

**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, 23.02.2011

**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, 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: OSSERVAZIONE alla:**

**Variante parziale al PRG Comunale di adeguamento all'art. 4 "Aree Aeroportuali" delle "Norme Tecniche di Attuazione" del PIANO d'AREA QUADRANTE EUROPA.**

**Premessa:**

In data 12.10.2010 **in tema con l'argomento in oggetto** - 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..."* e\_mail che aveva il seguente testo: *Egregi 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 né sui Giornali, né 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 perché 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: Mario Faccioli**

**Sindaco del Comune di Villafranca**

Corso Garibaldi, 39

37069 - VILLAFRANCA

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.

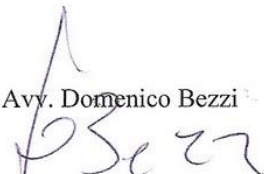
Giunti a questo punto, si fa presente che la condotta diffamatoria da Lei perpetrata non risulta ulteriormente tollerabile dalla mia Assistita, la quale pertanto, e per il mio tramite, La

#### 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 *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.-----//



La mia preoccupazione come avevo già evidenziato in un precedente messaggio pubblicato su [www.vivicaselle.eu](http://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?

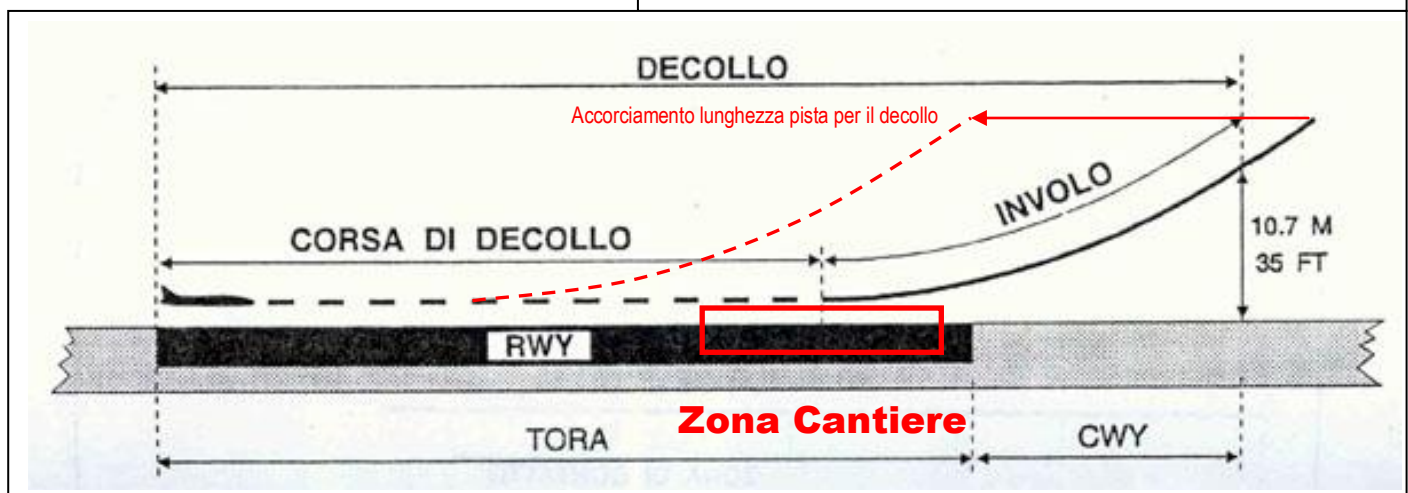
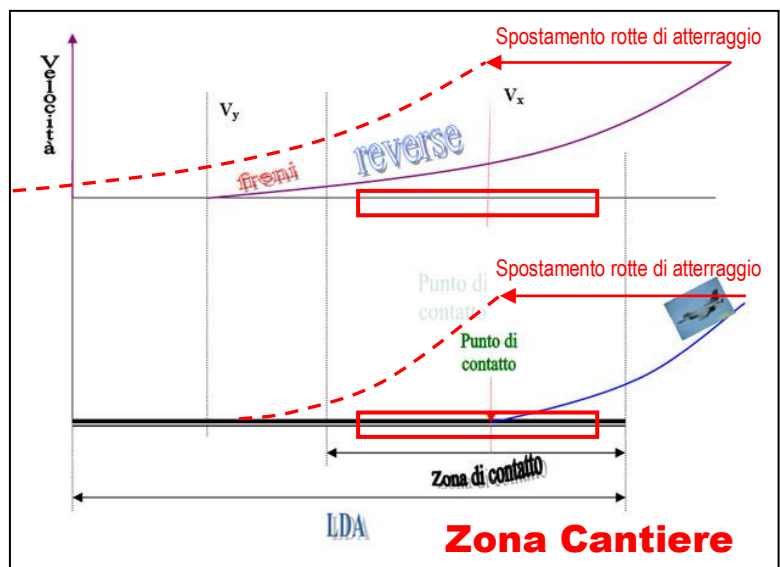
Se poi oltre alle **riduzioni della lunghezza pista** (evidenziate nelle Relazioni di progetto) c'è scritto che durante i lavori ci sarà lo **“spegnimento dei segnali del sentiero di avvicinamento ridotto”** sul lato pista RWY04 e che contemporaneamente vi sarà anche lo **“I.L.S. fuori servizio”** [Instrument 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](http://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 *scoping*, 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 verificatisi nel periodo successivo alle modifiche o estensioni autorizzate dopo il 14.3.1999"**.

Se il sottoscritto (a seguito della mia prima segnalazione dell'anno 2007 indirizzata all'Aeroporto rimasta inascoltata) si era rivolto prima al Mediatore Europeo e poi alla Commissione Europea, e 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'EGAC 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.

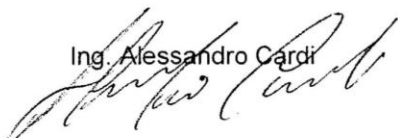
Relativamente ai dati di traffico dell'ultimo quinquennio riassunti a seguire, si evidenzia che per gli anni 2003 - 2006 essi sono desunti dall'annuario statistico ENAC, mentre per l'anno 2007 sono desunti dalle statistiche Assaeroporti.

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

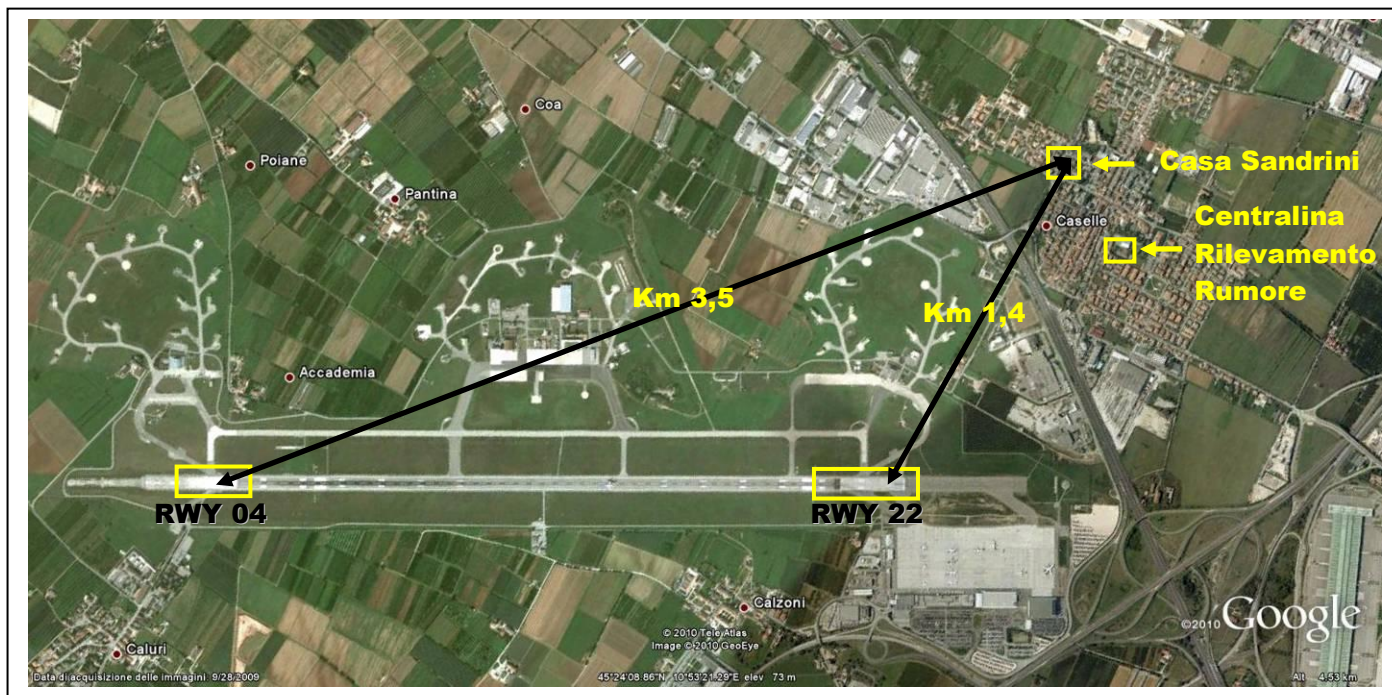
Da quanto riportato si evince un andamento pressochè stazionario dei movimenti aeromobili; mentre la crescita dei passeggeri indica un incremento del coefficiente di riempimento degli aeromobili.

Distinti saluti

Ing. Alessandro Cardì



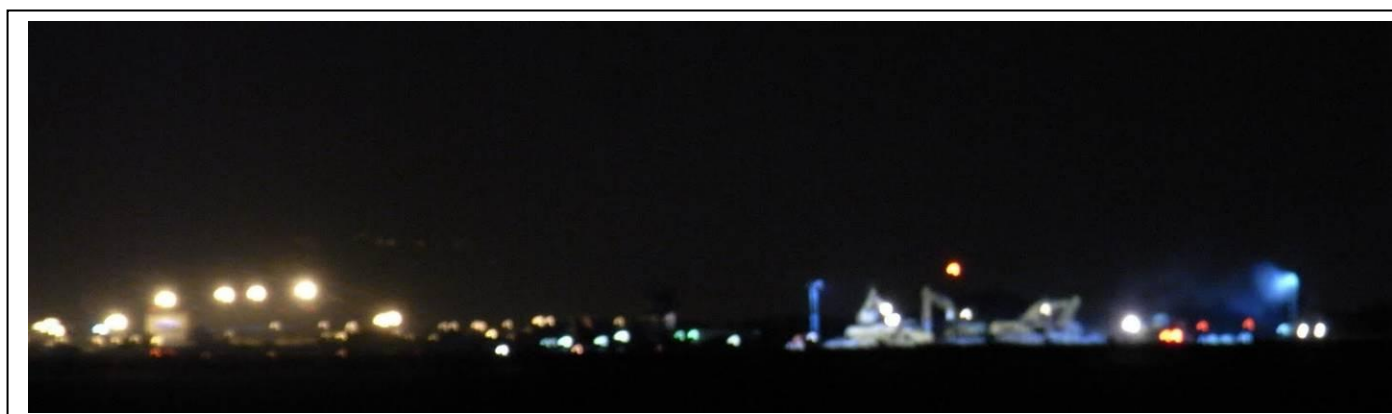
Tutto questo tra l'altro è accaduto, perché all'incirca all'una di notte del 12 Ottobre 2010, il sottoscritto, si è accorto dei rumori provenienti dall'Aeroporto Catullo causati dai "martelli demolitori" che stavano "demolendo" un tratto della pista in calcestruzzo in prossimità della soglia della pista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



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

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

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



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

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

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

01- Aeroporto Catullo - Lavori notturni sulla PISTA 04 -

sanben53 166 video





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

*Egredi signori Giornalisti*

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

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

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

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

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


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

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

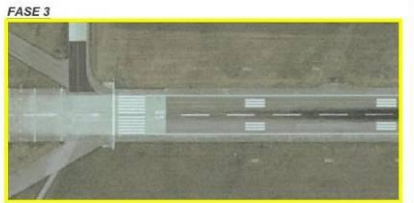
*Forse questa è una notizia da pubblicare sui giornali?*

*Distinti saluti*

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



RILIEVO FOTOGRAFICO




FASE 3

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


**PENALIZZAZIONI:**

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

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



RILIEVO FOTOGRAFICO



FASE 2

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

**PENALIZZAZIONI:**

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

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

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

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

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

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

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

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



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



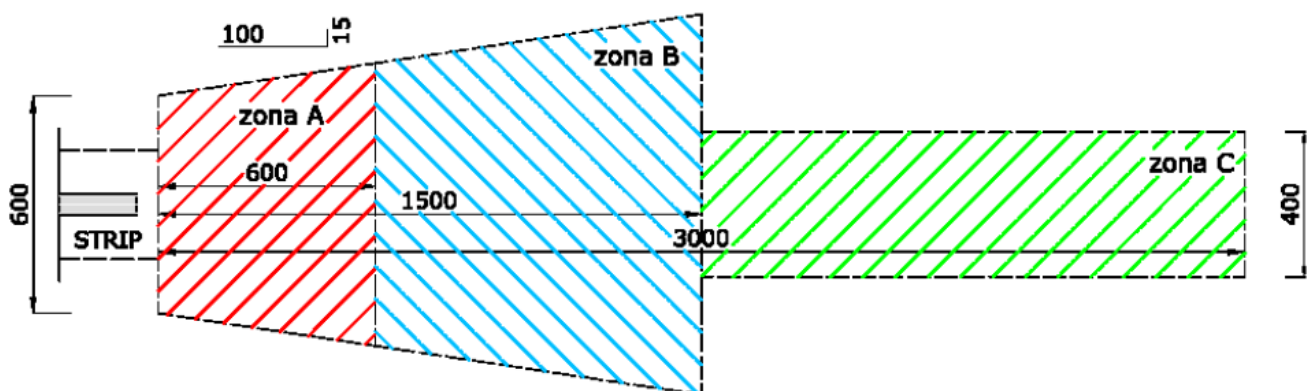
al sottoscritto tutte queste "modifiche" apportate alla operatività dell'Aeroporto Catullo, credo siano sufficienti a far si che a chiunque si ponga la seguente domanda: **con queste procedure la sicurezza dei voli è stata garantita?**

### **Variante parziale al PRG Comunale di adeguamento all'art. 4 "Aree Aeroportuali" delle "Norme Tecniche di Attuazione" del PIANO d'AREA QUADRANTE EUROPA.**

Dopo questa **lunga premessa**, che credo sia stato doverosa scriverla, visto che la "**Variante al PRG**" in questione riguarda il "**Piano di Rischio**" dell'**Aeroporto Valerio Catullo**, con la presente documentazione **si "Osservano"** una serie di considerazioni in merito a quanto il Comune di Villafranca starebbe, **erroneamente**, per approvare.

Un'approvazione come proposta, ad avviso del sottoscritto, che è... **assolutamente ERRATA** in quanto la delibera comunale come adottata, non tiene conto della realtà gestionale e delle tipologie e delle metodologie dei voli **- in particolare i decolli -** e per come questi vengono effettuati all'Aeroporto Valerio Catullo di Verona.

Ricopiare lo schema generalistico come proposto da ENAC per le **zonizzazioni del Piano di Rischio Aeroportuale**, (schema ovviamente predisposto per gli aeroporti i cui decolli sono effettuati in asse pista) è evidente che quello schema **deve essere "ADATTATO"** al territorio, **qualora i decolli** - all'Aeroporto Catullo - **sono effettuati con virata al raggiungimento di una determinata quota.**



Ed è pertanto assurdo che siano posti dei vincoli su delle aree e/o parti di territorio, quando in realtà, le aree e i territori comunali, sorvolati dagli aerei - in particolare per i decolli - **sono ben altre aree** ed è su queste aree che pertanto dovrebbero essere posti vincoli a salvaguardia della popolazione e per la sicurezza aeroportuale dalla eventuale possibilità di incidenti aerei che potessero interessare "aree esterne" al sedime aeroportuale.

Il sottoscritto **- come cittadino nativo e residente da prima dell'aeroporto -** vuole contribuire affinché la sicurezza del territorio nell'intorno aeroportuale **sia massima**, ma è evidente che per far si che questo possa accadere e in qualche modo essere regolato, credo che una **risposta ben precisa dovrebbe essere data alle seguenti domande:**

OSSERVAZIONE n° 01

Se l'Aeroporto Valerio Catullo è mancante del Decreto di Compatibilità Ambientale... prima di ipotizzare dei prolungamenti della pista... bisogna ottenere la V.I.A. ?

OSSERVAZIONE n° 02

Aumentare i movimenti (decolli-atterraggi) degli aerei senza le "valutazioni ambientali", incrementa il valore del "rischio" sulle aree contermini all'infrastruttura ?

OSSERVAZIONE n° 03

Prima di indicare ed individuare delle zone di rischio all'esterno del sedime aeroportuale, vanno adeguate le zone della "RESA" in testa pista dell'Aeroporto ?

OSSERVAZIONE n° 04

Prima di indicare zone di rischio all'esterno del sedime aeroportuale, devono essere adeguate e aggiornate le zone della "CLEARWAY" in testa pista dell'Aeroporto ?

OSSERVAZIONE n° 05

Prima di indicare zone di rischio all'esterno del sedime aeroportuale, devono essere prima adeguate le zone di "RESA" e "CLEARWAY" in testa pista dell'Aeroporto ?

OSSERVAZIONE n° 06

Se l'art. 4 delle N.T.A. del P.A.Q.E. non è stato ancora applicato integralmente, prima di potenziare l'Aeroporto... non sarebbe il caso di... provvedere in merito?

OSSERVAZIONE n° 07

Perché nella documentazione allegata alla Variante al PRG non è stata riprodotta la mappa con le traiettorie degli aerei in decollo sulla RWY 04 e sulla RWY 22 ?

OSSERVAZIONE n° 08

Se il sentiero di atterraggio inizia a partire dalla fine della CLEARWAY, perché una zona di rischio aeroportuale non può esserle parallela, a partire dalla STRIP?

OSSERVAZIONE n° 09

Perché non vengono aggiornate anche altre zone che determinano vincoli sul territorio quali ad esempio la: Superficie di Salita al Decollo (Take off Climb Surface) ?

OSSERVAZIONE n° 10

Perché le aree della "zona di rischio" da inserire nel P.R.G. non tengono conto delle effettive traiettorie di decollo come queste vengono effettuate all'aeroporto?

OSSERVAZIONE n° 11

Se i decolli sulla RWY 22 sono effettuati con traiettoria con virata, perché una eventuale "zona di rischio" in testa pista dovrebbe essere simmetrica all'asse pista?

OSSERVAZIONE n° 12

Se la pista viene prolungata e la virata in decollo sulla RWY 04 viene anticipata prima della fine pista, viene interessato la parte Est del comune di Villafranca ?

OSSERVAZIONE n° 13

Se gli incidenti aerei accadono preferibilmente in prossimità della pista, non è detto che questo succeda in asse pista e quindi bisogna vincolare tutto il territorio?

OSSERVAZIONE n° 14

L'aumento dei voli e l'incremento capacitivo del traffico sono compatibili con il territorio antropizzato che caratterizza l'intorno dell'Aeroporto Valerio Catullo?

OSSERVAZIONE n° 15

Prima di applicare vincoli sul territorio non sarebbe il caso di valutare e verificare le professionalità gestionali e dei controlli sugli aerei all'Aeroporto Catullo ?

**OSSERVAZIONE n° 16**

**Quanto incide sulla sicurezza del territorio conterminare il sedime aeroportuale il non applicare il divieto di Voli Notturni... che questo aeroporto dovrebbe rispettare??**

**OSSERVAZIONE n° 17**

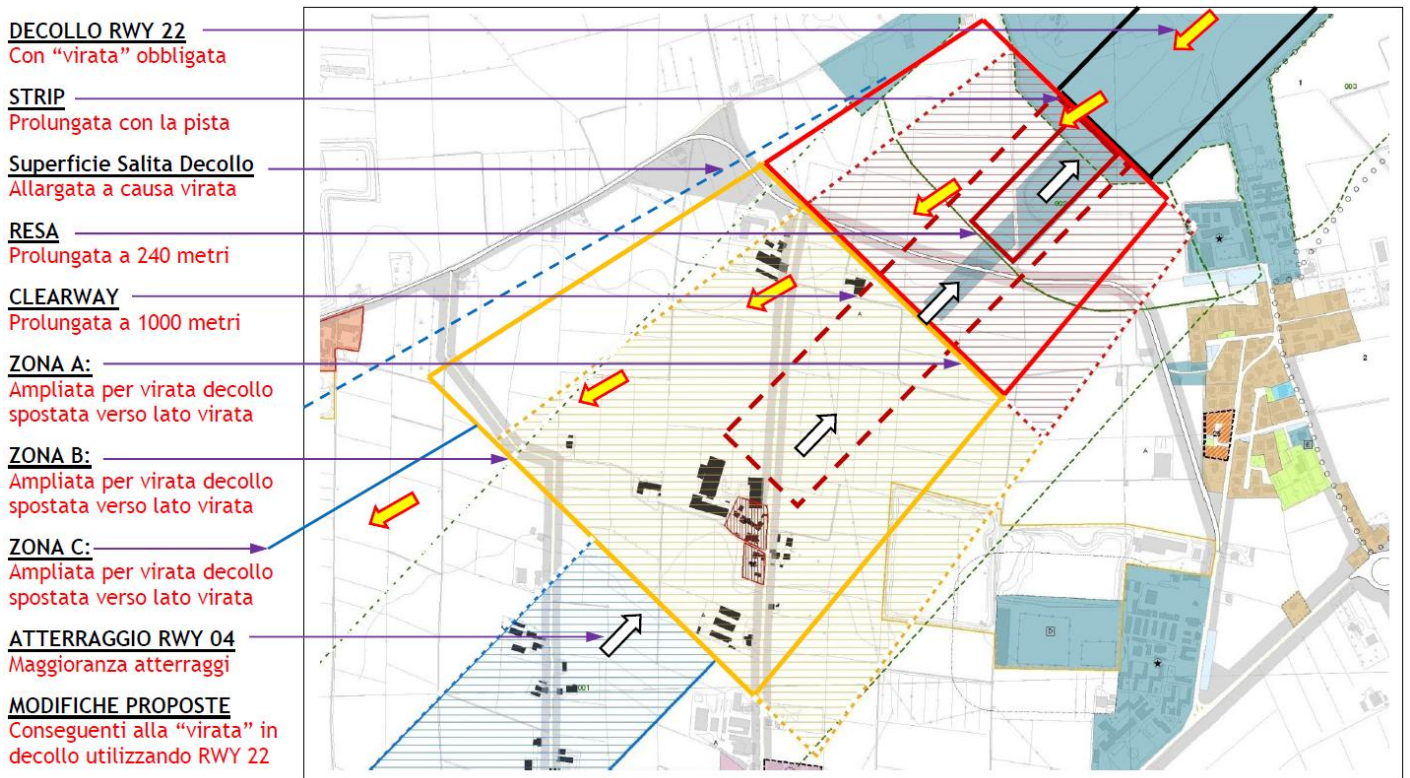
**Nella redazione dei piani di rischio i Comuni possono adattare il perimetro e l'estensione delle zone di tutela sulla base della configurazione del territorio ?**

**OSSERVAZIONE n° 18**

**Le aree del Piano di Rischio che sono state adottate, rappresentano la soluzione migliore per rispondere alle esigenze di sicurezza dell'intorno dell'Aeroporto ?**

**OSSERVAZIONE n° 19**

**Tutto ciò considerato, si osserva che le zone di rischio in testa pista 04 dell'Aeroporto Catullo devono essere definite e come individuate nel sottostante schema.**



**OSSERVAZIONE n° 20**

**Se l'Aeroporto Valerio Catullo è mancante del Decreto di Compatibilità Ambientale, prima di ipotizzare delle varianti al P.R.G. (o P.A.T.) bisogna sanare l'esistente?**

**Considerazione finale:**

Ricordando quanto dichiarato dalla Commissione Europea Ambiente il 13.01.2010: "... tutti gli interventi infrastrutturali necessari per lo sviluppo dell'aeroporto "Valerio Catullo" di Verona dall'apertura della pratica EU-Pilot fino al 2024 saranno valutati nell'ambito di una VIA complessiva che avrà per oggetto il Piano di Sviluppo Aeroportuale ..."

Ricordando quanto raccomandato dalla Commissione Europea Ambiente: "... 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".

Porgo distinti saluti:

Un cittadino "nativo" di Caselle:  
Beniamino Sandrini

**SEGUE ALLEGATO CON CONSIDERAZIONI SULLE SINGOLE OSSERVAZIONI:**