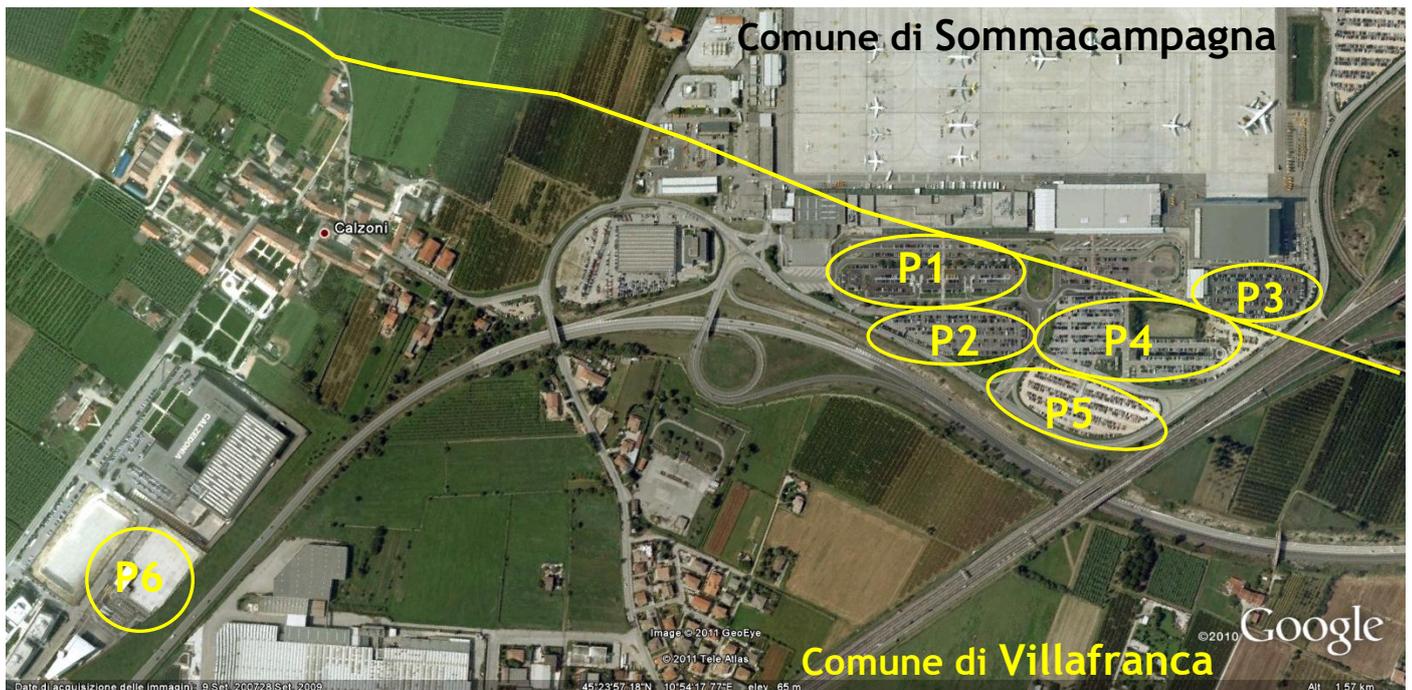


Ricordo però che se l'Aeroporto: "Valerio Catullo", ad oggi, è ancora mancante del Decreto di Compatibilità Ambientale, delle **responsabilità sarebbero da assegnare ai due Comuni** dove sono state realizzate delle opere e degli interventi che hanno permesso degli... **incrementi capacitivi del traffico aereo**.

Della Raccomandata ricevuta in data 17.10.2011 per quanto riguarda questo paragrafo come riprodotto...

Con riferimento all'esposto di cui in oggetto, si comunica che da una ricognizione effettuata presso gli uffici allo stato non risulta che le autorizzazioni rilasciate da questo Ente in zona servizi aeroportuali rientrano tra le tipologie di opere soggette a V.I.A.

... come è ben evidente in questa immagine tratta da Google, le infrastrutture aeroportuali insediate sul territorio del Comune di Villafranca sono quasi tutte relative ai parcheggi: "P1", "P2", "P4", "P5" e "P6", compreso una parte dei "servizi" ad Ovest del Piazzale di Sosta degli Aerei e una piccola porzione dell'Aerostazione: "Zona Partenze" che, da poco, è stata ampliata e potenziata e... anche "inaugurata".



In merito quindi ai "parcheggi" e altri "servizi" connessi alle attività di un aeroporto che possono contribuire all'incremento della CAPACITA' dell'Aeroporto stesso ed in particolare per la situazione urbanistica dell'Aeroporto denominato di: "Verona - Villafranca", nel seguito riporto alcuni brani tratti dalla "RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO sull'applicazione e sull'efficacia della direttiva VIA (direttiva 85/337/CEE, modificata dalla direttiva 97/11/CE) - Risultati ottenuti dagli Stati membri nell'attuazione della direttiva VIA".

http://ec.europa.eu/environment/eia/pdf/report_it.pdf

Pagina 69:

Nella causa C-435/97 *World Wildlife Fund e a. contro Autonome Sektion Provinz Bozen e a.* (causa Bolzano) si trattava di stabilire **se serviva una VIA per un aeroporto a finalità mista, sia militare che civile**, e la Corte europea di giustizia ha concluso che le esenzioni dell'articolo 1, paragrafo 4 si applicano solo ai progetti che perseguono principalmente scopi di difesa nazionale; **poiché la questione riguardava il duplice utilizzo dell'aeroporto, la Corte ha decretato che si applicava la direttiva VIA.**

Pagina 73:

4.3.7 La direttiva **si applica ai "progetti"** che all'articolo 1 sono definiti come "lavori di costruzione o di altri impianti od opere" e "altri interventi sull'ambiente naturale [...]". Anche se una **modifica della capacità del progetto** non è necessariamente la conseguenza diretta dei lavori di costruzione, **è possibile che siano necessarie altre opere complementari per modificare la capacità, ad esempio altre strade e parcheggi se si aumenta la capacità di un aeroporto.** Le **modifiche e le estensioni** in genere comportano dei lavori di costruzione. In alcuni Stati membri le modifiche ai progetti di infrastruttura esistenti, come **gli aeroporti**, le autostrade, le ferrovie, gli impianti di trattamento delle acque reflue o i progetti industriali, **possono incrementarne notevolmente la capacità, senza la necessità di lavori di costruzione importanti** (ad esempio **aumento del traffico aereo**, introduzione di un turno supplementare). Il fatto che queste siano considerate **modifiche o estensioni o meno a volte dipende dal tipo di autorizzazione rilasciata per il progetto originario.**

In alcuni casi l'autorizzazione riguarda la **capacità del nuovo progetto**, mentre in altri i lavori di costruzione e ogni singolo paese può applicare entrambi i sistemi a tipi di progetti diversi (per citare un esempio, in Francia l'autorizzazione per le strade riguarda il numero di corsie, mentre per gli impianti industriali si autorizza la capacità di produzione). Nel caso in cui viene **autorizzata la capacità**, un aumento della produzione o dell'utilizzo fino a tale capacità non comporta lo svolgimento di una VIA, **mentre è prevista se la capacità viene superata** (ad esempio a seguito di **nuovi lavori di costruzione**). A volte viene **fissata una soglia per l'aumento della capacità che richiede una VIA:** in Austria, ad esempio, **è pari a 20 000 voli all'anno per gli aeroporti.** L'esame caso per caso delle estensioni ai progetti terrà conto del fatto che il sito si trovi in una zona protetta o in prossimità di essa. Alla domanda specifica **riguardante la necessità della VIA in caso di estensioni che comportano un aumento della capacità senza che vengano svolti lavori di costruzione**, Italia, Spagna e Danimarca hanno risposto che la decisione dipende dalla situazione; in altri paesi (Paesi Bassi, Belgio-Fiandre e Regno Unito) la VIA non viene eseguita se non c'è un legame con un'altra procedura di autorizzazione.

Si sottolinea il fatto che la **direttiva si applica ai "progetti"** che all'articolo 1 sono definiti come "lavori di costruzione o di altri impianti od opere" e "altri interventi sull'ambiente naturale [...]". Anche se una **modifica della capacità del progetto non è necessariamente la conseguenza diretta dei lavori di costruzione**, è possibile che siano necessarie altre opere complementari per realizzare la modifica, ad esempio altre strade e **parcheggi se si aumenta la capacità di un aeroporto in termini di numero di voli.**

Pagina 90:

4.6.11 Da varie risposte risulta che la consultazione con le autorità sanitarie pubbliche competenti nella fase di definizione del contenuto della VIA può servire a **garantire che gli effetti sulla salute** vengano presi in esame adeguatamente. Le **considerazioni riguardanti la salute umana di gran lunga più diffuse riguardano il rumore e la qualità dell'aria (comprese le polveri)**, settori nei quali in genere l'entità degli effetti viene misurata attraverso norme quantitative e soglie. Gli **effetti sulla salute assumono particolare importanza nel caso dei progetti di infrastruttura di trasporto** (strade, ferrovie, **aeroporti, parcheggi**), degli impianti di trattamento dei rifiuti e degli impianti di generazione di energia. Gli **effetti sulla salute** vengono interpretati in maniera molto diversa, che va:

- da un'interpretazione limitata, ad esempio **gli effetti sulla salute delle ripercussioni ambientali dei progetti** (in particolare inquinamento acustico e atmosferico) con un riferimento generale agli effetti "sull'uomo" previsti dall'articolo 3;
- ad un'interpretazione più ampia, comprendente ad esempio il benessere o gli **effetti socioeconomici** (quest'ultimo fattore viene però spesso **considerato come non pertinente alla VIA** e rientra in altre normative, come quella sulla pianificazione urbana e territoriale).

Con riferimento all'esposto di cui in oggetto, si comunica che da una ricognizione effettuata presso gli uffici allo stato non risulta che le autorizzazioni rilasciate da questo Ente in zona servizi aeroportuali rientrino tra le tipologie di opere soggette a V.I.A.

Sottolineando il testo della Relazione della Commissione Europea sulla VIA, il sottoscritto ritiene che **tutti i "parcheggi"**, qualora questi siano stati autorizzati dal Comune di Villafranca, **dovevano essere sottoposti ad una V.I.A. preventiva**, per quanto realizzato, ampliato, potenziato e incrementato all'Aeroporto "Valerio Catullo", almeno a partire dal 14.03.1999... in ottemperanza alla Direttiva 97/11/CE.

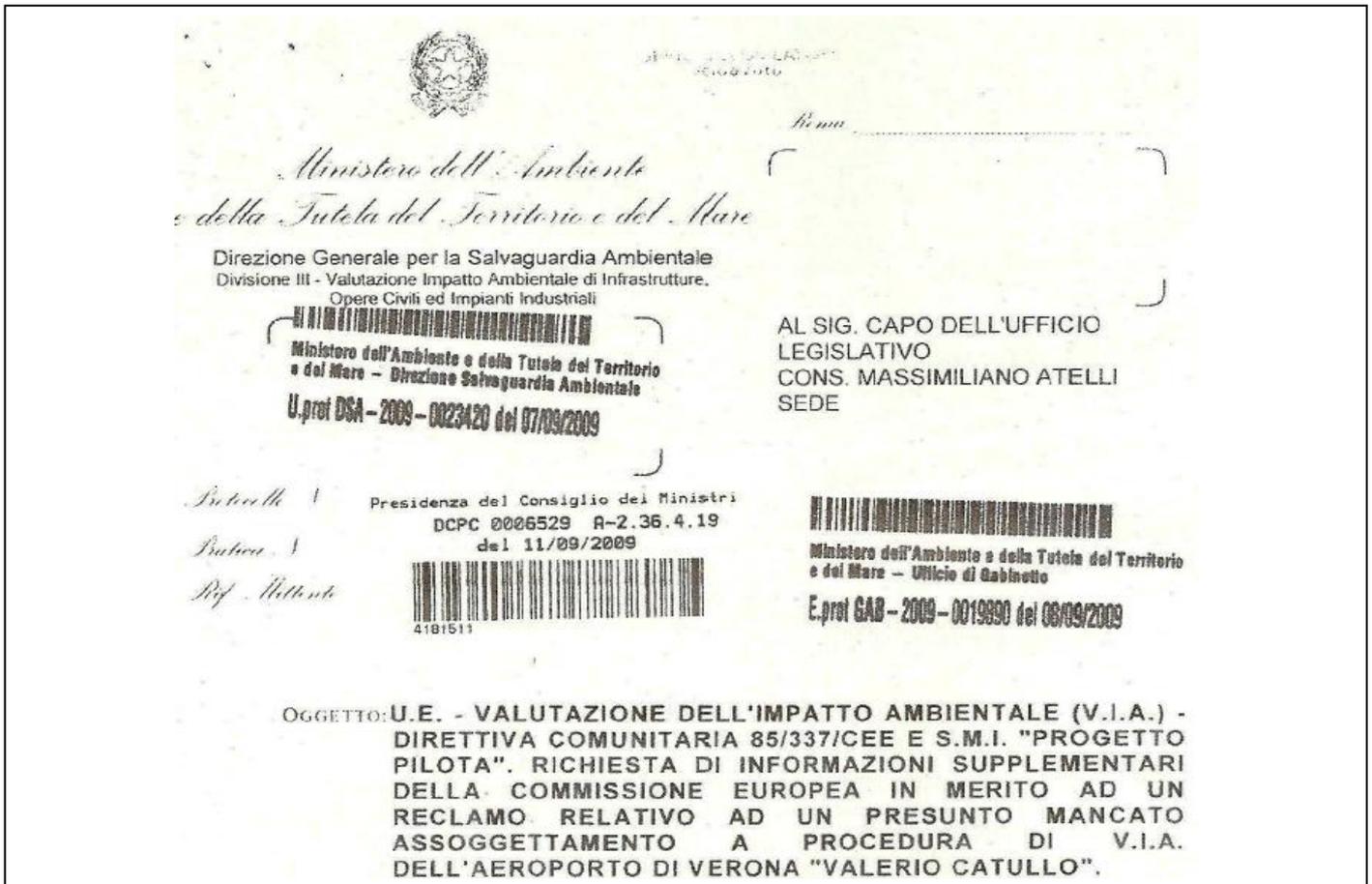
Per quanto riguarda l'altra frase, come contenuta nella Raccomandata ricevuta da Villafranca, questa...

Per quanto attiene alle opere autorizzate da Enti diversi sono state interessate le Autorità competenti, ai sensi della normativa nazionale e regionale in materia di procedura di V.I.A., al fine di ulteriori accertamenti di cui verrà data successiva comunicazione.

... posso già immaginare le risposte che le "Autorità Competenti" potranno scrivere... visto quello che le "Autorità Italiane" hanno trasmesso alla Commissione Europea Ambiente tramite la Struttura di Missione - Procedure di Infrazione - presso il Dipartimento delle Politiche Comunitarie della Presidenza del Consiglio dei Ministri... come queste sono state dichiarate in merito alla Pratica: EU-PILOT 240/08/ENVI.

I Comuni, le Province e spesso anche la Regione con proprie società di partecipazione sono soci - come Enti Pubblici - di società di Gestione Aeroportuali, come a Treviso e a Verona e/o sono anche soci, ad esempio dell'Ente Pubblico denominato "Consorzio Z.A.I." che gestisce gli interventi nel "Quadrante Europa" e dell'Interporto di Verona e poi se gli "Aeroporti" e gli "Interporti" non rispettano al Direttiva 85/337/CEE o la 87/11/CE **a chi spetterebbe effettuare i controlli?** Gli stessi Enti Pubblici Territoriali che sono proprietari della quote sociali delle Società di Gestione?

O i controlli sul rispetto della Direttiva V.I.A. (e/o V.A.S.) li dovrebbe eseguire il Ministero dell'Ambiente come ad esempio all'Aeroporto di Verona, visto quando hanno dichiarato alla Commissione Europea... come riportato in questa lettera, come di seguito viene commentata in merito ad alcuni suoi paragrafi?



E di questa lettera evidenzio alcuni brani che possono "aver indotto in errore" la Commissione Europea Ambiente dal poter esaminare la vera realtà e la vera situazione dell'Aeroporto: "Valerio Catullo":

Al riguardo risulta confermato in maniera definitiva che per la struttura aeroportuale di cui in oggetto è previsto l'espletamento di una procedura di V.I.A. propriamente detta, per come più in dettaglio si precisa nel seguito della presente nota.

Dal 7.9.2009, data di questa lettera come trasmessa dal Ministero dell'Ambeinte, sono trascorsi due anni ma nel frattempo al Catullo è stato inaugurato l'ampliamento della nuova Aerostazione Partenze e la nuova Aerostazione per le compagnie Low Cost, demolite e ricostruite totalmente le due testate pista su un totale del 12% dell'intera Pista al fine di permettere l'aumento dei voli a lungo raggio, il tutto (come il precedente che era stato già realizzato dal 1999)... senza mai chiedere la procedura di "screening".

Da quanto chiarito dall'ENAC con nota n. 20713/DIRGEN/API dell'1.4.2008 (Allegato 1), risulta che sino all'11.9.2008 l'aeroporto in questione era a tutti gli effetti uno scalo militare preesistente, aperto al traffico civile, con un flusso di passeggeri per l'anno 2007 di 3,5 milioni di unità.

Anche l'Aeroporto di Treviso era un **Aeroporto Militare aperto al Traffico Civile**, eppure nel 2002 ha presentato istanza di VIA ottenendo poi un Decreto di Compatibilità Ambientale se pur "NEGATIVO" e per delle singolari coincidenze, segnalo che - sulla G.U. n° 289 dell'11 Dicembre 2008 - sono stati pubblicati i seguenti decreti: **Dismissione dei beni del demanio militare aeronautico dell'aeroporto di Verona Villafranca.** - **Dismissione dei beni del demanio militare aeronautico dell'aeroporto «A. Papola» di Brindisi Casale.** **Dismissione dei beni del demanio militare aeronautico dell'aeroporto «Sant'Angelo» di Treviso.**

In merito che l'Aeroporto di Verona poi... fosse "**Aeroporto Militare aperto al Traffico Civile**", non vedo il motivo per il quale non sia mai stata chiesta la V.I.A. e ricordando quanto qui già scritto e riportato nella parte relativa alle Sentenze citate (causa C-435/97 *World Wildlife Fund e a. contro Autonome Sektion Provinz Bozen*) a sostegno delle mie tesi vorrei segnalare - di nuovo - che ad esclusione della pista di volo, l'intero Piazzale di Sosta degli Aerei, tutti gli edifici costituenti l'Aerostazione e tutti gli altri edifici a servizio e l'insieme dei parcheggi per le auto, **tutto questo è ubicato su terreno di proprietà della Catullo SpA...** (e non militare) e risegno che tutto quanto eseguito e potenziato dall'entrata in vigore della Direttiva 85/337/CEE sull'Aeroporto Catullo, **è stato eseguito su terreno "civile"**, anche se, sul sedime militare credo che l'ENAC abbia speso milioni di euro per **prolungare la pista di volo e riqualificare la pista parallela di rullaggio** dopo la dismissione dei Gruppi di Volo degli Aerei Militari avvenuta nel 1999.

In tali condizioni gli interventi recenti autorizzati dallo stesso ENAC hanno riguardato il mero adeguamento dell'aerostazione passeggeri alle vigenti norme antisismiche, con conseguente ristrutturazione delle parti civili ed impiantistiche della stessa aerostazione passeggeri

Che ENAC abbia definito un: "**mero adeguamento dell'aerostazione passeggeri alle vigenti norme antisismiche, con conseguente ristrutturazione delle parti civili ed impiantistiche della stessa aerostazione passeggeri**", mi sembra una interpretazione creativa, visto che dal 1999 - **tutto su area in proprietà alla Catullo SpA** (e non su area militare) - è stata triplicata l'area a servizio dei parcheggi degli aerei, realizzato il nuovo Hangar, costruita la nuova Aerostazione Arrivi, realizzato l'ampliamento su più piani e la sopraelevazione della aerostazione Partenze, il tutto accompagnato anche dal raddoppio, se non triplicazione, **dei parcheggi destinati alle auto**, permettendo così l'incremento del traffico aereo.

In proposito giova altresì sottolineare che già nella predetta nota ENAC n. 20713/DIRGEN/API dell'1.4.2008, si prevedeva una successiva predisposizione ed approvazione di un Piano di Sviluppo aeroportuale, strumento questo che, per le sue caratteristiche tecniche ed in base alla vigente normativa nazionale, ha natura di strumento progettuale e non di strumento di pianificazione, prevedendosi pertanto l'assoggettamento di detto Piano di Sviluppo a procedura di V.I.A. (e non a V.A.S.), restando però detti adempimenti subordinati, a tale data, alla smilitarizzazione del sedime interessato.

Nel Piano di Sviluppo dell'Aeroporto Catullo, quello della versione 2007, era previsto l'utilizzo di una enorme area militare a Nord della Pista, mai utilizzata dal Catullo ne prima e tanto meno ad oggi. In una delle ultime versioni di detto PSA, quasi tutto il NUOVO Piano di Sviluppo Aeroportuale, in particolare quello dell'Aerostazione e relativi servizi... **è previsto solo su aree civili** (e non più su militari) su aree tra l'altro ancora da acquistare e ad oggi ancora in uso ai privati cittadini.

Successivamente l'ENAC, con la nota n. 38414/DIRGEN/API del 15.6.2009 (Allegato 2), ha comunicato che con D.M. 11.9.2009 l'aeroporto in questione è stato classificato come aeroporto civile a tutti gli effetti, con passaggio al demanio civile delle aree militari necessarie per consentire ampliamenti delle relative infrastrutture.

Il sottoscritto sostiene che (alla Commissione Europea Ambiente) l'ENAC, **non abbia fornito informazioni corrette e corrispondenti** alla realtà dei luoghi e di quanto effettivamente realizzato, potenziato e incrementato all'Aeroporto Catullo - in particolare sul sedime Civile - e che, quanto più volte segnalato (su quanto costruito) è stato confermato anche dal Comune di Sommacampagna nella lettera inviata al Dipartimento per le Politiche Comunitarie il data 22.04.2009, protocollo 6357, di cui si estrae questo:

Si fa tuttavia presente, per quanto di competenza, che le opere ripetutamente segnalate dal reclamante risultano essere effettivamente già realizzate, come anche facilmente riscontrabile ad una presa visione delle immagini satellitari normalmente reperibili sulla rete internet.

Tornando alla lettera del Ministero dell'Ambiente del 7.9.2009, quella lettera così poi si conclude:

Conseguentemente l'ENAC, con la stessa nota n. 38414/2009, ha provveduto a trasmettere allo scrivente Ministero uno "studio ambientale preliminare", finalizzato alla definitiva predisposizione dello "Studio di impatto Ambientale" relativo al sopra citato "Piano di Sviluppo aeroportuale", anche esso in fase di studio iniziale, chiedendo formalmente l'avvio della procedura di "scoping", ai sensi di quanto previsto dall'art. 21 del Dec. lgs. 152/06 e s.m.i.

Segnalo comunque, che dopo aver la procedura di *scoping*... all'Aeroporto Catullo sono state aperte nuove rotte, inaugurata la nuova Aerostazione Low Cost... con **ulteriori incrementi capacitivi** del traffico.

Ma visto che nell'Autunno 2010 sono stati realizzati nuovi lavori sulla Pista, in testata pista 04, che è su sedime aeronautico ubicato sul territorio del Comune di Villafranca, lavori inerenti la **totale demolizione e totale ricostruzione** di una porzione di pista, considerato che questi lavori, a parere del sottoscritto, erano anche finalizzati al poter incrementare le capacità operative della pista, vorrei segnalare che nuove rotte, in particolare a "lungo raggio", sono state appena annunciate di prossima apertura.

Lavori eseguiti anche in testata pista 22 che se finalizzati ad **incrementare i voli e/o il raggio delle rotte** (come sembra) **dovevano essere sottoposti alla V.I.A.**



In merito alle nuove rotte e all'aumento del raggio di volo degli aerei, il 12 ottobre 2011 in questo Comunicato Stampa: **MERIDIANA FLY - AIR ITALY PRESENTANO LE NOVITA' INVERNO 2011/12 DALL'AEROPORTO DI VERONA**, questo è stato "dichiarato alla Stampa": Paolo Arena, Presidente della Catullo Spa, ha aggiunto: "Siamo estremamente soddisfatti della decisione di espansione sullo scalo del nuovo Gruppo. Con l'apertura delle nuove rotte su Mauritius e Holguin, oltre Cancùn e L'Avana, che ampliano l'offerta di voli di lungo raggio da Verona, si consolida un segmento di mercato estremamente interessante per il bacino e per i nostri aeroporti".

Il sottoscritto ritiene che, almeno a partire dal 14 marzo 1999, data di entrata in vigore della Direttiva 97/11/CE, l'Aeroporto di Verona-Villafranca avrebbe dovuto sottoporre quanto realizzato e incrementato alla procedura di "screening" visto che anche se le opere, per la maggior parte sono state realizzate sul territorio di Sommacampagna, gli impatti ambientali si sono ripercossi anche sul Comune di Villafranca.

A titolo di esempio riporto un estratto della Valutazione d'Impatto Ambientale del progetto di Revisione del Piano di Sviluppo Aeroportuale (Masterplan 2009-2015) dell'**Aeroporto di Torino**, in merito al quale segnalò che è stato presentato il **progetto preliminare per la fase di verifica della procedura di VIA** ai sensi della l.r. 40/1998 e che la scadenza per le Osservazioni del Pubblico c'è stata il **18.10.2011**, dove tra i vari elaborati, c'era anche questo interessante documento: **PIANO DI SVILUPPO AEROPORTUALE (MASTERPLAN 2002 - 2010) - INFORMATIVA SULL'ADEMPIMENTO ALLE PRESCRIZIONI DEL DECRETO V.I.A. (DEC/DSA/2004/0877 DEL 11/10/2004)** dove si legge:

1. ADEMPIMENTO ALLE PRESCRIZIONI DEL DECRETO DI PRONUNCIA DI COMPATIBILITÀ AMBIENTALE (DEC/DSA/2004/0877)

Nel mese di aprile 2003 ENAC¹, in accordo con la Società SAGAT S.p.A. (società di gestione dell'Aeroporto di Torino-Caselle), ha presentato domanda di pronuncia di compatibilità ambientale relativa al progetto "Piano di sviluppo aeroportuale – MasterPlan 2002-2010", dando avvio alla procedura di V.I.A. (Valutazione Impatto Ambientale).

La procedura di V.I.A. si è conclusa positivamente con Decreto di Pronuncia di Compatibilità Ambientale Prot. n. DEC/DSA/2004/0877 del 11/10/2004 rilasciato dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio di concerto con il Ministero per i Beni e le Attività Culturali. In tale decreto, che riprende in parte la D.G.R. n. 244 del 28 luglio 2003², si esprime giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto, a condizione che il proponente ottemperi ad una serie di prescrizioni.

Nella presente relazione viene illustrato come la Società di gestione aeroportuale SAGAT abbia provveduto negli anni ad adempiere alle prescrizioni, sia espresse direttamente dal Ministero dell'Ambiente sia espresse dalla Regione Piemonte in fase di rilascio di parere.

Si anticipa all'esame dettagliato di ogni prescrizione e delle modalità di adempimento specifiche, condotto ai paragrafi seguenti, che ad alcune prescrizioni si è potuto dare riscontro completo, e che ad altre si è comunque adempiuto, ma con riferimento alle modificate situazioni al contorno.

Nel 2003 l'Aeroporto di Torino ha presentato la VIA e nel 2004 ha ottenuto il Decreto di Compatibilità Ambientale!!! Nel 2002 l'Aeroporto di Treviso ha presentato la VIA e nel 2007 ha ottenuto "Parere interlocutorio NEGATIVO" con PRESCRIZIONI, RACCOMANDAZIONI e opere COMPENSAZIONE e nessuna di queste poi sono MAI state rispettate. Nel 1999 l'Aeroporto di Montichiari (su domanda della Catullo SpA) ha chiesto la VIA e nel 2000 è stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale. Dal 1999 l'Aeroporto di Verona, si è ampliato, si è potenziato e ha incrementato i voli, senza mai chiedere la "Verifica di Assoggettabilità Ambientale" non avendo mai sottoposto a "screening" detti ampliamenti e sviluppi.

Per l'Aeroporto di Torino, quanto sta accadendo in merito alla V.I.A. sarebbe relativo a questo:

La presente relazione tecnica è lo Studio Preliminare Ambientale relativo al progetto "REVISIONE PIANO DI SVILUPPO AEROPORTUALE – MASTER PLAN 2009-2015" dell'Aeroporto di Torino-Caselle, finalizzato alla Verifica di assoggettabilità alla V.I.A. ai sensi dell'Art. 20 del D.Lgs. 152/06.

All'Aeroporto di Torino per RIMODULARE nel TEMPO il quanto già approvato nel 2004 con il Decreto di Compatibilità Ambientale, prima di compiere qualsiasi azione hanno chiesto di sottoporre le modifiche alla preesistente VIA, alla procedura di "screening". All'Aeroporto di Verona, mai nessun "screening".

Il progetto in esame è relativo sostanzialmente ad una rimodulazione temporale di alcuni interventi tutti previsti dal Piano di sviluppo aeroportuale relativo agli anni 2002-2010, già oggetto del decreto di pronuncia di compatibilità ambientale rilasciato dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio in data 11/10/2004 (DEC/DSA/2004/0877).

E per concludere, con quello che potrebbe essere un esempio "virtuoso" di una corretta applicazione della V.I.A. come quella che è stata applicata all'Aeroporto di Torino, dalla Relazione Tecnica di quello che è la "Revisione del Piano di Sviluppo Aeroportuale - Master Plan 2009-2015 - Studio Preliminare Ambientale - art. 20, D.Lgs 152/06", si legge questo:

La Verifica di assoggettabilità alla V.I.A. risulta necessaria in quanto il progetto in esame riguarda la modifica di un'opera tra quelle elencate nell'Allegato II della Parte Seconda del D.Lgs. n. 152/06 (tipologia n. 10: "aeroporti con piste di atterraggio superiori a 1500 metri di lunghezza").

Il presente studio è stato redatto da tecnici della società ARES S.r.l. con il coordinamento dell'ing. Marcella ROLANDO (iscritta all'Albo degli Ingegneri della Provincia di Torino dal 1981, n. 4400), direttore tecnico della Società di Ingegneria ARES S.r.l. di Torino.

Dal punto di vista procedurale si è escluso di assoggettare la presente revisione del Piano di Sviluppo Aeroportuale alle procedure di Valutazione Ambientale Strategica privilegiando la continuità con la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale seguita relativamente al Piano di Sviluppo Aeroportuale Masterplan 2002 – 2010, in quanto l'attuale progetto di revisione è strettamente collegato al Piano di Sviluppo già approvato e dichiarato compatibile dal punto di vista ambientale, prevedendo essenzialmente la rimodulazione temporale di alcuni interventi e lo stralcio di altri.

La progettazione del nuovo Piano di sviluppo Aeroportuale, che si affronterà presumibilmente a partire dall'anno 2013, dovrà programmare gli interventi da realizzarsi a partire dal 2015 e fino all'orizzonte del 2025 come minimo: in tale ottica, sarà valutato anche in sede regionale l'eventuale necessità di sottoporre il nuovo strumento di pianificazione alle procedure di Valutazione Ambientale Strategica.

Studio Preliminare Ambientale: <http://via.regione.piemonte.it/dwd/aeroportuale/studio%20preliminare.zip>
Elaborati Grafici: <http://via.regione.piemonte.it/dwd/aeroportuale/elaborati%20grafici.zip>

Il sottoscritto... è DA ANNI che sostiene che i **PIANI di Sviluppo Aeroportuali**, i **Contratti di PROGRAMMA** e anche le **Concessioni QUARANTENNALI** che **ENAC approva e continua ad approvare - senza la pre-**

ventiva V.A.S. - proprio perché sono PIANI e PROGRAMMI che verranno realizzati in 10, 20, 30 o 40 anni... devono e dovrebbero essere sottoposti alla Valutazione Ambientale Strategica e trovare oggi, in un documento ufficiale quanto sopra scritto può ed è un “forte” invito ai Comuni di Villafranca e di Sommacampagna, a prendere una definitiva posizione in merito alla V.A.S. e di come questa viene elusa e non applicata per le infrastrutture aeroportuali come queste vengono approvate da ENAC.

E che la necessità della V.A.S. quando trattasi di PIANI sia evidente ed obbligata, basta leggere una frase tratta dalla Delibera di Giunta n° 52 del 25.03.2011 del Comune di Villafranca avente ad oggetto: **“PIANO DI AMMODERNAMENTO E SVILUPPO DELL'AEROPORTO VALERIO CATULLO DI VERONA VILLAFRANCA”** in cui si legge: *Visto l'elaborato progettuale pervenuto il 25.03.2011 ad oggetto **“PIANO DI AMMODERNAMENTO E SVILUPPO - Planimetria generale degli interventi di breve (2015) – medio (2020) e lungo periodo (2025)”** datata gennaio 2011, redatta dall' ing. Bruno Gobbi Frattini e sottoscritta dal Direttore generale della società Valerio Catullo di Verona Villafranca S.p.A. ing. Massimo Soppani;*

Un PIANO di Sviluppo che si protrae nel tempo per 25 anni non è un PROGETTO da sottoporre a VIA, ma è appunto un PIANO che va sottoposto a VAS e quando le opere previste nel PIANO (con VAS positiva) diventeranno dei PROGETTI da eseguire, in quel periodo e a quella data dovranno essere sottoposti a VIA.

CONCLUSIONI:

Considerato che il Comune di Villafranca, nella Raccomandata come ricevuta... ha scritto questa frase:

Per quanto attiene alle opere autorizzate da Enti diversi sono state interessate le Autorità competenti, ai sensi della normativa nazionale e regionale in materia di procedura di V.I.A., al fine di ulteriori accertamenti di cui verrà data successiva comunicazione.

... per l'esperienza acquisita in questi ultimi quattro anni, credo che il Comune di Villafranca (come già chiesta e sollecitata anche dal Comune di Sommacampagna) **dovrebbe chiedere una PERIZIA ASSEVERATA** su quanto realizzato, potenziato, sviluppato ed incrementato all'Aeroporto Catullo almeno dal 14.3.1999.

Si segnala altresì che la lettera inviata alla Commissione Europea Ambiente il 22.10.2011, così terminava: **Tutto ciò premesso si chiede alla Commissione Europea Ambiente se è possibile inoltrare alle Autorità Italiane richiesta di produrre una PERIZIA ASSEVERATA** (una per i tre esempi qui illustrati) al fine che la Commissione possa esaminare quanto realizzato, ampliato, potenziato e incrementato in assenza di V.I.A. e di V.A.S. con la: richiesta di **ri-apertura** della Procedura di Infrazione per VIOLAZIONE delle Direttive: 85-337-CEE e 97-11-CE della Pratica: EU-PILOT 240/08/ENVI per l'Aeroporto: “Valerio Catullo” di Verona
richiesta di **ri-apertura** della Procedura di Infrazione per VIOLAZIONE delle Direttive: 85-337-CEE e 97-11-CE della Pratica: EU-PILOT 488/09/ENVI per l'Interporto: “Quadrante Europa”

Tutto ciò premesso... il sottoscritto rinnova quanto già scritto e quanto già segnalato nella precedente lettera ed in particolare rinnova la seguente richiesta:

Vista l'impossibilità di poter demolire delle opere, illegittimamente autorizzate all'Aeroporto di Verona, realizzate in difformità delle norme della Direttiva 85/337/CEE [senza la previa VIA] si chiede un “intervento urgente” al fine di acquisire, al patrimonio del Comune, dette opere.

Alla Procura della Repubblica, la cui presente richiesta viene inviata “per conoscenza”, qualora vi fosse altra ed ulteriore “inerzia” da parte degli organismi amministrativi preposti, in particolare i Dirigenti Responsabili degli Uffici Comunali dell'Urbanistica, si chiede se in detti comportamenti **potrebbe essere ravvisata ed accertata la sussistenza del Reato Penale di cui all'art. 328 C.P.?**

In attesa di adeguate azioni in risposta alla presente, si porgono distinti saluti.

Un cittadino “nativo” di Caselle:

Beniamino Sandrini

P.S.

Prima di inviare ai Comuni di Villafranca e di Sommacampagna, il testo completo della lettera inviata alla Commissione Europea Ambiente rimango in attesa di loro determinazioni e di accertare se vi sia stata la riapertura delle Pratiche EU-PILOT 240/08/ENVI e 488/09/ENVI