

Beniamino Sandrini

Via del Fante, n° 21

37066 CASELLE di Sommacampagna

T. 0458581200 Cell. 3485214565

Mail: beniaminosandrini@virgilio.it



Caselle d'Erbe, 13.01.2011

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 di parere interpretativo in merito ad azioni e/o eventuali manchevolezze riscontrabili nella "gestione" dell'Aeroporto: "Valerio Catullo" di Verona Villafranca.

Premessa:

In data 12 Ottobre 2010 preoccupato della sicurezza dei passeggeri, indirizzata a circa 40 giornalisti, avevo scritto questa e_mail: "*Ma i passeggeri che decollano-atterrano al Catullo sanno che...*" che aveva il seguente testo: *Egredi signori Giornalisti, visto che sulla pista dell'Aeroporto Catullo sono iniziati i lavori... i passeggeri che decollano-atterrano sugli aerei al Catullo sanno che... sulla pista c'è un cantiere notturno in corso dalle 23 alle 6 del mattino ma che durante il giorno su quella stessa pista... c'è un buco largo 45 metri lungo qualche centinaio di metri e profondo forse un metro? E la sicurezza dei voli?*

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

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

Forse questa è una notizia da pubblicare sui giornali? Distinti saluti

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

Prima di questa e_mail, il 30 Settembre 2010, di e_mail ne avevo scritto un'altra, avente ad oggetto: *Aeroporto Catullo senza VIA*, indirizzata alla Responsabile Commerciale della Ryanair ed avente questo testo: *Avrei bisogno di farle due domande, ma prima una premessa. Forse Lei non è al corrente ma l'Aeroporto Catullo non è in possesso di Decreto di Compatibilità Ambientale perchè è un aeroporto che non è mai stato sottoposto alla Valutazione di Impatto Ambientale e quindi tutti gli ampliamenti, i potenziamenti e gli aumenti "capacitativi" potrebbero essere tutti illegittimi compreso la annunciata - come imminente - apertura della nuova Aerostazione Low Cost e quindi... anche tutte le nuove rotte aeree che l'Aeroporto sta annunciando... potrebbero essere cancellate. Premesso questo, ora la domanda: 1^_ Che danni economici avrebbe la Ryanair, qualora le nuove rotte annunciate... non potessero essere aperte? 2^_ La Ryanair si è tutelata (con previsione di chiedere i danni) qualora l'Aeroporto Catullo, fosse inadempiente? Distinti saluti*

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

All' **Avv. Gregorio Marugj**
Presidente Collegio Sindacale
Aeroporto Valerio Catullo SpA
Via Aeroporto, 1
37066 - Caselle di SOMMACAMPAGNA

e per conoscenza:

Al **Avv. Gregorio Marugj**
Dirigente Responsabile dei
Servizi Ispettivi Finanza Pubblica
Ministero: Economia e Finanze
Via XX Settembre, 97
00187 - ROMA

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

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

Brescia, 15 novembre 2010

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

A/R

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

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

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

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

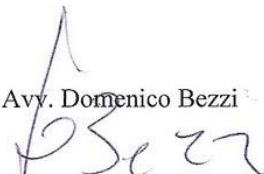
Giunti a questo punto, si fa presente che la condotta diffamatoria da Lei perpetrata non risulta ulteriormente tollerabile dalla mia Assistita, la quale pertanto, e per il mio tramite, La

invita-diffida

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

Distinti saluti.

Avv. Domenico Bezzi



Diffida che si conclude con la frase: "**a tutela del servizio aeroportuale prestato, valuterà l'opportunità di promuovere, in ogni caso, un'azione legale nei Suoi confronti, al fine di ottenere il risarcimento dei danni patiti e pazienti in ragione delle arbitrarie iniziative da lei intraprese nel corso di questi anni, nonché di presentare esposto alla Procura della Repubblica in relazione ai profili penalistici che la condotta surriferita coinvolge**".

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



LEGIONE CARABINIERI VENETO
Stazione di Sommacampagna

VERBALE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Del che è Verbale. F.L.C.S.-----//



Se oggi Le scrivo, è perché dall'esame della Relazione del Collegio Sindacale al Bilancio Ordinario al 31.12.2009 della "Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca SpA" con sede in Loc. Caselle - Sommacampagna (VR) apprendo che Lei risulta essere il Presidente di detto Collegio Sindacale e che risulta esserlo a seguito di nomina nell'Assemblea dei Soci del 29 Maggio 2008, quale Rappresentante del Ministero dell'Economia e delle Finanze.

Questa mia richiesta Le viene inviata a 2 indirizzi, presso l'Aeroporto Catullo di Verona in quanto Lei è **Presidente del Collegio Sindacale** della Società e presso il Ministero dell'Economia e delle Finanze, in quanto Lei risulta essere un Dirigente di "Il Fascia" con l'incarico di: "**Responsabile Servizi Ispettivi di Finanza Pubblica**" ed essendo il sottoscritto non competente in materia e per comprendere meglio questo "altro ruolo", mi sono un po' documentato, prendendo visione del **Codice Etico e di Comportamento dei Dirigenti dei Servizi Ispettivi di Finanza Pubblica**.



E da detto codice apprendo anche un principio che ritengo debbo evidenziare, non riferito a Lei, *ma inerente e per quanto riguarda l'Aeroporto Catullo* e il principio che vorrei evidenziare è questo: "*I dirigenti S.I.Fi.P. esercitano le loro funzioni in **posizione di indipendenza** rispetto all'Ente o all'Ufficio verificato e sono tenuti a segnalare agli organi superiori l'esistenza di circostanze in grado di compromettere l'indipendenza stessa*".

Se ho scritto questa frase è per evidenziare che nel Consiglio d'Amministrazione dell'Aeroporto Catullo, dal Maggio 2008 fino Marzo 2010, uno dei componenti del C.d.A. l'Arch. Giancarlo Conta, contemporaneamente era anche Assessore Regionale del Veneto e come Assessore Regionale all'Ambiente avrebbe dovuto far sì che le norme e le leggi a tutela dell'Ambiente e conseguentemente della Salute Pubblica fossero fatte rispettare imponendo obblighi alle attività dell'Aeroporto finalizzate alla mitigazione degli impatti ambientali generati dalle attività Aeroportuali.

Ma questo non è accaduto e ad oggi l'Aeroporto "Valerio Catullo" di Verona, risulta essere ancora **mancante del Decreto di Compatibilità Ambientale**, perché... **mai sottoposto a Valutazione di Impatto Ambientale** il che potrebbe comportare anche **l'annullamento di tutte le autorizzazioni** che sarebbero **illegittime o nulle in mancanza di V.I.A.** e a titolo di esempio, Le riporto una e_mail ricevuta dall'A.N.C.E. Associazione Nazionale Costruttori Edili.

Da: "Legislazione Mercato Privato" <MercatoPrivato@ance.it>
A: <SANDriben@tin.it>
Data invio: mercoledì 18 giugno 2008 16.18
Oggetto: I: Responsabilita dell'impresa in mancanza della V.I.A.

I provvedimenti (titoli abilitativi edilizi in caso di opere private ovvero atti di approvazione dei progetti delle opere pubbliche) adottati senza la VIA, se prevista come obbligatoria, sono illegittimi ed in particolare annullabili per violazione di legge. Ciò è previsto attualmente dal D.Lgs. 152/2006 come modificato da ultimo dal D.Lgs. 4/2008 ed in precedenza è stato affermato anche dalla giurisprudenza (TAR Emilia Romagna, Parma, 21 maggio 2003, n. 279).

Pertanto il provvedimento è provvisoriamente efficace e lo diventa definitivamente se non viene presentato ricorso, su istanza di parte, entro gli ordinari termini di decadenza previsti per i ricorsi amministrativi.

Non è, invece, soggetto a termini di decadenza il potere di autoannullamento del provvedimento illegittimo da parte dell'amministrazione che lo ha adottato, sempre che ciò avvenga, ricorrendone i presupposti, entro un "termine ragionevole" (art. 21 nonies, Legge 241/90).

Ciò premesso, si evidenzia che la responsabilità per la mancata acquisizione della VIA è del committente l'opera, pubblica o privata, che per legge deve presentare domanda di valutazione di impatto ambientale ma è possibile individuare un profilo di responsabilità anche in capo all'impresa appaltatrice dei lavori per quanto riguarda gli aspetti urbanistico-edilizi, in caso di annullamento del provvedimento che ha approvato il progetto sprovvisto di VIA.

In tal caso, l'opera, o la parte di essa, realizzata risulterebbe senza titolo autorizzatorio con conseguente applicazione delle sanzioni del titolo IV, capo II del Testo Unico Edilizia che in base all'art. 27 del medesimo T.U. sono applicabili al titolare del permesso, al committente, al costruttore ed al direttore dei lavori.

Distinti saluti.

ANCE - Associazione Nazionale Costruttori Edili
Direzione Legislazione Mercato Privato
Via G.A. Guattani, 16-18
00161 ROMA

Ciò premesso per aver posto una domanda a dei giornalisti che poi non hanno pubblicato NULLA, ora sono persona indagata del reato: art. 658 del Codice Penale relativo a: "Procurato allarme presso l'autorità", che così 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 ancora 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 infrazione V.I.A. contro la Aeroporto Catullo SpA, ma solo una verifica nei confronti dello Stato membro (cioè l'Italia) al fine di accertare se vi fosse stata una "cattiva applicazione della direttiva VIA" e/o di conoscere i motivi per i quali le Autorità Italiane avessero deciso di "non sottoporre a screening (**.) la modifica o estensione controversa". (**. o scoping, poi effettivamente 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 per l'Aeroporto Catullo di Verona, sarà attivata la procedura di V.I.A. su quanto realizzabile e già realizzato a partire dall'inizio della pratica Eu-Pilot 240/08/ENVI, aggiunge una "raccomandazione alle Autorità Nazionali" che è questa: "... valutare nell'ambito della procedura di VIA sul Piano di Sviluppo Aeroportuale anche tutti gli impatti ambientali verificatisi nel periodo successivo alle modifiche o estensioni autorizzate dopo il 14.3.1999".

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

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

 ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE ENAC	 ALL'ENAC Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - Direzione Salvaguardia Ambientale prot. DSA - 2008 - 0010285 del 14/04/2008
Il Direttore Centrale Regolazione Aeroporti	
Protocollo del 01/04/2008 0020713/DIRGEN/API	
AI	Ministero dell'Ambiente Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale Via C. Colombo n°44 00147 Roma
AI	Ministero per i Beni e le Attività Culturali Direzione Generale per i Beni Architettonici ed il Paesaggio Servizio IV Paesaggio Via di S. Michele 22 00153 Roma
AI	Ministero dei Trasporti Ufficio di Gabinetto Piazza della Croce Rossa n°1 00198 Roma
AI	Ministero delle Infrastrutture Ufficio di Gabinetto Piazzale di Porta Pia n.1 00198 Roma
Alla	Regione Veneto Dipartimento per l'Ecologia e tutela dell'Ambiente Calle Priuli Cannareggio n.99 30121 Venezia
AI	Comune di Verona Ambiente Via Pallone 9 37121 Verona
Alla	Società Aeroporto Valerio Catullo Aeroporto di Verona Villafranca 37060 Caselle di Sommacampagna (VR)
Oggetto: Aeroporto di Verona Villafranca - Studio di impatto ambientale e procedura VIA.	
Via di Villa Ricotti, 42 00161 Roma centr. +39 06 44185-1	tel. +39 06 44185685 fax +39 06 44185681 pianificazione.aeronortuale@enac.roma.it

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

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

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

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

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

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

È evidente che nelle more dei procedimenti di cui sopra la Società Aeroporto Valerio Catullo non darà luogo ad interventi che abbiano a comportare incrementi capacitivi del traffico.

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

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

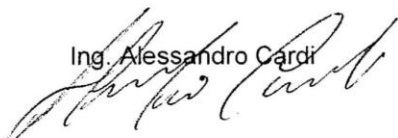
Relativamente ai dati di traffico dell'ultimo quinquennio riassunti a seguire, si evidenzia che per gli anni 2003 - 2006 essi sono desunti dall'annuario statistico ENAC, mentre per l'anno 2007 sono desunti dalle statistiche Assaeroporti.

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

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

Distinti saluti

Ing. Alessandro Cardì



Premesso questo al sottoscritto, appare tutto alquanto *strano* quanto affermato dall'Avv. Domenico Bezzi, relativamente al "clamoroso flop" che avrebbe avuto la mia segnalazione alla Commissione Europea che invece ha stabilito l'obbligatorietà di sottoposizione alla V.I.A. del Piano di Sviluppo Aeroportuale e, non conforme alla normativa V.I.A. appare poi anche la Delibera Giunta Comunale Verona, n° 375 del 27.10.2010, con oggetto: **AEROPORTO VALERIO CATULLO DI VERONA VILAFRANCA S.P.A. - ADESIONE ALL'AUMENTO DI CAPITALE E SOTTOSCRIZIONE DELLA QUOTA DI PERTINENZA...** dalla quale apprendo, ufficialmente: che vi sarà lo sviluppo dell'attività low cost sullo scalo di Verona- Villafranca, che è un aumento capacitivo e che è in netto contrasto con quanto affermato da ENAC il 14.04.2008 che così aveva stabilito: "nessun incremento capacitivo di traffico... in assenza di V.I.A."

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

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

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

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

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

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... Le pongo le seguenti domande nella Sua doppia responsabilità, come: Presidente del Collegio Sindacale della società: Aeroporto Valerio Catullo Verona - Villafranca SpA 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'Am-

biente 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 “*patient*” in conseguenza di azioni che la Catullo SpA doveva prima valutare ?

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

Cappuccino decaffeinato e... Brioches

Se **100 AEREI**, al giorno
ci... **DISTURBANO** e, se
siamo **Noi DISTURBATI**,
possiamo chiedere per il
Nostro DISTURBO... UN
Cappuccino decaffeinato
con Brioches al giorno !?



5.000 abitanti x 2,20 euro
x 365 giorni = 4.015.000€
4.015.000 x 10 anni =
40.150.000 €

www.vivicaselle.eu

Un cittadino “nativo” di Caselle:

Beniamino Sandrini