

**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... basta!!!**

[www.vivicaselle.eu](http://www.vivicaselle.eu)

**NO alla DISCARICA**

Caselle d'Erbe, 23.11.2010

**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 "accesso agli atti" di documentazione inerente l'Aeroporto Catullo SpA.**

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

**Premessa:**

Il 18 Novembre 2010 il sottoscritto ha ricevuto una Raccomandata dallo Studio Legale Avv. Domenico Bezzi di Brescia



L'Avv. Domenico Bezzi di Brescia, mi scrive per conto della Sua Assistita, la Società Aeroporto Valerio Catullo SpA una Raccomandata... il cui oggetto è il seguente: **"Diffida a proseguire l'attività di divulgazione di notizie false e denigratorie a danno dell'immagine commerciale dell'Aeroporto Valerio Catullo SpA."** [vedi testo sotto riportato]

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

Brescia, 15 novembre 2010

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

A/R

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

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

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

E non solo. Con atto ancor più grave, consta che con il medesimo strumento dell'*e-mail* Lei abbia contattato, per il tramite del Responsabile Commerciale Marketing per l'Italia del Nord, la società di volo Ryanair, *Partner* commerciale dell'Aeroporto Catullo, allo scopo di minare e sabotare i rapporti d'intesa ed i progetti di sviluppo con questa in corso, riferendo di notizie e dati del tutto privi di fondamento, quali quelli sul 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



In questa mia richiesta non entro nel merito della Diffida ricevuta (per questo ho già dato incarico ad un mio Legale di fiducia di rispondere a quanto ricevuto) e, se oggi scrivo, è solo per quanto in questa lettera è stato affermato e come evidenziato nel riquadro come sopra indicato e relativamente a questa frase: **"... 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 sulla questione, ha archiviato la pratica..."**.

Il sottoscritto, come da Allegata lettera ricevuta dalla Commissione Europea del 13.01.2010, non crede che la mia segnalazione si sia risolta con “un clamoroso flop” come erroneamente affermato dall’Avv. Domenico 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. e ripeto... solo per questa motivazione... la Pratica EU-Pilot 240/08/ENVI è 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 “PSA”, deve essere sottoposto alla V.I.A.

Non concordo - e lo evidenzio - invece con quanto dichiarato dalla Commissione Europea... in questo altro paragrafo:

La Commissione si ritiene soddisfatta delle spiegazioni fornite dalle autorità nazionali competenti, in merito al fatto che il Piano di Sviluppo Aeroportuale, nonostante la sua denominazione (Piano), è in realtà uno strumento di "natura progettuale" e non di pianificazione territoriale, e di conseguenza deve essere sottoposto a VIA e non a VAS.

Se lo sviluppo infrastrutturale rimane all’interno del perimetro dell’Aeroporto ciò è corretto e deve essere sottoposto a V.I.A. (ma solo per lavori che si debbano concludere entro i 5 anni, altrimenti la V.I.A. decade ed il procedimento di V.I.A. deve essere reiterato), ma quando il Piano di Sviluppo Aeroportuale va ad interessare Enti (autostrade) e/o “proprietà” diverse da quella della Catullo SpA, ad esempio con nuovi Caselli Aeroportuali e/o aree commerciali di privati, è necessaria una V.A.S. e non la semplice V.I.A. che verrebbe poi chiesta dalle altre proprietà interessate.

Non voglio commentare 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 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” 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 14.3.1999”.

Se la lettera dalla Commissione Europea del 13.1.2010 (che il sottoscritto ha ricevuto e qui allegata) è “come quella” che è stata inviata alle autorità italiane (e che l’Aeroporto Catullo dovrebbe aver ricevuto) non si comprende il perché l’Avv. Domenico Bezzi abbia da affermare (nella Diffida inviata al sottoscritto) che la segnalazione inviata alla Commissione Europea... si sia risolta con “un clamoroso flop” quando invece è ben evidente che il sottoscritto ha invece (quasi) raggiunto tutti i suoi obiettivi: (A) che il Piano di Sviluppo Aeroportuale verrà sottoposto a V.I.A. (anche se ritengo serva la V.A.S.) e, (B) che, in detto PSA, siano valutati gli impatti ambientali a partire dal 14 marzo 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
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.

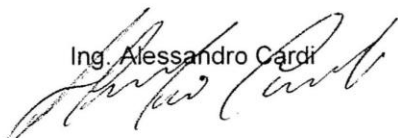
Relativamente ai dati di traffico dell'ultimo quinquennio riassunti a seguire, si evidenzia che per gli anni 2003 - 2006 essi sono desunti dall'annuario statistico ENAC, mentre per l'anno 2007 sono desunti dalle statistiche Assaeroporti.

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 fatto che la mia segnalazione alla Commissione Europea si sarebbe risolta con un "*clamoroso flop*" visto che sull'obbligatorietà di sottoposizione a V.I.A. del Piano di Sviluppo Aeroportuale con la "raccomandazione della C.E." che siano valutati gli impatti ambientali a partire dal 14 Marzo 1999... non credo vi siano dubbi.

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° **135 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 che a quanto pare è in netto contrasto con quanto affermato da ENAC che così decretava... "*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;

Nella Delibera del Comune di Verona, ma anche in quella di altri Enti pubblici che hanno (o... non hanno) aderito all'Aumento di Capitale dell'Aeroporto Catullo, non vi è nessun cenno che... "*il tutto e il quanto che sarebbe previsto in quel Piano degli Investimenti*"... deve prima essere autorizzato dal Ministero dell'Ambiente e solo dopo aver predisposto uno Studio di Impatto Ambientale necessario ad attivare una procedura di Valutazione di Impatto Ambientale che, come... "raccomandato dalla Commissione Europea" vada a comprendere anche gli effetti degli inquinamenti a partire dal 14 Marzo 1999 e al sottoscritto, per quanto emerge dalla Delibera e per questo modo di comportarsi dell'Aeroporto, appare quale essere una chiara violazione della Direttiva V.I.A. e visto il cosa e quanto l'aeroporto vuole realizzare, tutto parrebbe anche una evidente violazione della Direttiva V.A.S.

Con questa lettera non entro nel merito del perché e come mai l'Aeroporto Catullo si sia dimenticato e non abbia mai segnalato ai sottoscrittori dell'aumento di capitale questo obbligo di sottoposizione alla V.I.A. del Piano di Sviluppo Aeroportuale, sarà compito della Procura della Repubblica accertare se questa mancanza possa essere configurata come un eventuale reato penale e pertanto un'azione che possa anche essere perseguita penalmente.

La Commissione Europea si era preoccupata che le autorità italiane non avessero attivato la procedura di *screening* del Piano di Sviluppo Aeroportuale, ma poi quando ha appreso dalle autorità italiane che la procedura di *scooping* era invece stata attivata, queste assicurazioni hanno convinto la Commissione Europea che a questo punto **poteva anche archiviare la pratica EU-PILOT 240/08/ENVI... contro lo Stato membro**, convinta che la Direttiva V.I.A. sarebbe stata rispettata, ma che a quanto pare questa **Direttiva V.I.A. è ancora costantemente violata** visto i contenuti delle Delibere che gli Enti Pubblici stanno adottando per aderire all'Aumento di capitale, senza che questi siano informati che prima sarà necessario ottenere il Decreto di Compatibilità Ambientale.

E che la **procedura di *scooping* sia già stata esperita** e che il parere espresso, **abbia reso d'obbligo la procedura di V.I.A.** tutto questo è confermato anche e per il quanto è contenuto nelle determinazioni di questi documenti:

Il 1° documento: Studio Ambientale Preliminare per la procedura di *scooping*.

Data emissione: 14.05.09 redatto dalla ditta Ares srl per il Committente: Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca S.p.A. 37060 Caselle di Sommacampagna (VR) un elaborato avente a titolo: **“Studio Ambientale Preliminare - Relazione Tecnica (art. 21 del D.Lgs. 152/06 e s.m.i. - Parte seconda - Titolo III”.**

Il 2° documento: Parere espresso dalla Commissione V.I.A.-V.A.S. che determina l'obbligo della V.I.A.

U.prot CTVA-2009-0004095 del 04/11/2009 della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA VAS, indirizzata al Ministro dell'Ambiente e alla Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale avente oggetto: Procedura Preliminare ex art. 21 D.lgs n° 152/06 e ss.mm.ii Piano di Sviluppo dell'Aeroporto Catullo di Verona. Trasmissione parere della Commissione Tecnica VIA/VAS.

Il 3° documento: Trasmissione del parere della Commissione V.I.A.-V.A.S. all'ENAC

U.prot. ex DSA-2009-0030390 del 13/11/2009 del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - ex Direzione Salvaguardia Ambientale, indirizzata all'ENAC, al Ministero per i Beni e le Attività Culturali, alla Regione Veneto, Dipartimento Tutela dell'Ambiente e al Presidente Commissione VIA/VAS, oggetto: Procedura art. 21 D.lgs n° 152/06 e ss.mm.ii relativamente al Piano di Sviluppo dell'Aeroporto Catullo di Verona - trasmissione parere della Commissione Tecnica VIA/VAS.

TRE documenti che a mio avviso - inequivocabilmente - confermano che l'Aeroporto Catullo... **prima di realizzare "qualsiasi cosa"** come già annunciata tra l'altro come interventi di imminente realizzazione nelle Delibere sopra citate... doveva prima **ottenere il Decreto di Compatibilità Ambientale**, dopo aver dato avvio alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale... dopo ovviamente aver prima elaborato e predisposto lo Studio di Impatto Ambientale con le prescrizioni... come queste erano state deliberate sul parere della Commissione V.I.A.-V.A.S.

**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 che in data **14 Maggio 2009**, l'Aeroporto Catullo nella procedura di *scooping* (e/o *screening*) ha (tramite ENAC) presentato lo Studio Ambientale Preliminare, dopo che la Commissione V.I.A.-V.A.S. Nazionale in data **30 Ottobre 2009**, ha esaminato detto Studio di Impatto Preliminare (sottolineo... “preliminare”) dopo che il Ministero dell'Ambiente in data **13 Novembre 2009** ha trasmesso detto parere a ENAC (l'ente che aveva presentato il Piano di Sviluppo Aeroportuale) solo dopo tutto questo, tutte azioni che attesterebbero che la Direttiva V.I.A. sarebbe stata rispettata, solo dopo, in data **13 Gennaio 2010** il sottoscritto è stato avvisato che dopo un mese, senza nuovi elementi, la Commissione Europea avrebbe archiviato la pratica EU-Pilot 240/08/ENVI e così... in data **14 febbraio 2010** detto procedimento di infrazione contro lo Stato membro (e non contro l'Aeroporto) è stato archiviato.

E dal Parere in procedura di *scooping* che la Commissione V.I.A.-V.A.S. ha rilasciato riporto ed evidenzio questo:

In ossèquìo a quanto contenuto nell'art. 21 del D.lgs. n. 152/2006, una volta che il Proponente abbia deciso, prima dell'avvio del procedimento di valutazione di impatto ambientale, di ricorrere alla c.d. procedura di *scooping*, richiedendo alla autorità competente (nel caso di specie al Ministero dell'Ambiente e alla Commissione) un parere in merito alle informazioni che devono essere contenute nello studio di impatto ambientale, è compito della scrivente Commissione analizzare la documentazione presentata dal Proponente, verificando preliminarmente che la documentazione sia idonea a definire adeguatamente il piano di lavoro per la redazione dello studio di impatto ambientale, le metodologie che intende adottare per l'elaborazione delle informazioni in esso contenute e il relativo livello di approfondimento, sulla base dell'identificazione degli impatti ambientali attesi.

e ricordando la raccomandazione della Commissione Europea: **“... 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”**, evidenzio questa altra parte del Verbale della Commissione VIA-VAS:

**Considerato** che la presente relazione di *scooping* 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;

La Commissione Europea, ha archiviato la pratica EU-Pilot 240/08/ENVI solo dopo che il Ministero dell'Ambiente ha preso visione della documentazione relativa allo *scooping*, che obbliga l'Aeroporto alla sottoposizione alla V.I.A.

Ma di tutto questo, nelle Delibere degli Enti Pubblici di approvazione dell'aumento di capitale della Catullo SpA, non è stato riportato - in particolare - l'obbligatoria sottoposizione alla V.I.A. anzi alcuni lavori sono annunciati come in fase di realizzazione altri (ad esempio la nuova aerostazione low cost) di imminente realizzazione perché annunciati ai soci della Catullo SpA da realizzarsi nell'anno 2011, il che è impossibile senza la V.I.A.

Ai soci della Catullo SpA sono stati annunciati che saranno realizzati una serie di interventi, che comportano anche la costruzione di nuovi volumi edificabili, ma che però nel PAT - Piano di Assetto del Comune di Sommacampagna tutti questi volumi non sono stati previsti, come risulta dalla Delibera di adozione del PAT del 19 Gennaio 2009.

INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI									
Carico Insediativo Aggiuntivo				Standard Urbanistici					
				Primari		mqtot.	Secondari		mqtot.
Residenza (mc)	Nuova Edificazione	mc	0	mq/At.	10	0	mq/At.	20	0
	Altri interventi	mc	0	mq/At.	10	0	mq/At.	20	0
	Totale	mc	0	mq/At.	10	0	mq/At.	20	0
Produttivo (mq di s.t.)	Nuova Edificazione	mq	0	mq/mq s.t.	0,05	0	mq/mq s.t.	0,05	0
	Altri interventi	mq	0	mq/mq s.t.	0,05	0	mq/mq s.t.	0,05	0
	Totale	mq	0	mq/mq s.t.	0,05	0	mq/mq s.t.	0,05	0
Terziario (*) (mq di s.l.p.)	Nuova Edificazione	mq	0	mq/mq s.l.p.	0,5	0	mq/mq s.l.p.	0,5	0
	Altri interventi	mq	0	mq/mq s.l.p.	0,5	0	mq/mq s.l.p.	0,5	0
	Totale	mq	0	mq/mq s.l.p.	0,5	0	mq/mq s.l.p.	0,5	0
Turistico Ricettivo (mc)	Nuova Edificazione	mc	0	mq/mc	0,075	0	mq/mc	0,075	0
	Altri interventi	mc	0	mq/mc	0,075	0	mq/mc	0,075	0
	Totale	mc	0	mq/mc	0,075	0	mq/mc	0,075	0
Abitante Teorico (A.t.)		mc	150	Totale		Aree a standard	Ab. teorici	Standard per abitante	
Note	s.t. = superficie territoriale trasformabile					mq	n.	mq/At.	
	s.l.p. = superficie lorda di pavimento					0	0	0,0	
	(*) = compreso "Mirabilia"								

Credo che sia inutile proseguire nel voler ancora segnalare altre incongruenze e/o irregolarità e/o altre azioni commesse dall'Aeroporto Catullo... che potrebbero configurarsi, se accertati, quali reati penalmente perseguibili, visto che sono stati approvati degli aumenti di capitale senza segnalare l'obbligatorietà della V.I.A. che è l'unico strumento giuridico che approverebbe quei progetti, quegli ampliamenti e/o quegli incrementi capacitivi.

**Tutto ciò premesso con la presente sono a chiedere:**

**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.



## Al Sindaco del Comune di Sommacampagna: dott. Gianluigi Soardi

Considerato che l'Aeroporto Catullo probabilmente non avrà da rispondere positivamente alle richieste come sopra elencate, considerato che dette informazioni sono necessarie al sottoscritto al fine di poter presentare delle altre Osservazioni alla V.A.S. del P.A.T. di Sommacampagna, relative alle questioni ambientali e sanitarie, che potrebbero richiedere che sia reiterato tutto il procedimento della V.A.S. del P.A.T., considerato altresì che la richiesta che formulo al Sindaco di Sommacampagna è inerente la sua funzione di responsabile della salute pubblica si chiede che le richieste come indicate dai punti "A" fino a "F", come formulate al Presidente dell'Aeroporto Catullo, siano richieste anche dal Sindaco di Sommacampagna qualora entro 15 giorni detto Presidente non abbia da ottemperare.

### Alla Procura della Repubblica

**A\_** Considerato che nelle Delibere di Giunta e/o di Consiglio che le Amministrazioni Pubbliche hanno già e/o stanno approvando, non vi è alcun cenno relativo al fatto che il Piano di Sviluppo dell'Aeroporto Catullo, prima che i lavori e/o i potenziamenti e/o gli aumenti capacitivi siano attuati debba ottenere il Decreto di Compatibilità Ambientale come stabilito a seguito nella procedura di *scooping* e il conseguente del parere della Commissione V.I.A.-V.A.S. si chiede se in questa mancanza di informazione possa essere accertato un qualsiasi reato penalmente perseguibile.

**B\_** Considerato che i lavori e i progetti credo siano stati autorizzati dall'ENAC e considerato che la documentazione per la procedura di *scooping* è stata presentata al Ministero dell'Ambiente proprio dall'ENAC, si chiede di accertare se vi siano reati riconducibili a comportamenti e/o azioni dell'ENAC che possano essere penalmente perseguibili.

**C\_** Considerato che nei mesi di Ottobre e Novembre 2010, nei giorni in cui sono stati eseguiti i lavori sulla "testa pista 04", parrebbe che sia stato "spento" lo I.L.S. - *instrument landing system* - un sistema di terra e di bordo ideato per guidare gli aeromobili nella fase finale di un avvicinamento strumentale di precisione verso la pista di un aeroporto... si chiede alla Procura della Repubblica di verificare se tutti quei lavori non abbiano mai recato pericolo alla navigazione aerea e/o disturbo - dati i lavori notturni - alle popolazioni residenti nell'intorno aeroportuali.

### **Conclusioni**

Le informazioni come qui sono state richieste, mi sono necessarie al fine di segnalare alla Commissione Europea che quanto dalla stessa era stato determinato... NON è stato rispettato e in considerazione di ciò il sottoscritto ha titolo a inviare alla Commissione Europea "**nuovi elementi informativi**" come previsto nella lettera ricevuta il 13.1.2010

Di conseguenza, sulla base di tutte le informazioni raccolte, e in considerazione di tutti gli elementi testé descritti, Le comunico che i servizi della Commissione, in assenza di nuovi elementi informativi che possano indurre a una diversa conclusione, entro quattro settimane dalla data della presente, provvederanno ad archiviare la Sua denuncia. Le

Concludo definitivamente segnalando che... dato che tutte **queste richieste** sono tutte riconducibili all'ambito delle **problematiche ambientali** si ricorda, in particolare al Presidente dell'Aeroporto Catullo: Fabio Bortolazzi, che... **la presente Richiesta di Accesso Documentale riguardante la documentazione relativa all'Aeroporto "V. Catullo" trova la propria base legale nella "Normativa sull'accesso alle Informazioni Ambientali" (D.Lgs. 195/2005)** ed in considerazione delle norme contenute nel Decreto, Ella non può opporsi al rilascio dei documenti come richiesti.

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

Un cittadino "nativo" di Caselle:

*Beniamino Sandrini*

---

Qualora l'Aeroporto Catullo non avesse ancora avuto la conoscenza di alcuni dei documenti citati... si allegano:

- a\_ LETTERA della Commissione Europea del 13.01.2010
- b\_ LETTERA del Ministero dell'Ambiente del 13.11.2009
- c\_ PARERE della Commissione V.I.A.-V.A.S. del 30.09.2009