

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, 05.01.2011

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 "Interpretazione Autentica" per l'ARCHIVIAZIONE della Pratica: EU-PILOT 240-08-ENVI.

Premessa:

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

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

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

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

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

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

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

Al **Dott. Julio Garcia Burgues**

Commissione Europea Ambiente

Direzione Generale - Ambiente

Capo Unità ENV.A.2 - Infrazioni

Rue de la Loi, 200

B-1049 BRUXELLES (Belgio)

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 congetturato mancato assoggettamento alla procedura di valutazione di impatto ambientale dell'Aeroporto di Verona, risolto con un clamoroso *flop* dalla Commissione Europea che, da Lei investita della questione, ha archiviato la pratica in data 24 febbraio 2010.

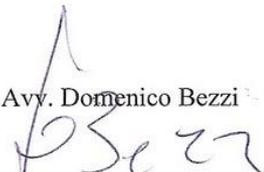
Giunti a questo punto, si fa presente che la condotta diffamatoria da Lei perpetrata non risulta ulteriormente tollerabile dalla mia Assistita, la quale pertanto, e per il mio tramite, La

invita-diffida

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

Distinti saluti.

Avv. Domenico Bezzi



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 patendi in ragione delle arbitrarie iniziative da lei intraprese nel corso di questi anni, nonché di presentare esposto alla Procura della Repubblica in relazione ai profili penalistici che la condotta surriferita coinvolge**".

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



LEGIONE CARABINIERI VENETO
Stazione di Sommacampagna

VERBALE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Del che è Verbale. F.L.C.S.-----//



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

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

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

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

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

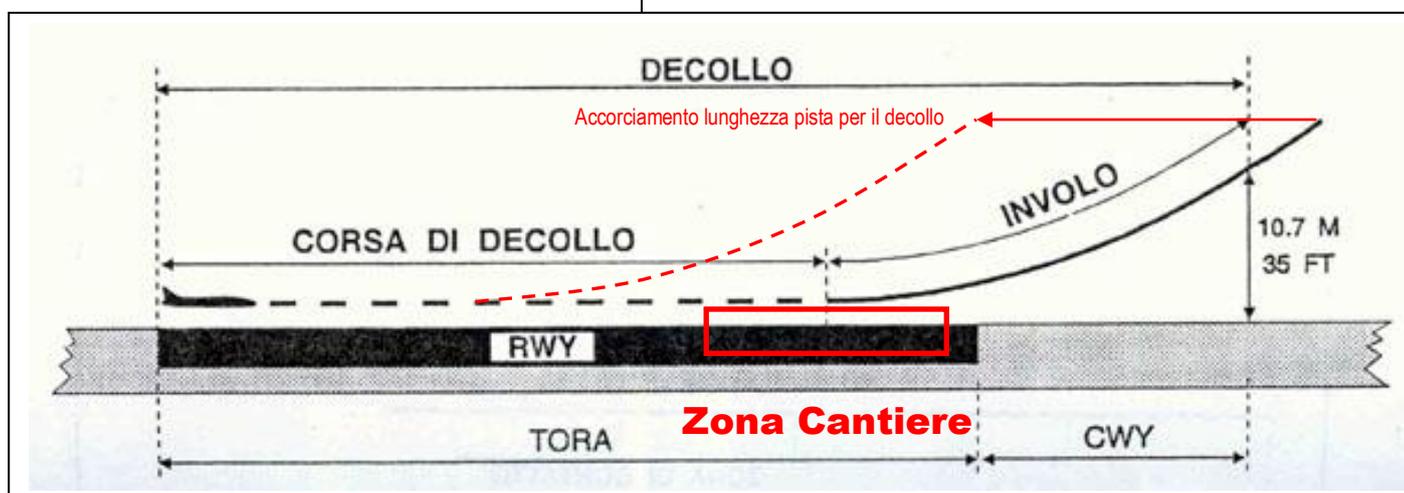
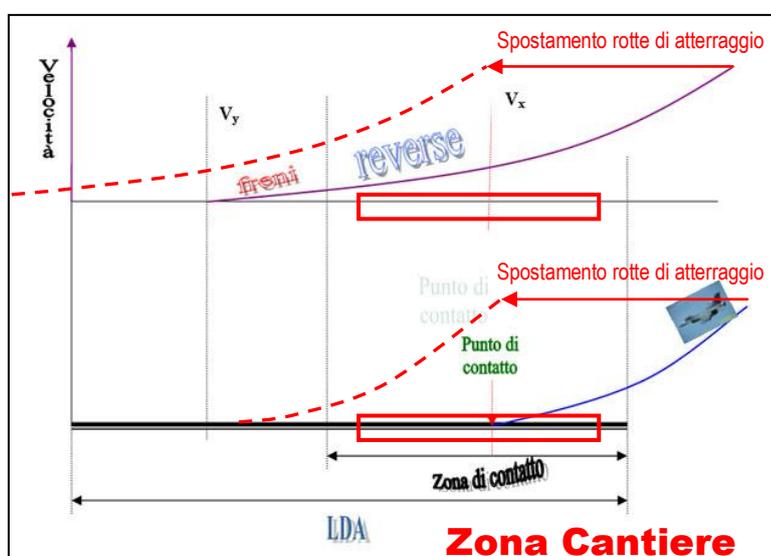
Se poi oltre alle **riduzioni della lunghezza pista** (evidenziate nelle Relazioni di progetto) c'è scritto che durante i lavori ci sarà lo **“spegnimento dei segnali del sentiero di avvicinamento ridotto”** sul lato pista RWY04 e che contemporaneamente vi sarà anche lo **“I.L.S. fuori servizio”** [Instrument Landing System - sistema di atterraggio strumentale] al sottoscritto queste tutte “modifiche” apportate alla operatività dell'Aeroporto Catullo, credo siano sufficienti a far sì che... chiunque si possa porre la domanda: **con queste procedure la sicurezza dei voli... è stata garantita?**

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

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

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

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



Per quanto riguarda l'aspetto relativo alla **DIFFIDA** ricevuta, su due “post” pubblicati su www.vivicaselle.eu il primo in data 9.10.2010 a titolo: **La SICUREZZA e l'AMBIENTE per l'Aeroporto Catullo sono degli OPTIONAL? Dov'è il DECRETO di ESCLUSIONE V.I.A. per i lavori sulla PISTA?** e il secondo pubblicato in data 12.10.2010 a titolo: **Perché i lavori sulla pista dell'Aeroporto Catullo sono iniziati dalla “FASE 3” (in Testa Pista 04) invece che iniziare dalla “FASE 1”?** credo di aver già ampiamente **evidenziato le mie preoccupazioni per la sicurezza dei voli**, in particolare i decolli e gli atterraggi, come operati all'Aeroporto Catullo durante i **lavori di potenziamento delle infrastrutture di volo... lavori eseguiti anche questi... SENZA la preventiva “Valutazione di Impatto Ambientale”.**

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

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

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

Il sottoscritto, non crede che la mia segnalazione alla Commissione Europea si sia risolta con "un clamoroso flop" come erroneamente affermato dall'Avv. Bezzi nella sua Diffida, ed il motivo è semplice (basta leggere la lettera): la Commissione Europea ha archiviato la pratica solo dopo aver avuto assicurazione - dalle Autorità Italiane - che l'Aeroporto Valerio Catullo sarebbe stato sottoposto a procedura di V.I.A. (che non sta avvenendo) e ripeto solo per questa motivazione... la Pratica EU-Pilot 240/08/ENVI era stata archiviata.

E a conferma di questa mia **convinta convinzione**, evidenzio dei brani delle lettera ricevuta dalla Commissione:

Perché la Commissione possa aprire nei confronti di uno Stato membro una procedura di infrazione per cattiva applicazione della direttiva VIA, è necessario che questa disponga di evidenze che consentano di concludere che vi è stato un errore di giudizio manifesto da parte delle autorità competenti che hanno deciso di non sottoporre a *screening* la modifica o estensione controversa. Questa interpretazione è suffragata dalla giurisprudenza della Corte di Giustizia in materia di onere della prova (si veda ad esempio la sentenza della Corte nel caso C-508/03).

Da parte della Commissione Europea, non c'è mai stata una verifica di procedura di infrazione V.I.A. contro la Aeroporto Catullo SpA, ma solo una verifica nei confronti dello Stato membro (cioè l'Italia) al fine di verificare se vi fosse stata una "cattiva applicazione della direttiva VIA" e/o di conoscere i motivi per i quali le Autorità Italiane avessero deciso di "non sottoporre a screening la modifica o estensione controversa". (o *scooping*, poi avvenuto)

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

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

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

Non voglio ricordare altrimenti il resto del contenuto della lettera che il sottoscritto ha ricevuto dalla Commissione Europea, ma vorrei concludere ricordando questo altro paragrafo, che ritengo fondamentale qui da evidenziare:

La informo infine che questi servizi hanno raccomandato alle autorità nazionali competenti, a titolo di buona prassi, di valutare nell'ambito della procedura di VIA sul Piano di Sviluppo Aeroportuale anche tutti gli impatti ambientali verificatisi nel periodo successivo alle modifiche o estensioni autorizzate dopo il 14.03.99. Si tratta tuttavia di una raccomandazione, non avendo la Commissione titolo ad imporre un obbligo in tal senso.

La Commissione Europea, avendo avuto assicurazione che vi sarà la procedura di V.I.A. su quanto realizzato e realizzabile... a partire dall'inizio della pratica Eu-Pilot 240/08/ENVI, aggiunge una "raccomandazione alle Autorità Nazionali" che essendo una Raccomandazione possono anche non accogliere, ma in ogni caso la raccomandazione è

questa: “... valutare nell’ambito della procedura di VIA sul Piano di Sviluppo Aeroportuale anche tutti gli impatti ambientali verificatesi nel periodo successivo alle modifiche o estensioni autorizzate dopo il 14.3.1999”.

Premesso questo solo da pochi giorni il sottoscritto ha preso visione di nuovi documenti ed in particolare dall’esame della **Delibera della Giunta Comunale di Verona**, la n° **375 del 27 Ottobre 2010**, avente per 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 che così aveva stabilito: “nessun incremento capacitivo di traffico... in assenza di V.I.A.”...**

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

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

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

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

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

Al Presidente dell’Aeroporto Catullo: dott. Fabio Bortolazzi

A_ Copia di una lettera con la quale l’Aeroporto possa evidenziare delle **motivazioni diverse** da come quelle ricevute dal sottoscritto con la lettera della Commissione Europea in data 13.01.2010, in merito all’archiviazione della pratica EU-PILOT 240/08/ENVI avvenuta poi il 14.02.2010... motivazioni che possano avallare quanto dichiarato dall’Avv. Bezzi (nella lettera di diffida) che la mia segnalazione... si sarebbe risolta con “un clamoroso flop”.

B_ Perizia asseverata che attesti quanto e cosa è stato realizzato, ampliato e/o potenziato nelle infrastrutture, nei voli e nei passeggeri dal 14.3.1999 con relative spese d’investimento sostenute anche al fine di poter valutare gli importi che l’Aeroporto avrebbe dovuto da accantonare ai sensi del comma 5° dell’Art. 10 della legge 447 del 1995.

C_ Copia del contratto stipulato tra l'Aeroporto Catullo e la Ryanair (o altre ditte low cost) al fine di poter valutare l'incremento capacitivo dei voli previsti per gli anni... nel 2011, nel 2012, nel 2013 e nel 2014 al fine di quantificare l'aumento dell'inquinamento che verrà generato da queste attività di volo, aumenti capacitivi che sono in netto contrasto con quanto stabilito dall'ENAC che subordina questi incrementi capacitivi... ad una preventiva V.I.A.

D_ Copia delle autorizzazioni dei lavori eseguiti, in corso di esecuzione e/o dei lavori eseguibili che dovevano, a partire dalla data dell'apertura della pratica EU-Pilot 240/08/ENVI (Dicembre 2008) tutti lavori che prima di essere realizzati dovevano essere prima sottoposti a procedura di Valutazione di Impatto Ambientale.

E_ Copia della documentazione che la Società Aeroporto "V. Catullo" SpA, con nota prot. 3006 del 10.09.2010, ha trasmesso al Comune di Verona, denominata **Piano industriale 2010 - 2014**, nella versione asseverata dalla società KPMG "**Project Catullo - Independent Business Review 17 marzo 2010**", in atti, precisando che tale documento coincide con il Piano Industriale approvato dal Consiglio di Amministrazione il 18 dicembre 2009 e presentato all'Assemblea dei Soci del 28 giugno 2010, al fine di verificare se vi sono riferimenti alle problematiche della V.I.A.

F_ Copia del Bilancio 2009 dell'Aeroporto Catullo SpA, approvato dall'Assemblea dei Soci il 15 maggio 2010, al fine di verificare se in detto documento se vi sono riferimenti alle problematiche relative alla V.I.A. e/o ad esempio, se in detto Bilancio sono stati previsti gli accantonamenti di cui al comma 5° dell'Art. 10 della legge 447 del 1995.

Dopo aver avuto conoscenza che risulta essere una **persona indagata a seguito Procedimento Penale**, in data 3 Gennaio 2011 **ho riscritto di nuovo al Presidente dell'Aeroporto** (visto che alle mie richieste del 23.11.2010 non aveva ancora risposto) rinnovando la richiesta di poter avere accesso a quei documenti come sopra elencati.

Ma non credo che avrò alcuna risposta positiva a queste mie richieste, visto che in tutti questi anni, mai l'Aeroporto Catullo mi ha permesso di accedere agli atti che avevo richiesto e che fossero utili a dimostrare che detta infrastruttura aeroportuale dal 1999 era cresciuta, si era ampliata e si era potenziata **senza alcuna preventiva V.I.A.**

Tutto ciò premesso...

... considerato che l'Aeroporto Catullo di Verona, **continua a potenziare ed aumentare i voli e ad ampliare e ad incrementare le infrastrutture aeroportuali, senza la preventiva Valutazione di Impatto Ambientale** e insiste nel farlo senza mai operare al fine di avere il Decreto di Compatibilità Ambientale...

... con la **presente sono a chiedere una Interpretazione autentica che spieghi** con parole più semplici e che siano anche comprensibili dalla Dirigenza dell'Aeroporto Catullo, **le vere motivazioni per le quali la Commissione Europea Ambiente, avrebbe archiviato la Pratica EU-Pilot 240/08/ENVI.**

Avrei urgenza di ottenere questa **Interpretazione autentica dell'Archiviazione della pratica EU-Pilot 240/08/ENVI** anche per potermi difendere dalle accuse dell'Aeroporto Catullo, presso tutte le sedi nelle quali verrò chiamato..

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

Un cittadino "*nativo*" di Caselle:

Beniamino Sandrini
