

**Beniamino Sandrini**  
Via del Fante, n° 21  
37066 CASELLE di Sommacampagna  
T. 0458581200 Cell. 3485214565  
Mail: beniaminosandrini@virgilio.it



Caselle d'Erbe, 03.07.2012

**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.*

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali  
E.prot DVA - 2012 - 0016095 del 04/07/2012

**Al Dott. Ion Codescu**  
Commissione Europea Ambiente  
Direzione Generale - Ambiente  
Capo Unità ENV.A.1 - Infrazioni  
Rue de la Loi, 200  
B-1049 BRUXELLES (Belgio)

**Al Ministero dell'Ambiente**  
Dir. Gen. per le Valutazioni Ambientali  
Divisione II  
Sistemi di Valutazione Ambientale  
Via Cristoforo Colombo, 44  
00147 ROMA  
DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

**Alla Procura della Repubblica**  
presso Tribunale di Verona  
Corte Giorgio Zanconati, 1  
37122 - VERONA  
prot.procura.verona@giustiziacert.it

**Al Comune di Sommacampagna**  
**Al Dirigente Ufficio Urbanistica**  
Via Carlo Alberto, 1  
37066 - SOMMACAMPAGNA  
sommacampagna.vr@cert.ip-veneto.net

**1° Oggetto, per la Commissione Europea:**

**Rinnovo della richiesta di riapertura pratica: EU-PILOT 240-08-ENVI, a seguito delle "dichiarazioni a mezzo stampa" dell'Ing. Michele Adami e dell'Ing. Mauro Carletti come pubblicate sulla Rivista "Strade & Autostrade" sul n° 3, Maggio-Giugno 2012.**

**2° Oggetto, per il Ministero dell'Ambiente:**

**Richiesta di interventi urgenti e indeferibili affinché la direttiva V.I.A. sia rispettata e venga fatta applicare all'Aeroporto: Valerio Catullo di Verona, a seguito della lettera dell'Ufficio Urbanistica del Comune di Sommacampagna, inviata il 27 Giugno 2012.**

In data 27 Giugno 2012, dal Comune di Sommacampagna, il sottoscritto ha ricevuto una lettera avente ad oggetto: "Procedimento di verifica dell'acquisizione al patrimonio comunale di aree, presso l'Aeroporto Valerio Catullo, sulle quali insistono opere illegittimamente realizzate in assenza di Valutazione di Impatto Ambientale. Comunicazioni. Segnalazione n. 11419 del 14.09.2011 ed integrazioni del 25.10.2011 n. 13917 del 11.11.2011 n. 14384 e del 18.11.2011 n. 14485"

<http://www.vivicaselle.eu/file/AVCsart270612.pdf>

Una lettera che è conseguente ad una serie di segnalazioni come di seguito queste sono qui richiamate:

14.09.2011

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

<http://www.vivicaselle.eu/file/AVC-PRO-dirURB.pdf>

25.10.2011

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

<http://www.vivicaselle.eu/file/AVC-PRO-dirURB-risp.pdf>

11.11.2011

"Riscontro alla Raccomandata del Comune di Sommacampagna del 3.11.2011 prot. 13664, in risposta alle segnalazioni inviate dal sottoscritto il 14.09.2011 e del 25.10.2011: Vista l'impossibilità di poter demolire delle opere, illegittimamente autorizzate all'Aeroporto di Verona, realizzate in difformità delle norme della Direttiva 85/337/CEE [senza la previa VIA] si chiede un "intervento urgente" al fine di acquisire, al patrimonio del Comune, dette opere".

<http://www.vivicaselle.eu/file/Lettera-11-11-11.pdf>

18.11.2011

"Richiesta URGENTE di ri-apertura della Procedura di Infrazione per VIOLAZIONE delle Direttive: 85-337-CEE e 97-11-CE della Pratica: EU-PILOT 240/08/ENVI per l'Aeroporto: Valerio Catullo di Verona, a sostegno e a supporto del procedimento, come questo avviato dal Comune di Sommacampagna".

<http://www.vivicaselle.eu/file/AVC-CEA-SomVilblog.pdf>

Prima di entrare nel merito della lettera del Comune di Sommacampagna del 27.06.2012, credo vada ricordato - come esempio di opere realizzate all'Aeroporto Catullo, senza la Valutazione di Impatto Ambientale - quanto descritto nell'articolo pubblicato su "Strade & Autostrade" avente questo titolo: "La riqualifica della pista di volo dell'aeroporto Valerio Catullo" e avente questo sottotitolo: "Il progetto esecutivo degli interventi in Testata 22 e Testata 04 dello scalo aeroportuale di Verona".

<http://online.stradeeautostrade.it/articolo/000012062616001>

Da anni il sottoscritto, sosterrebbe la necessità che per valutare quanto eseguito, potenziato ed incrementato all'Aeroporto Catullo di Verona, fosse, e sia, necessario predisporre una "Perizia Asseverata" che attesti - inequivocabilmente - le opere e gli interventi realizzati all'Aeroporto di Verona... almeno a partire dal 14 Marzo 1999.

Ma la richiesta della "Perizia Asseverata", non è mai stata accolta e tantomeno poi, non è mai stata richiesta da nessun Organismo Pubblico al fine di accertare le realizzazioni aeroportuali.

Nei giorni scorsi il sottoscritto ha appreso dell'esistenza di un articolo pubblicato sulla Rivista: "Strade & Autostrade" del n° 3 - Maggio-Giugno 2012 il cui titolo è il seguente: "La riqualificazione della pista di volo dell'Aeroporto Valerio Catullo", un articolo, a firma di: Michele Adami (Ingegnere Responsabile Progettazione Infrastrutture della Società Aeroporto Valerio Catullo SpA) e Mauro Carletti (Ingegnere Progettazione Infrastrutture della Società Aeroporto Valerio Catullo SpA) e per questo motivo le loro "dichiarazioni a mezzo stampa", potrebbero anche avere un valore diverso dalle mie segnalazioni.

Nel seguito si riproduce l'articolo pubblicato su "Strade & Autostrade" contenente le dichiarazioni degli autori dell'articolo: Ing. Michele Adami e Ing. Mauro Carletti (della Catullo SpA) ricordando le loro specifiche responsabilità relativamente alla progettazione della... "riqualificazione della pista"

<b>Aeropporti &amp; Hub</b>	
48 La riqualifica della pista di volo dell'aeroporto Valerio Catullo <i>Michele Adami - Mauro Carletti</i>	
56 Quale futuro per l'aviazione in Europa? <i>Fabio Camnasio</i>	
60 Il modello EDMS: controllo degli inquinanti in un ciclo ITO aeronautico <i>Roberto Devoto - Nicoletta Rassi</i>	
<a href="http://www.stradeeautostrade.it">www.stradeeautostrade.it</a>	



93

3 Maggio/Giugno 2012 - Anno XVI

## Editoriale

- 5 Quali strategie per il rilancio delle infrastrutture?  
*Claudio Capocelli*

## Strade & Autostrade

- 11 L'Osservatorio ANAS  
*A cura di Marina Capocelli*
- 18 Da Roma a Brindisi,  
archeologia e paesaggio  
*Simone Quilici*



## Pavimentazioni & Mantii

- 22 Piste ciclo-pedonali  
con fruibilità immediata  
*Fulvio Bolabacchio*
- 25 Un drenaggio sostenibile delle acque  
per favorire l'equilibrio idrologico  
*Enrico Corio*
- 28 Sulla strada di un Bene monumentale  
*Giuseppe Davi*



## Gallerie & Tunneling

- 30 Galleria di Gallerie  
*A cura di Monica Sigismondo*



## Ponti & Viadotti

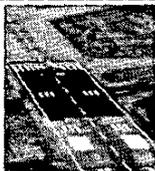
- 34 Impalcati metallici sul Piave:  
un ponte nel ponte  
*Nicola Prisco - Alessandro Cortin - Enrico Viviani - Fabio Nicchio*
- 42 I ponti stralati di Malpensa  
*Ufficio Stampa Mapei SpA*

## Ferrovie & Metropolitane

- 46 Le vie del ferro  
*A cura di Gaetano Moroni*

## Aeroporti & Hub

- 48 La riqualifica della pista di volo  
dell'aeroporto Valerio Catullo  
*Michela Adams - Mauro Carletti*
- 56 Quale futuro per l'aviazione in Europa?  
*Fabio Camnasio*
- 60 Il modello EDMS:  
controllo degli inquinanti in un ciclo LTO aeronautico  
*Roberto Davoto - Nicoletta Rassi*



## Porti & Idrovie

- 66 Il progetto della piastra logistica di Taranto  
*Luca Lanzoni*

## Asfalti & Bitumi

- 72 Impianti mobili per  
conglomerati bituminosi  
*Alessio Belloli*
- 76 Alta livello tecnologico  
e di progettazione  
*Mario Carlotto*

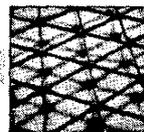
## Cementi & Calcestruzzo

- 78 Il pozzolanico è sostenibile  
*Simona Cardone*
- 80 Scatolari prefabbricati post-tensionati  
per sottopassi ciclo-pedonali  
*Renzo Cavatini*
- 83 Il sistema di impermeabilizzazione  
vasca stagna Igrotac® Isotank  
*Angelo Valsecchi - Gabriele Cappella'li*



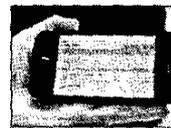
## Materiali & Inerti

- 86 Le applicazioni dei geosintetici  
nelle infrastrutture viarie  
*Dario Carnovali*
- 90 Nuovi campi di impiego  
per geocompositi  
*Augusto Ugolini*



## Tecnologie & Sistemi

- 96 Il tunnel tecnologico  
*Massimo Cappellotto*
- 98 Anche i dati viaggiano sicuri  
*Raffaella Mestroni*



## Macchine Stralati

- 100 Vibrofinitrici oltre ogni aspettativa  
*Marzio Gatti*
- 104 Innovazione continua nella stabilizzazione  
e nel riciclaggio a freddo  
*Mario Garofalo*

## Macchine Movimento Terra

- 106 Il design più moderno per  
escavatori della nuova gamma
- 109 Gestione intelligente per la redditività  
di cantiere e la protezione dell'ambiente
- 111 Una generazione gommatata e potente
- 114 Potente, coppia e produttività  
di livello superiore





Il progetto esecutivo degli interventi in Testata 22 e Testata 04 dello scalo aeroportuale di Verona

Aeroporti & Hub

# LA RIQUALIFICA DELLA PISTA DI VOLO DELL'AEROPORTO VALERIO CATULLO

Michele Adami\*  
Mauro Carletti\*\*

Il giorno 28 Novembre 2010 per la fase A-Testata 04 e il giorno 19 Maggio 2011 per la fase B-Testata 22 sono stati ultimati i lavori di riqualifica delle porzioni della pista di volo in Testata 04 e 22 dell'aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca, mantenendo l'Aeroporto aperto e regolarmente funzionante dalle ore 6.00 alle ore 23.00 local time di ciascun giorno. L'obiettivo dei lavori è stato riqualificare le infrastrutture di volo minimizzando i disagi operativi e le attività dello scalo, garantendo al contempo i massimi livelli di sicurezza richiesti dalla Normativa internazionale.

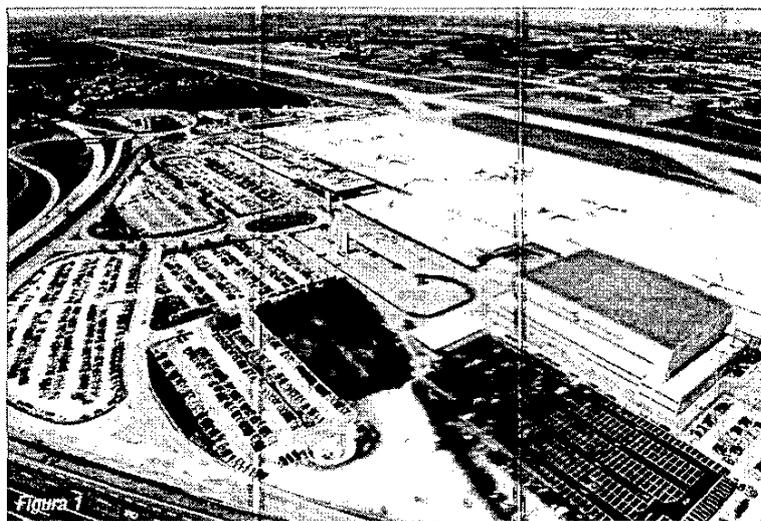


Figura 1

L'aeroporto Valerio Catullo è classificato come aeroporto civile aperto al traffico commerciale nazionale ed internazionale ed è situato a 12 km da Verona.

L'orientamento magnetico dell'attuale pista di volo è 45°23'47"N 010°53'17" E (WGS84) dando origine al sistema di piste 04-22 con una lunghezza di pista (TORA) pari a 3.068 m e una larghezza pari a 45 m oltre a due fasce antipolvere (shoulders) di larghezza pari a 7,5 m ciascuna.

La pista è classificata con il codice 4E.

Fino al 2010, le testate della pista di volo 22-04 erano costituite da lastroni in calcestruzzo delle dimensioni di circa 5x5 m e spessore me-

dio di 50 cm. Si ipotizza essere state costruite nei primi anni Settanta dall'Aeronautica Militare e successivamente negli anni Ottanta-Novanta oggetto di interventi per manutenzione luci di pista.

Il potenziale degrado del sistema di calcestruzzo avrebbe potuto presentarsi all'intensificarsi del traffico aereo decollante per la pista 04, verso Verona, percorrendo i raccordi 04 B, via di rullaggio Tango (T), raccordo Bravo (B) per poi decollare dalla Testata 04.

Questo percorso è stato reso possibile alle aeromobili civili da soli sette anni, essendo stata concessa l'autorizzazione all'utilizzo della via di rullaggio Tango (T) con l'assegnazione al traffico per tramite di ENAC, alla Società di gestione nel anno 2004.



Figura 2



Gli aeromobili civili che attraversano le lastre di calcestruzzo presentano un carico per ruota decisamente superiore rispetto agli aeromobili militari per cui la pista è stata originariamente progettata. Pertanto, il passaggio degli aeromobili civili di grandi dimensioni ha accelerato il processo di invecchiamento della pista.

Agli inizi del 2007 sono state eseguite delle verifiche piano-altimetriche da parte della Società ADG Engineering che hanno evidenziato la necessità di riprofilare la pista nel lato Testata 22 in calcestruzzo, ed è stato quindi richiesto alla stessa di valutare un intervento in tal senso.

Nel 2008 si è richiesto ad altri Ingegneri Professionisti una valutazione dello stato delle testate, eseguendo anche delle carotature e prove di laboratorio e confrontando le diverse ipotesi progettuali proposte.

## Il progetto

L'incarico professionale, affidato nella primavera del 2009 all'Ing. Giovanni Bulferetti (Ordine di Brescia), prevedeva la riqualifica delle restanti due porzioni di pista in calcestruzzo leggermente armato nel rispetto tassativo delle seguenti condizioni imposte dalla Società di gestione al fine di minimizzare i disagi operativi e l'attività dello scalo garantendo al contempo i massimi livelli di sicurezza richiesti dalla Normativa internazionale:

- ◆ realizzare le opere mantenendo l'aeroporto aperto e regolarmente funzionante dalle ore 6.00 alle ore 23.00;
  - ◆ limitare il declassamento dello scalo;
  - ◆ programmare ed eseguire i lavori nel pieno rispetto della sicurezza sia dell'aeroporto che delle Maestranze;
  - ◆ ottimizzare i tempi di esecuzione al fine di ridurre la durata dei singoli interventi da realizzare nei periodi di scarso traffico per l'aeroporto.
- Venivano previste in progetto due macrofasi di realizzazione dell'opera:
- ◆ la prima, da attuarsi nell'autunno 2010, per una durata di 40 giorni prevedeva la riqualifica della porzione in calcestruzzo della Testata 04 (120 x 45 m) e la realizzazione del raccordo provvisorio W in Testata 22 con l'asportazione di 2.500 m<sup>3</sup> di calcestruzzo e stesa di 11.000 m<sup>2</sup> di asfalto;
  - ◆ la seconda, da attuarsi nella primavera 2011, prevedeva la riqualifica della Testata 22 (240 x 45 m) con asportazione di 6.000 m<sup>3</sup> e stesa di 11.700 m<sup>2</sup> di asfalto.

Tra i mesi di Ottobre-Novembre 2010 e Marzo-Maggio 2011 si sono infatti eseguiti tre distinti interventi per la demolizione dei tratti di pista ancora in calcestruzzo e per la successiva ricostruzione con pavimentazioni di tipo flessibile.

Nella soluzione progettuale adottata si è prevista la sostituzione completa delle due rimanenti porzioni di pista ancora in calcestruzzo leggermente armato con una nuova pavimentazione flessibile avente, per

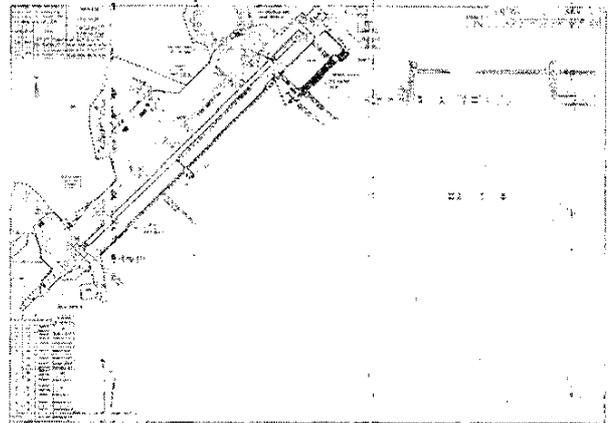


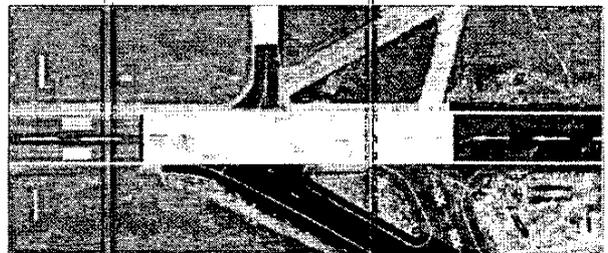
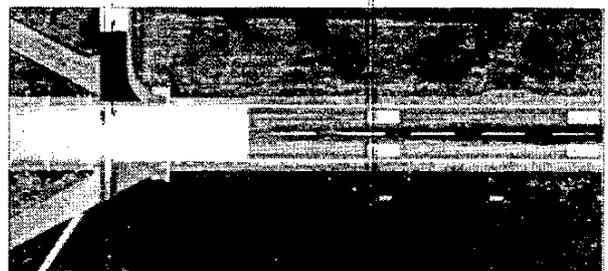
Figura 4 - AO LIPX 2-1 AIP ITALIA: la situazione analogica prima dell'intervento e a completamento lavori



Figura 5 - Distanze dichiarate (condizioni iniziali)



Figure 3A, 3B, 3C e 3D - Le macrofasi di realizzazione dell'opera





ovvi motivi di continuità ed omogeneità, caratteristiche simili a quanto già realizzato nel 2002 per il prolungamento della Testata 22, fatte salve alcune migliorie qualitative del tappeto di usura e modeste variazioni della sezione trasversale tipo oltre a nuovi impianti AVL (Aiuto Visivo Luminosi).

Il progetto è stato sviluppato in conformità alle Normative vigenti ENAC ed alle raccomandazioni ICAO.

I lavori sopra menzionati si sono sviluppati in tempi successivi seguendo procedure e fasature volte a minimizzare l'impatto delle diverse lavorazioni sulla normale operatività aeroportuale ed a tal fine tutte le lavorazioni si sono svolte esclusivamente in orario notturno. La gara è stata aggiudicata all'ATI tra P.I. 2000 di Forlì ed il Gruppo Adige Bitumi di Mezzocorona (TN).

Schematicamente l'intervento di bonifica è stato suddiviso in tre distinti interventi di manutenzione e più precisamente:

- riqualifica della Testata 04 previa realizzazione di una "soglia provvisoria", spostata di circa 300 m, compresa l'installazione di una nuova barra di PAPI (Precision Approach Path Indicator), l'adeguamento degli impianti AVL (Aiuti Visivi Luminosi) e della segnaletica orizzontale;
- costruzione di un raccordo provvisorio per il collegamento del piazzale aeromobili alla nuova "soglia provvisoria" della Testata 22, prevista spostata di 450 m per by-passare la zona di pista in calcestruzzo da demolire, e bonifica del raccordo E per garantire una migliore operatività dello scalo durante i successivi lavori;
- riqualifica della Testata 22 previo spostamento della "soglia provvisoria" di circa 450 m compreso adeguamento degli impianti AVL, segnaletica orizzontale e demolizione del raccordo provvisorio W a fine lavori.

### La riqualifica della pista di volo in Testata 04 e la realizzazione del raccordo provvisorio W

L'intervento è stato eseguito tra il 28 Settembre e il 13 Novembre 2010 (45 giorni lavorativi), con chiusura notturna della pista dalle 23.00 alle 6.00, esclusi sabato e domenica

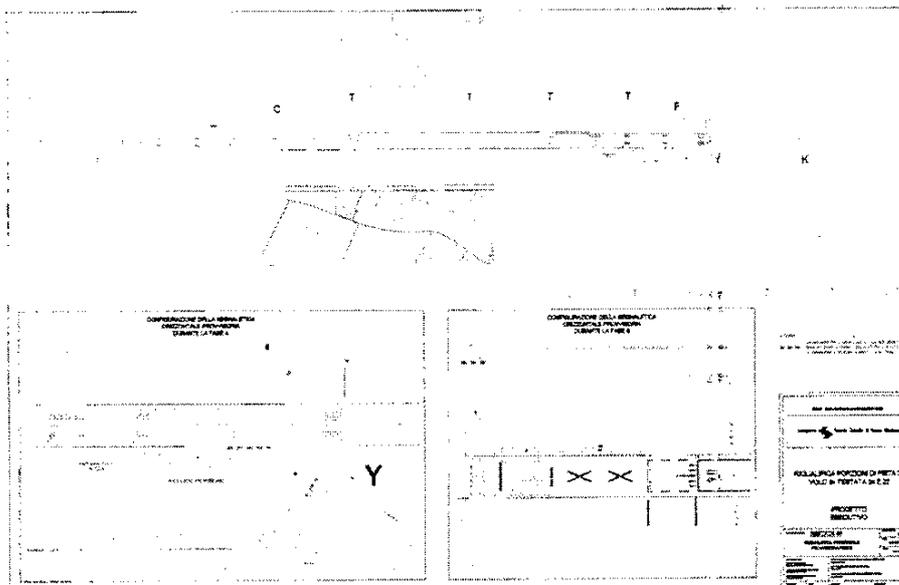


Figura 6 - La riqualifica della pista di volo in Testata 04 (Progetto esecutivo)

Strato	Descrizione	Spessori	Quantità (m <sup>2</sup> )
Pavimentazione rigida	Demolizione lastre calcestruzzo leggermente armato	Variabile da 30 a 45 cm	7.406
	Superficie fresa variabile	Variabile 20-25 cm	2.880
Sottolavazione	Scarifica e rollatura per preparazione sottofondo		7.500
Fondazione	Misto cementato	20 cm	5.925
Base	Base in conglomerato bituminoso	15 cm	5.925
Strato di collegamento	Binder	7 cm	5.925
Usura	Manto di usura con bitume modificato tipo hard	6 cm	9.410
	Cuspidotti		1.938
	Verniciatura per nuova segnaletica		6.460
	Verniciatura per cancellazioni segnaletica esistente		6.023

Tabella 1 - I numeri delle lavorazioni in Testata 04 nella prima fase d'intervento

Fresatura shoulders esistenti	1.222 m <sup>2</sup>
Scarifica e rollatura per preparazione sottofondo	8.385 m <sup>2</sup>
Bonifica sottofondo (trattamento stabilizzato con cemento)	7.165 m <sup>2</sup>
Base in conglomerato bituminoso	5.675 m <sup>2</sup>
Binder	5.675 m <sup>2</sup>
Manto di usura	8.385 m <sup>2</sup>

Tabella 2 - I numeri delle lavorazioni del raccordo W realizzato nella prima fase d'intervento

Nel primo intervento si è proceduto alla demolizione e alla ricostruzione di una porzione di pista esistente in calcestruzzo in Testata 04 per una superficie complessiva di nuova pavimentazione definitiva

strutturale pari a 5.400 m<sup>2</sup> (120 x 45 m) oltre al rifacimento del collegamento del raccordo B con la Testata 04 ed alla riqualificazione raccordo E, ottenendo una superficie totale riqualificata pari a 8.625 m<sup>2</sup>. In particolare il primo intervento, caratterizzato dallo spostamento della "Soglia Pista 04" e del "Fine Pista 22" nella posizione provvisoria, ha restituito i numeri descritti nella Tabella 1.

Il secondo intervento ha visto la costruzione (autunno 2010) e la successiva demolizione (Maggio 2011) di un nuovo "raccordo provvisorio W" della superficie complessiva pari a circa 5.675 m<sup>2</sup>.

In particolare questo secondo intervento, caratterizzato dalla costruzione di due nuovi basamenti per le due barre di "PAPI spostati", ha restituito i numeri descritti nella Tabella 2.

“BUCO” sulla pista

Piste

“BUCO” sulla pista

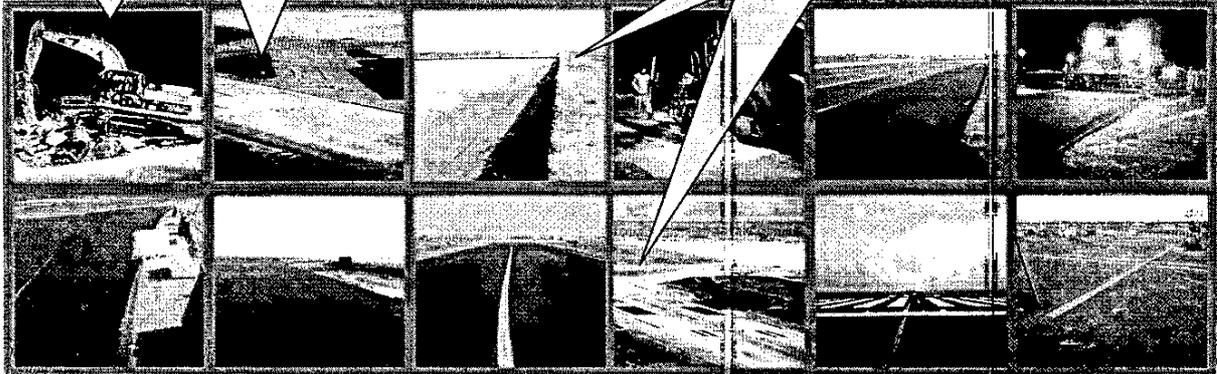


Figura 7 - Partendo dalla prima riga, da sinistra a destra: 1) Fresatura e demolizione; 2) Demolizione; 3) Sottofondo rollato; 4) Misto cementato 20 cm; 5) Base in conglomerato bituminoso 15 cm; 6) Binder in conglomerato bituminoso 7 cm; 7) Usura con bitume Hard 6 cm; 8) Nuovo raccordo W provvisorio; 9) Raccordo E; 10) Attivazione raccordi W + E e soglia spostata; 11) AVL segnali Aiuto Visivo Luminoso; 12) Nuova segnaletica

### La riqualifica della pista di volo in Testata 22 e del raccordo W

L'intervento è stato eseguito tra il 15 Marzo e il 10 Maggio 2011 (45 giorni lavorativi), con chiusura notturna della pista dalle 23.00 alle 6.00, esclusi sabato e domenica.

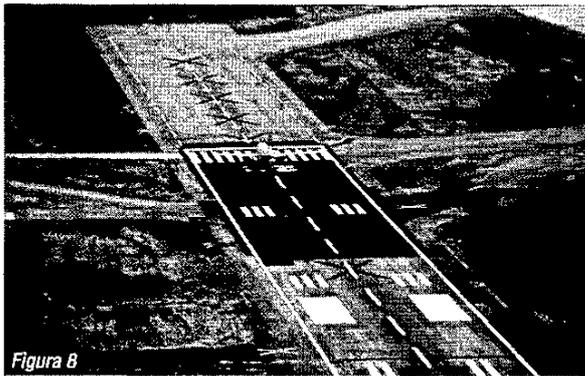


Figura 8

Strato	Descrizione	Spessore	Quantità (m <sup>2</sup> )
Pavimentazione rigida	Demolizione lastre calcestruzzo leggermente armato	Variabile da 30 a 45 cm	11.700
	Superficie fresata variabile	Variabile 20-25 cm	814
Sottofondazione	Scarifica e rollatura per preparazione sottofondo		12.544
Fondazione	Misto cementato	20 cm	12.544
Base	Base in conglomerato bituminoso	15 cm	12.953
Strato di collegamento	Binder	7 cm	13.423
Usura	Manto di usura con bitume modificato tipo hard	6 cm	16.155
	Cavidotti		3.799
	Verniciatura per nuova segnaletica		7.895
	Verniciatura per cancellazioni segnaletica esistente		7.351
	Riparto del terreno		7.170

Tabella 3 - I numeri delle lavorazioni in Testata 22 nella seconda fase d'intervento

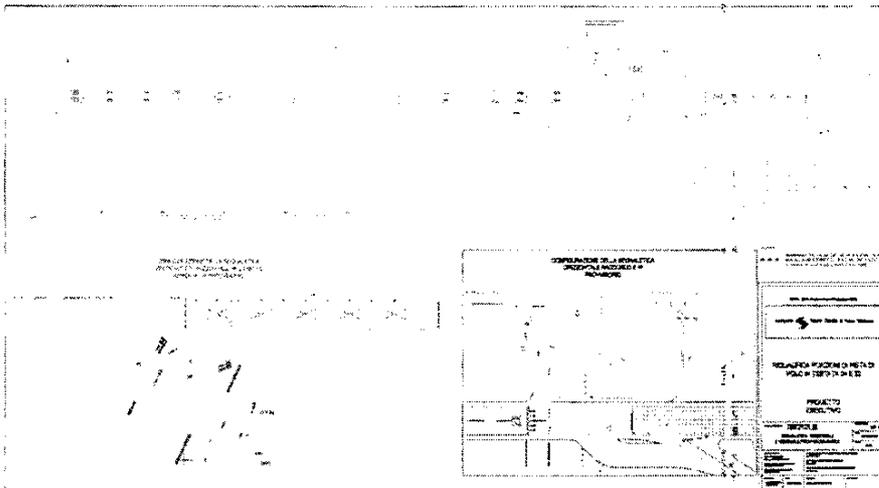


Figura 9 - La riqualifica della pista di volo in Testata 22 (progetto esecutivo)

In questo terzo intervento si è proceduto alla demolizione e ricostruzione di una discreta porzione di pista esistente in calcestruzzo in Testata 22 per una superficie complessiva di nuova pavimentazione definitiva strutturale pari a 11.700 m<sup>2</sup> (260 x 45 m) oltre alla bonifica dell'attacco del raccordo F con la pista ed alla riqualificazione del raccordo W, ottenendo una superficie totale riqualificata pari a 12.745 m<sup>2</sup>. L'intervento, caratterizzato dallo spostamento della "soglia pista 22" e della "fine pista 04" nella posizione provvisoria, ha restituito i numeri descritti nella Tabella 3.

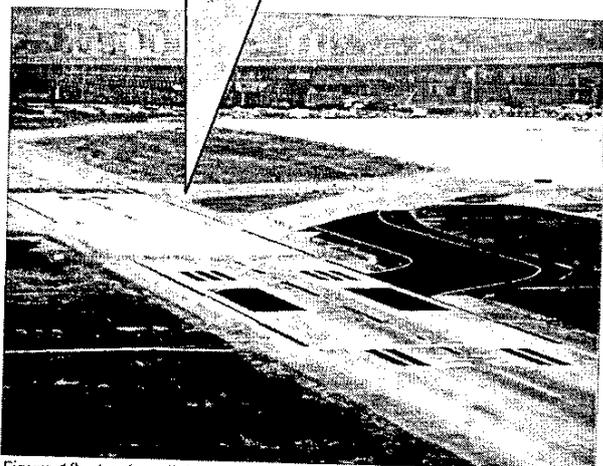


Figura 10 - La demolizione della Testata 22 e il raccordo W provvisorio

### La demolizione della fondazione stradale e la sagmatatura del sottofondo

Trattasi di una lavorazione delicata in quanto alla buona capacità produttiva occorre abbinare una altrettanto buona capacità di selezione del materiale oltre che il rispetto delle quote di progetto.

La composizione delle squadre adibite al completamento di tale attività è risultata simile a quelle utilizzate per la demolizione della pavimentazione rigida inserendo altresì attrezzature più idonee quali motorgrader e livelli laser garantiti di maggiore precisione e finitura.

Pertanto, gli escavatori cingolati (i CAT 323) hanno rimodellato il fondo, mentre il motorgrader CAT 12 HSE (15 t), coadiuvato da livello laser, ha regolarizzato e messo in quota il fondo scavo: tre rulli Bomag BW213 DG, utilizzati alla compattazione del piano, hanno completato la composizione della squadra.

### La messa in opera del misto cementato e del conglomerato bituminoso

Gruppo Adige Bitumi SpA ha svolto interamente queste due attività ed

ha fornito dal suo impianto, sito nella vicina Dosso-buono, i materiali costituenti il nuovo pacchetto di pavimentazione della pista. Nonostante le produzioni necessarie fossero molto impegnative (180 t/ora), usufruendo della potenzialità di un impianto tipo Marini M220 avente una produttiva nominale di 220 t/ora a una distanza inferiore ai 10 km, sono state eliminate soste e scongiurati fermo macchina, garantendo così la stesa dei conglomerati a temperature ottimali nel rispetto delle strette tempistiche. L'approvvigionamento costante ha impegnato il varco doganale di ingresso al sedime aeroportuale con più di 40 passaggi per notte.

Sia la stesa del misto cementato che quella dei conglomerati bituminosi è avvenuta con le stesse macchine operatrici per tutti gli interventi (Fase 1-2 + RW). Una vibrofinitrice cingolata del tipo Voegelé Super 2100 (resa teorica 1.100 t/ora; capacità di carico tramoggia di 14 t; peso operativo > 30 t; banco di serie tipo ABS00TP1 variabile), accompagnata da due rulli tandem (un Bomag 184 AD del peso di 14 t, un rullo tandem Bomag 174 AD del peso di 9.5 t) dotati di misurazione in continuo del grado

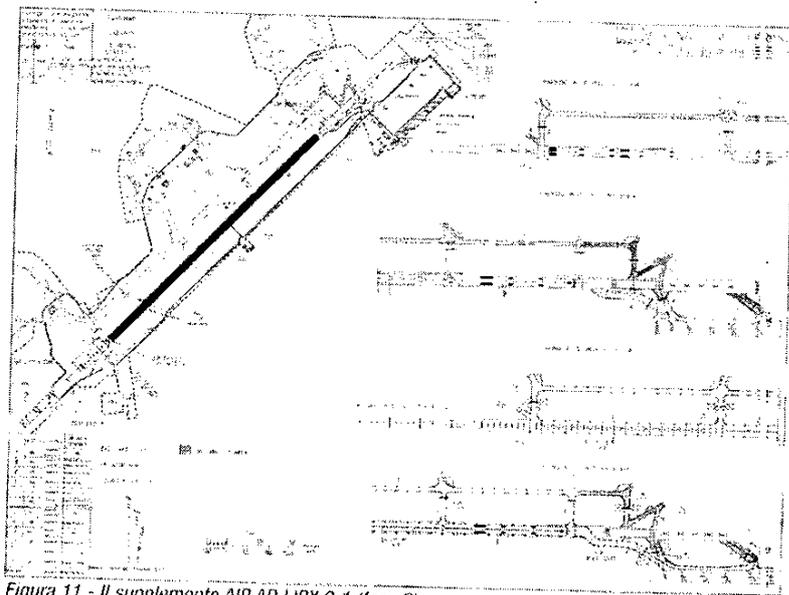


Figura 11 - Il supplemento AIP AD LIPX 2-1 (fase 2)

### La demolizione della pavimentazione rigida

Per tale lavorazione l'Appaltatore è ricorso ad un metodo di demolizione più tradizionale e sicuro, impiegando escavatori di grosse dimensioni dotati di martello demolitore.

Nel caso specifico, la composizione della squadra di demolizione è stata così decisa: tre escavatori CAT 330/336 equipaggiati di martello demolitore Krupp HM 2400 e due CAT 323 destinati al carico su tre dumper articolati CAT 730.

Il sito di deposito, individuato all'interno del sedime aeroportuale, in un'area in T04 localizzata al di fuori della strip, ha permesso il veloce allontanamento dei blocchi di calcestruzzo assicurando, in tempi diversi e durante orari diurni, un più comodo e sicuro trasferimento del materiale di risulta a sito di trasformazione (stabilimento di Dosso-buono del Gruppo Adige Bitumi Impresa SpA). L'organizzazione così adottata ha garantito una produzione pari a 2.350 m<sup>3</sup>/notte (circa 120 m<sup>3</sup>/ora per escavatore) che ha permesso di sostenere le tempistiche imposte dal programma lavori contrattuale.

di compattazione raggiunta ("Asphalt Manager") in grado di regolare l'intensità di compattazione in funzione della temperatura del conglomerato e da un rullo gomma gomma (CAT PS 300 con peso operativo di 24 t) utilizzato sul misto cementato, sulla base e sul binder, hanno formato la squadra tipo per le suddette lavorazioni.

Particolare attenzione si è tenuta nel garantire planarità, omogeneità e regolarità di stesa. A tal fine si è adottata la tecnica del filo guida, a partire dal misto cementato, passando per la base, fino al binder: su entrambi i lati della finitrice sono stati posizionati ogni 10 m dei picchetti alti a sostenere un apposito filo che una volta posto alla quota topografica di progetto ha la funzione di appoggio e riferimento per i palpatori di livellazione del banco della vibrofinitrice, riducendo così gli eventuali errori di stesa a pochi millimetri.

Da evidenziare inoltre la cura prestata nell'esecuzione dei giunti longitudinali e trasversali, tagliati meccanicamente ed emulsionati con attenzione. In tutti gli strati di pavimentazione i giunti longitudinali sono stati sfalsati di minimo 15 cm garantendo alla struttura maggiore stabilità nel tempo e minori punti critici.



## I controlli finali e l'agibilità

Ad ultimazione dei lavori, si è proceduto alla verifica strutturale delle nuove pavimentazioni realizzate, ed in particolare alla loro classifica secondo il metodo ACN/PCN di cui ai disposti previsti dall'ICAO - Annesso 14. La Ditta incaricata di eseguire lo studio è stata la Sineco SpA (Milano) il cui laboratorio è accreditato alla UNI-EN 17025 "Requisiti generali per la competenza dei laboratori di prova di taratura".

La verifica si è svolta mediante l'attuazione delle seguenti fasi:

- ◆ indagini di portanza mediante deflettometro dinamico pesante ad alto rendimento 8081 HWD (Modello Dynatest 8081), per la misura dei bacini di deflessione;
- ◆ analisi ed elaborazione dei dati provenienti dalle indagini di campagna, con determinazione e restituzione delle caratteristiche strutturali delle pavimentazioni, espresse in termini di "moduli elastici" degli strati della pavimentazione e del sottofondo e dei parametri ACN e PCN, secondo Annesso 14 della Norma ICAO, calcolati in rapporto all'aeromobile critico di riferimento.

Il servizio è stato svolto in conformità ai disposti normativi vigenti.

## Le indagini di campagna

Le prove di tipo non distruttivo sono state condotte mediante deflettometro dinamico pesante a massa battente, Dynatest 8081 HWD (Heavy Weight Deflectometer) Test System, appositamente ideato per le pavimentazioni aeroportuali soggette a forti carichi dinamici.

Tale apparecchiatura è in grado di generare carichi di picco fino a 250 kN e, dunque, di riprodurre le sollecitazioni imposte dall'aereo critico di progetto (Figure 12A, 12B e 12C). L'analisi e l'elaborazione dei dati hanno permesso di determinare le caratteristiche meccaniche (moduli dinamici) dei materiali costituenti la pavimentazione e quelle del sottofondo e quindi i valori di PCN previsti dall'ICAO.

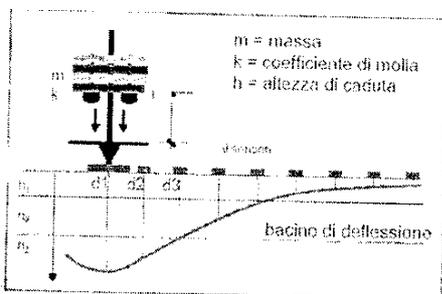


Figure 13A e 13B

I test sono stati disposti secondo allineamenti paralleli all'asse pista, in modo di investigare l'intera lunghezza delle testate e per una larghezza tale da testare la parte di pavimentazione maggiormente sollecitata dai carichi.

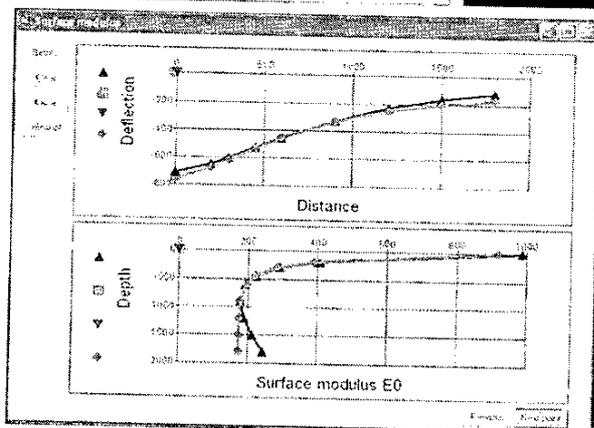


Figure 12A, 12B e 12C

Prima dell'inizio della sessione di prova, in accordo con la Commitente sono state fissate le posizioni di zero relativo per ogni testata come riportato nelle Figure 13A e 13B.

La configurazione dell'apparecchiatura è stata ottimizzata in seguito ai test effettuati direttamente in loco, tenendo in considerazione l'effettiva rigidità della sovrastruttura da esaminare e la tipologia di carico sulla pavimentazione che si voleva simulare, secondo le specifiche sotto riportate:

- ◆ masse di battuta: 700 kg;
- ◆ piastra di carico: diametro di 300 mm;
- ◆ sequenza di acquisizione: tre battute per punto stazione con pressioni di contatto variabili per i tre diversi livelli di carichi: 2.300-2.400 kPa;
- ◆ sensori: nove in linea a distanza pari a 0 / 200 / 300 / 450 / 600 / 900 / 1.200 / 1.500 / 1.800 mm dal centro della piastra di carico;
- ◆ finestra di campionamento: 60 ms.



## L'elaborazione dei dati

Il calcolo dei moduli elastici della pavimentazione è stato eseguito mediante l'utilizzo dell'applicativo "Elmod Ver. 5.1.7" della Dynatest; tale software permette di schematizzare la sovrastruttura come un multistrato elastico ed isotropo di spessore semi-infinito. I moduli elastici dei singoli sono stati calcolati mediante l'applicazione di algoritmi di "back-calculation" ed in particolare per mezzo del M.E.T. (Method of Equivalent Thickness).

Tale procedura è basata sulla teoria di Odemark, per cui lo stato tensionale agente in un determinato punto della pavimentazione dipende dalla rigidità degli strati sovrastanti; i coefficienti correttivi vengono applicati direttamente agli spessori dei vari strati della pavimentazione, in modo tale da effettuare la trasformazione da multistrato elastico a semispazio equivalente. Il sottofondo può essere schematizzato attraverso un modello costitutivo non lineare.

## La modellazione adottata in fase di back-calculation

I modelli stratigrafici di dettaglio delle sovrastrutture semirigide e i relativi spessori, sono stati forniti dalla Committente e in funzione delle successive elaborazioni di validazione, il modello di calcolo utilizzato per la stima dei moduli elastici della sovrastruttura e del sottofondo, ha considerato, per i tre interventi, un primo strato in conglomerato bituminoso di 28 cm, un secondo strato (fondazione in misto cementato) di 20 cm e infine strati di appoggio non legati.

I valori dei moduli del conglomerato bituminoso, calcolati alla temperatura di prova, misurata durante l'acquisizione tramite appositi fori nella pavimentazione, sono stati quindi riportati mediante apposite relazioni, alla temperatura di riferimento di 20°C.

Nelle Figure 14A e 14B si riportano gli schemi stratigrafici assunti e i valori medi dei moduli ricavati per ogni strato e per il sottofondo.

## La verifica ACN/PCN

Il calcolo dei parametri ACN/PCN delle pavimentazioni rilevate è stato effettuato, su scala temporale di dieci anni, assumendo come aereo critico il Boeing 737-800 con un numero di movimenti pari a 493.821.

Il valore di ACN (Aircraft Classification Number), in relazione alle classe del sottofondo ed al tipo di pavimentazione, è stato desunto dalla Tabella 4.

I valori di PCN<sup>1</sup> calcolati in funzione dei nuovi parametri meccanici (Moduli) delle pavimentazioni/sottofondo e del traffico, vengono riportati, unitamente ai valori "ante intervento", nella Tabella 5.

Infine, come richiesto dalla Normativa ICAO Annesso 14, al valore numerico del PCN è stato assegnato un codice indicante la tipologia della pavimentazione (F: pavimentazione flessibile; R: pavimentazione rigida), la categoria del sottofondo (A: alla resistenza  $K > 120 \text{ MN/m}^2$  per pavimentazioni rigide e  $\text{CBR} > 13\%$  per pavimentazioni flessibili), la pressione di gonfiaggio ammissibile (W: nessun limite di pressione) ed il metodo utilizzato per la valutazione del PCN (T: valutazione tecnica).

## Conclusioni

I lavori si sono svolti nel rigoroso rispetto delle condizioni di sicurezza previste, con la piena collaborazione dell'ENAC, Enav, Aeronautica Militare, della Direzione Tecnica della Società Aeroporto Catullo, della Safety e di tutti gli altri Enti preposti. Grazie alla capacità dell'Impresa Appaltatrice ed alle notevoli attrezzature e mezzi d'opera posti in campo, i lavori sono stati eseguiti a regola d'arte nell'assoluto rispetto dei tempi previsti e persino ultimati con un certo anticipo nell'ultima fase. Al fine di dare un'idea pratica della dimensione dei lavori, si evidenzia che la produzione raggiunta per la demolizione della porzione di pista in calcestruzzo - compreso l'allontanamento dei materiali

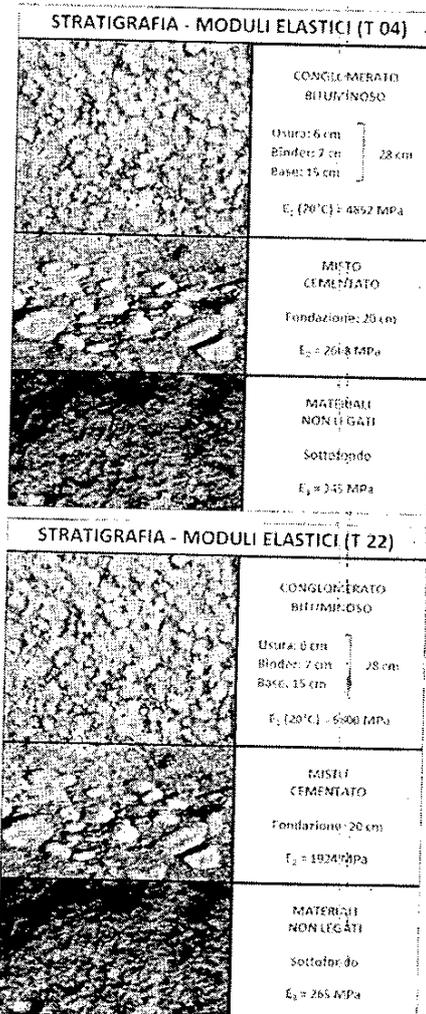


Figure 14A e 14B

ACN Boeing B/37-800	Flessibile pavement subgrade CBR				Riga pavement subgrade (MN/m <sup>2</sup> )			
	High	Medium	Low	V. Low	High	Medium	Low	V. Low
	A	B	C	D	A	B	C	D
Moduli Mod. (MPa)	15	10	6	3	150	80	40	20
TPO Tensione (MPa)	79.232	44	46	51	56	51	53	56
	41.400	21	21	23	26	24	25	26

Tabella 4

Intervento	Capacità portante		
	ACI	PCN	CBR
Ante intervento	51	58	R/A/W/T
Post intervento	44	> 90	F/A/W/T

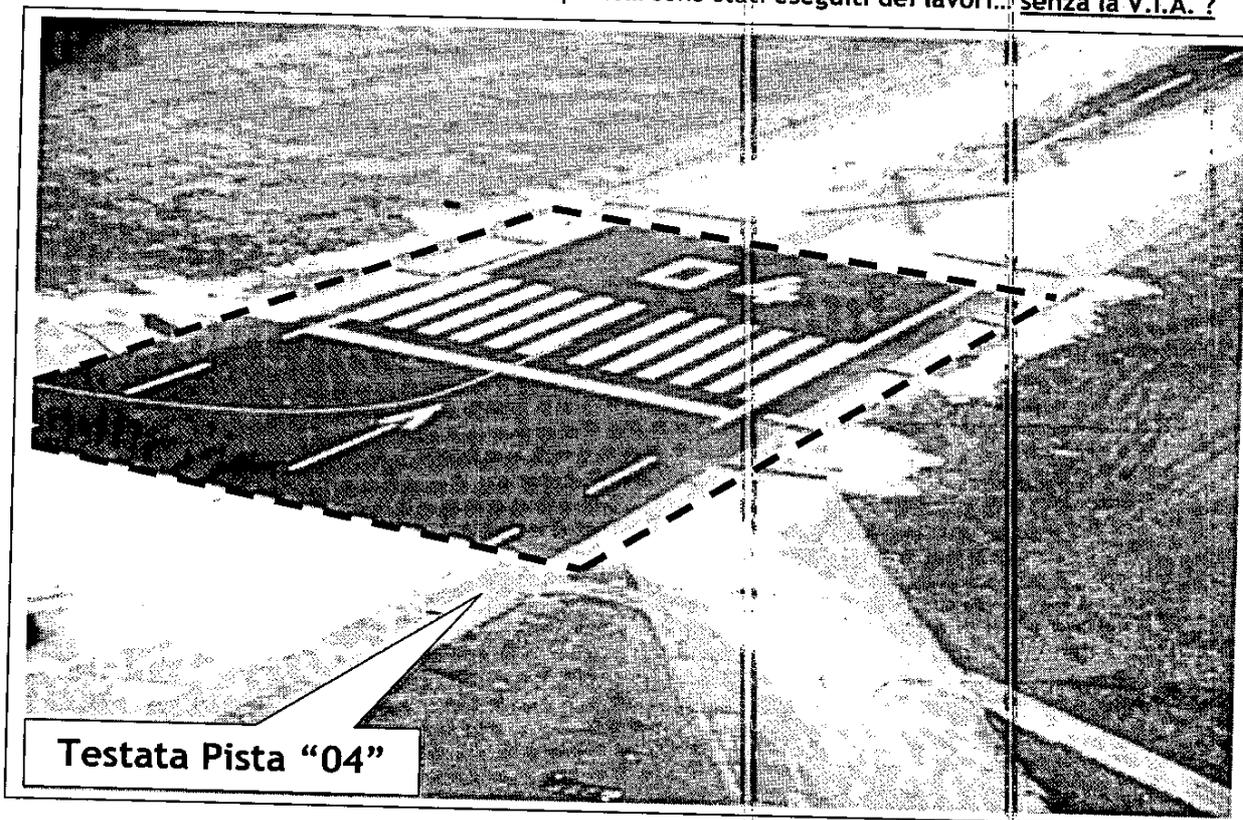
Intervento	Capacità portante		
	ACI	PCN	CBR
Ante intervento	51	60	R/A/W/T
Post intervento	44	87	F/A/W/T

Tabella 5

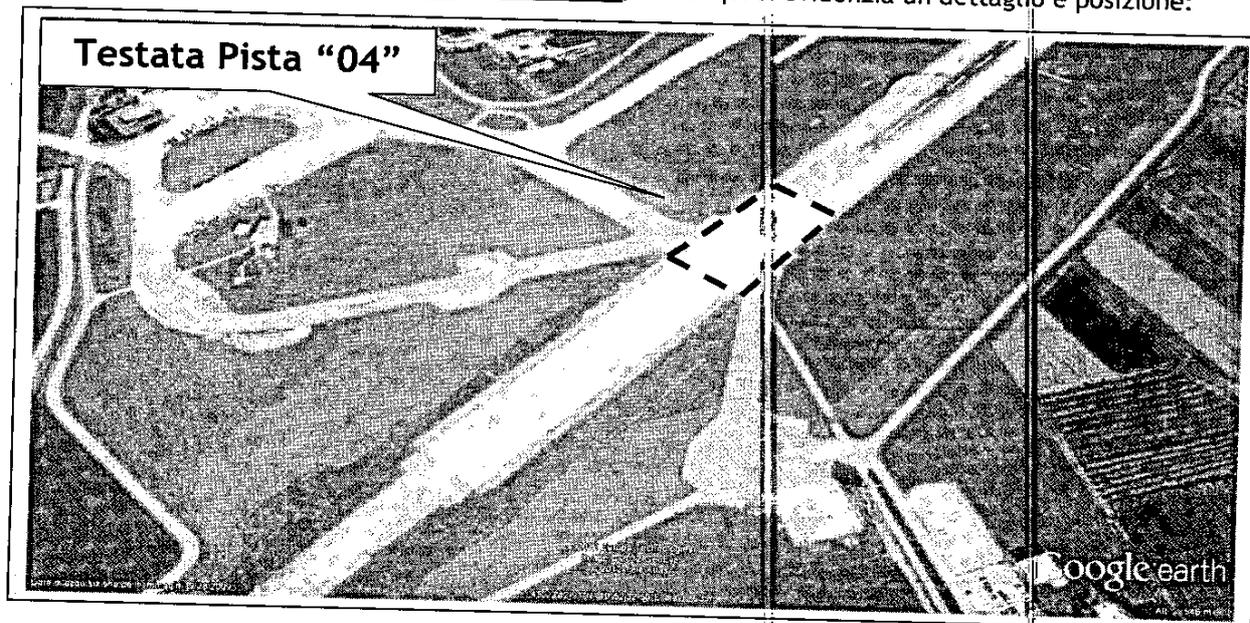


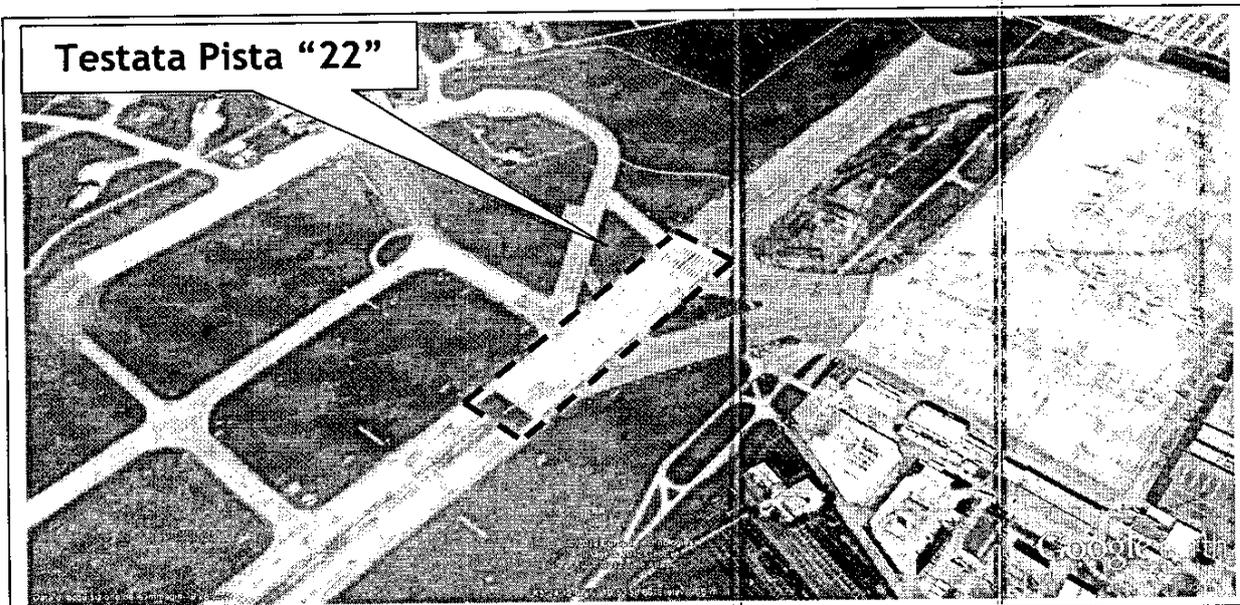
Se questo articolo... “La riqualificazione della pista di volo dell’Aeroporto Valerio Catullo”, è stato firmato da: Michele Adami (Ingegnere Responsabile Progettazione Infrastrutture della Società Aeroporto Valerio Catullo SpA) ed... è stato firmato da: Mauro Carletti (Ingegnere Progettazione Infrastrutture della Società Aeroporto Valerio Catullo SpA)... per questo motivo le loro “dichiarazioni a mezzo stampa”, potrebbero anche avere un valore “similare” al contenuto di una Perizia Asseverata?

Va altresì ricordato che la Corte di Cassazione, con una recente Sentenza, la n. 17069/12, “ha chiarito una dolosa inerzia del pubblico ufficiale responsabile può costituire reato di rifiuto d’atti d’ufficio (art. 328 c.p.) anche in assenza di una previa richiesta scritta” e considerato che il sottoscritto ha chiesto la predisposizione di una Perizia Asseverata, proprio per le continue negazioni di accesso agli atti, quanto riportato nell’articolo: “La riqualificazione della pista di volo dell’Aeroporto Valerio Catullo”, potrebbe “certificare” che all’Aeroporto... sono stati eseguiti dei lavori... senza la V.I.A. ?

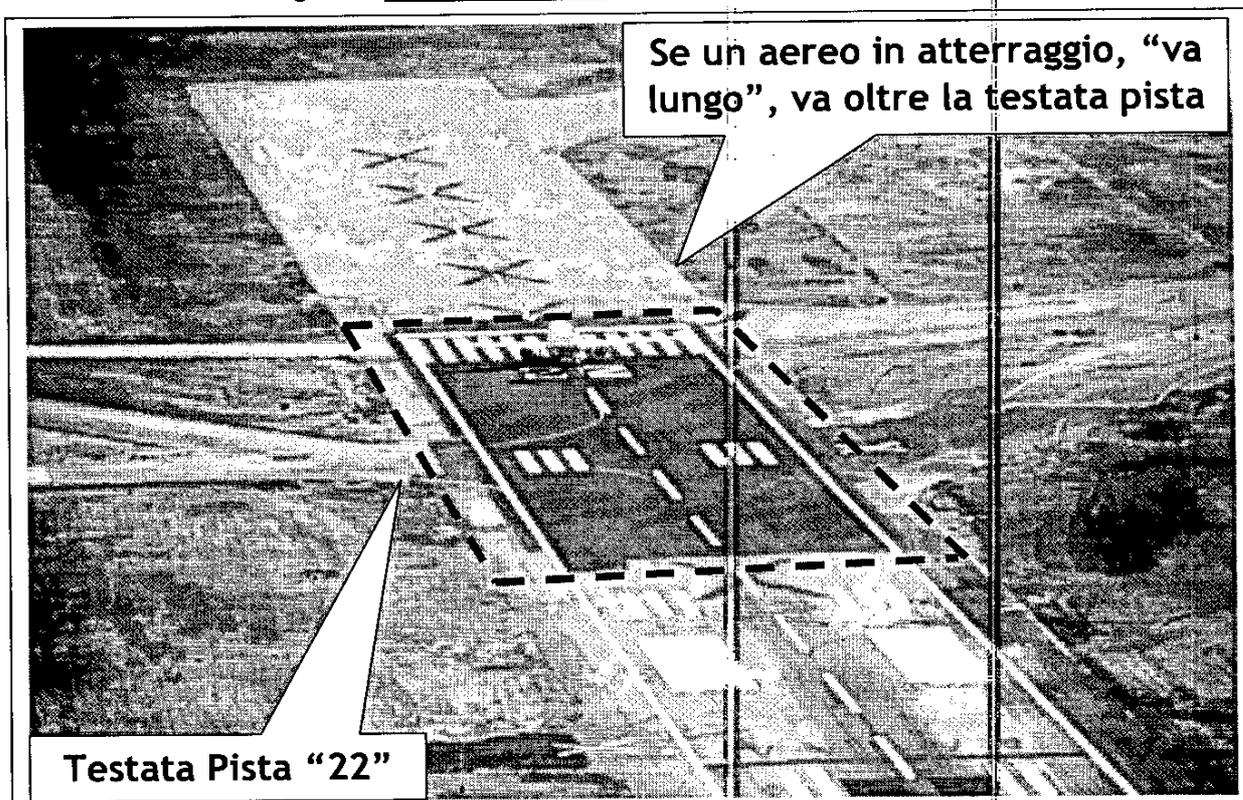


Lavori che sono stati eseguiti in testata pista “04”, di cui qui si evidenzia un dettaglio e posizione:

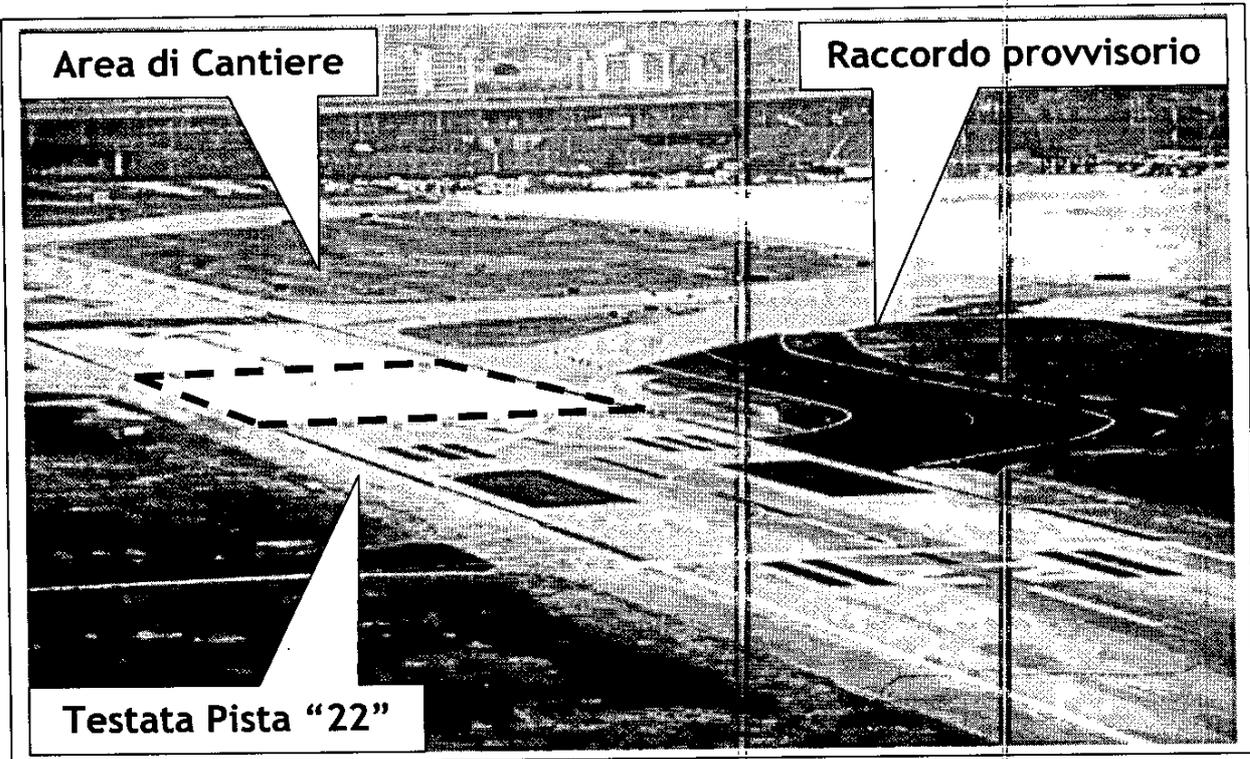




Lavori che sono stati eseguiti in testata pista "22", di cui qui si evidenzia un dettaglio e posizione:

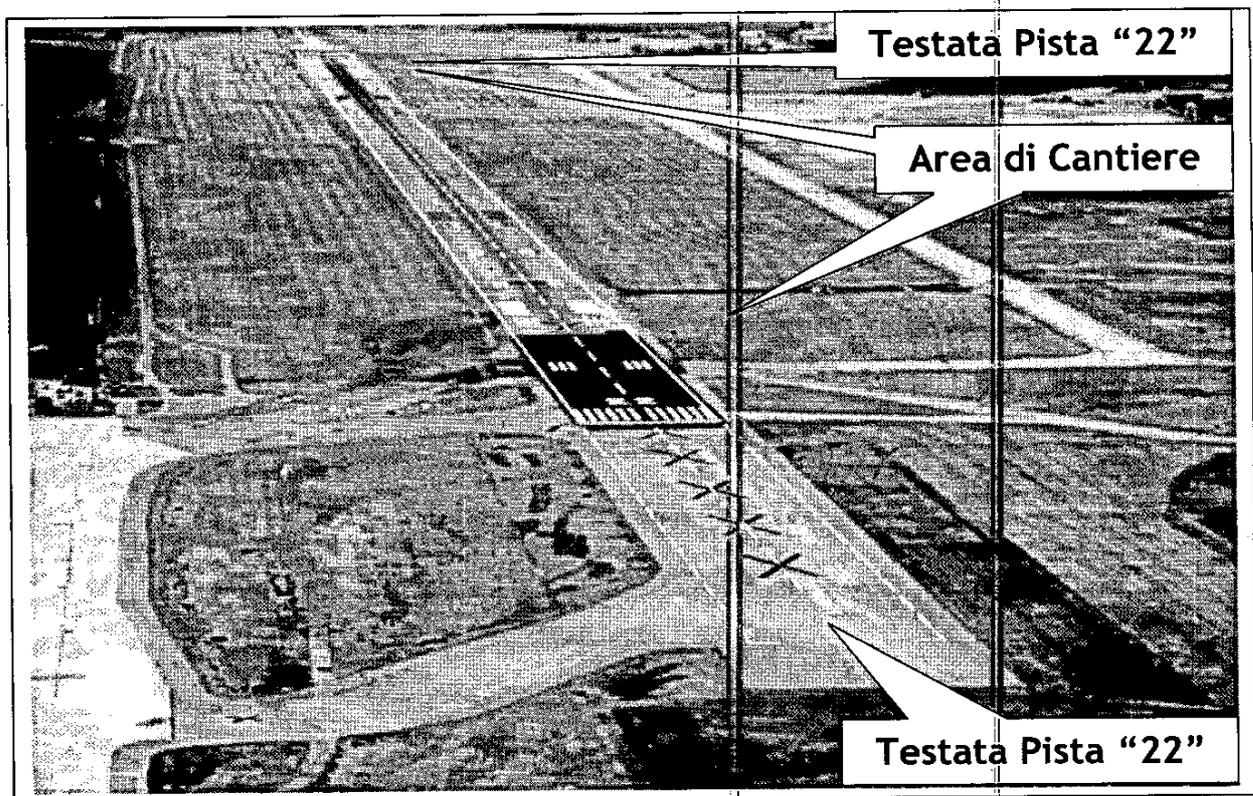


Dopo la ristrutturazione, adeguamento e riqualificazione della Pista di Rullaggio, dopo il prolungamento della Pista (oltre la testata "22"), dopo la quadruplicazione del Piazzale di Sosta degli Aerei, dopo la quadruplicazione dell'Aerostazione (compreso la costruzione della nuova Aerostazione Arrivi e dell'ampliamento dell'Aerostazione partenze), dopo la costruzione dell'Hangar per la manutenzione degli aerei, dopo l'acquisto di terreni per ampliare i parcheggi delle automobili (lato Est piazzale), dopo la sopra elevazione di aree già destinate ai parcheggi auto, dopo l'acquisto di aree per ampliare il sedime aeroportuale (lato testata pista 22, lato nord), dopo la realizzazione della nuova aerostazione per i voli "Low Cost" (con il successivo abbandono a causa dei costi insostenibili), dopo il raddoppio delle aree destinate al deposito Carburante, dopo l'articolo di "Strade & Autostrade" a titolo: "La riqualificazione della pista di volo dell'Aeroporto Valerio Catullo", si segnala che anche questi ultimi... sono stati eseguiti senza alcuna procedura di V.I.A. e/o preventiva sottoposizione di "screening".



Va segnalato che nonostante sulla pista dell'Aeroporto Catullo, vi fosse un **"cantiere"**, con dei lavori in corso (anche se eseguiti di notte), durante il giorno, questi lavori, lasciavano un **"buco"** sulla pista dell'Aeroporto, sulla quale pista - con funzioni ridotte e senza le aree di RESA e di CLEARWAY - nonostante questo hanno continuato ad atterrare e a decollare... decine e decine di aerei... ogni giorno.

Nel 2010, per aver segnalato questi lavori e per aver posto una domanda ai giornalisti: **"se non era pericoloso utilizzare la pista dell'Aeroporto, con un "buco" sulla pista"**, l'ex Presidente della Catullo SpA ebbe a presentare un Esposto alla Procura della Repubblica... poi immediatamente archiviato.



Dall'Articolo: "La riqualifica della pista di volo dell'aeroporto Valerio Catullo" con sottotitolo: "Il progetto esecutivo degli interventi in Testata 22 e Testata 04 dello scalo aeroportuale di Verona" di Mauro Carletti, Michele Adami, *Pubblicato martedì 26.06.2012... ricopio parte del suddetto articolo*

Il giorno 28 Novembre 2010 per la fase A Testata 04 e il giorno 19 Maggio 2011 per la fase B-Testata 22 sono stati ultimati i lavori di riqualifica delle porzioni della pista di volo in Testata 04 e 22 dell'aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca, mantenendo l'Aeroporto aperto e regolarmente funzionante dalle ore 6.00 alle ore 23.00 local time di ciascun giorno.

L'obiettivo dei lavori è stato riqualificare le infrastrutture di volo minimizzando i disagi operativi e le attività dello scalo, garantendo al contempo i massimi livelli di sicurezza richiesti dalla Normativa internazionale.

Agli inizi del 2007 sono state eseguite delle verifiche plano-altimetriche che hanno evidenziato la necessità di riprofilare la pista nel lato Testata 22 in calcestruzzo, ed è stato quindi richiesto alla stessa di valutare un intervento in tal senso. Nel 2008 si è richiesto ad altri Ingegneri Professionisti una valutazione dello stato delle testate, eseguendo anche delle carotature e prove di laboratorio e confrontando le diverse ipotesi progettuali proposte.

### Il progetto

L'incarico professionale prevedeva la riqualifica delle restanti porzioni di pista in calcestruzzo leggermente armato nel rispetto tassativo delle seguenti condizioni imposte dalla Società di gestione al fine di minimizzare i disagi operativi e l'attività dello scalo garantendo al contempo i massimi livelli di sicurezza richiesti dalla Normativa internazionale:

- realizzare le opere mantenendo l'aeroporto aperto e regolarmente funzionante dalle ore 6.00 alle ore 23.00;
  - limitare il declassamento dello scalo;
  - programmare ed eseguire i lavori nel pieno rispetto della sicurezza sia dell'aeroporto che delle Maestranze;
  - ottimizzare i tempi di esecuzione al fine di ridurre la durata dei singoli interventi da realizzare nei periodi di scarso traffico per l'aeroporto.
- Venivano previste in progetto due macrofasi di realizzazione dell'opera:
- la prima, da attuarsi nell'autunno 2010, per una durata di 40 giorni prevedeva la riqualifica della porzione in calcestruzzo della Testata 04 (120x45 m) e la realizzazione del raccordo provvisorio W in Testata 22 con l'asportazione di 2.500 m<sup>3</sup> di calcestruzzo e stesa di 11.000 m<sup>2</sup> di asfalto;
  - la seconda, da attuarsi nella primavera 2011, prevedeva la riqualifica della Testata 22 (240x45 m) con asportazione di 6.000 m<sup>3</sup> e stesa di 11.700 m<sup>2</sup> di asfalto.

Tra i mesi di Ottobre-Novembre 2010 e Marzo-Maggio 2011 si sono eseguiti tre distinti interventi per la demolizione dei tratti di pista ancora in calcestruzzo e per la successiva ricostruzione con pavimentazioni di tipo flessibile.

### La riqualifica della pista di volo in Testata 04 e la realizzazione del raccordo provvisorio W

L'intervento è stato eseguito tra il 28 Settembre e il 13 Novembre 2010 (45 giorni lavorativi), con chiusura notturna della pista dalle 23.00 alle 6.00, esclusi sabato e domenica.

Nel primo intervento si è proceduto alla demolizione e alla ricostruzione di una porzione di pista esistente in calcestruzzo in Testata 04 per una superficie complessiva di nuova pavimentazione definitiva strutturale pari a 5.400 m<sup>2</sup> (120x45 m) oltre al rifacimento del collegamento del raccordo B con la Testata 04 ed alla riqualificazione raccordo E, ottenendo una superficie totale riqualificata pari a 8.625 m<sup>2</sup>.

Il secondo intervento ha visto la costruzione (autunno 2010) e la successiva demolizione (Maggio 2011) di un nuovo "raccordo provvisorio W" della superficie complessiva pari a circa 5.675 m<sup>2</sup>.

### La riqualifica della pista di volo in Testata 22 e del raccordo W

L'intervento è stato eseguito tra il 15 Marzo e il 10 Maggio 2011 (45 giorni lavorativi), con chiusura notturna della pista dalle 23.00 alle 6.00, esclusi sabato e domenica.

In questo terzo intervento si è proceduto alla demolizione e ricostruzione di una discreta porzione di pista esistente in calcestruzzo in Testata 22 per una superficie complessiva di nuova pavimentazione definitiva strutturale pari a 11.700 m<sup>2</sup> (260 x 45 m) oltre alla bonifica dell'attacco del raccordo F con la pista ed alla riqualificazione del raccordo W, ottenendo una superficie totale riqualificata pari a 12.745 m<sup>2</sup>.

La versione integrale del presente articolo è a pagina 48 del fascicolo n° 93 Maggio/Giugno 2012

### Conclusioni a questa prima parte:

Non credo serva scrivere ancor'altro oltre a quanto già segnalato in questi ultimi 5 anni, se non ricordare che dopo 5 anni dalle prime segnalazioni che evidenziavano che l'Aeroporto Catullo era mancante del Decreto di Compatibilità Ambientale, non è cambiato nulla e l'Aeroporto di Verona è ancora senza VIA.

Credo vada comunque evidenziato che "tra i mesi di Ottobre-Novembre 2010 e Marzo-Maggio 2011 si sono eseguiti tre distinti interventi per la demolizione dei tratti di pista ancora in calcestruzzo e per la successiva ricostruzione con pavimentazioni di tipo flessibile" che hanno costretto i piloti ad operare su una pista più corta e soprattutto con una pista mancante delle aree di RESA e di CLEARWAY che sono funzionali ed indispensabili alla sicurezza dei voli di un aeroporto, atterraggi e decolli avvenuti con la presenza in testata pista di un cantiere che aveva creato un "buco" sulla pista dell'Aeroporto.

## Do What You Want - Landing in Verona Italy

circa1976



Iscriviti

17 video

RWY "04"... PRIMA dei lavori



Da questi video è facilmente comprensibile immaginare che (dal 28.09.2010 al 13.11.2010) in caso di atterraggio "corto" sulla pista 04 l'aereo sarebbe "caduto" sul cantiere ed è ri-immaginabile che (dal 15.03.2011 al 10.05.2011) in caso di atterraggio "lungo" (utilizzando la pista 04), l'aereo sarebbe andato a finire sul cantiere che allora c'era in testata pista 22... (un "buco" visibile anche sulla una delle foto).

## B737 landing Verona VRN/LIPX RWY 04

Taiisatriko737



Iscriviti

22 video

RWY "04"... DOPO i lavori



Non credo serva commentare ulteriormente l'articolo firmato dai Responsabili delle progettazioni dell'Aeroporto Catullo che evidenzia e che certifica che le opere realizzate all'Aeroporto Catullo sono state realizzate con il solo fine di poter aumentare le potenzialità di una pista e anche nella "capacità portante" dell'infrastruttura, al fine poi di poter "incrementare i voli a lungo raggio" con dei lavori ed interventi, che se pur marginali, dovevano essere soggetti a procedura di V.I.A. e/o almeno di verifica di assoggettabilità alla V.I.A. ("screening") [visto che erano funzionali ad incrementare il traffico].

Questi ultimi lavori, vanno aggiunti a tutti quelli già eseguiti almeno a partire dal 14.03.1999, tra cui: (A) ristrutturazione, adeguamento e riqualificazione della Pista di Rullaggio, (B) prolungamento della Pista (oltre la testata "22"), (C) quadruplicazione del Piazzale di Sosta degli Aerei, (D) quadruplicazione dell'Aerostazione (compreso la costruzione della nuova Aerostazione Arrivi e ampliamento dell'Aerostazione partenze), (E) costruzione dell'Hangar per la manutenzione degli aerei, (F) acquisto di terreni per ampliare i parcheggi delle automobili (lato Est piazzale), (G) sopra elevazione di aree già destinate ai parcheggi auto, (H) acquisto di aree per ampliare il sedime aeroportuale (lato testata pista 22, lato nord), (I) realizzazione della nuova aerostazione per i voli "Low Cost" (con il successivo abbandono a causa dei costi insostenibili), (L) raddoppio delle aree destinate al deposito Carburante,

Questa lunga premessa era indispensabile scriverla prima di esaminare la lettera spedita dal Comune di Sommacampagna in data 27 Giugno 2012, una lettera avente ad oggetto: "Procedimento di verifica dell'acquisizione al patrimonio comunale di aree, presso l'Aeroporto Valerio Catullo, sulle quali insistono opere illegittimamente realizzate in assenza di Valutazione di Impatto Ambientale. Comunicazioni. Segnalazione n. 11419 del 14.09.2011 ed integrazioni del 25.10.2011 n. 13917 del 11.11.2011 n. 14384 e del 18.11.2011 n. 14485" e... prima di commentare questa lettera, vanno richiamate le ultime lettere (già citate nella prima parte) come qui di seguito queste sono risegnalate:

#### 14.09.2011

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

<http://www.vivicaselle.eu/file/AVC-PRO-dirURB.pdf>

#### 25.10.2011

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

<http://www.vivicaselle.eu/file/AVC-PRO-dirURB-risp.pdf>

#### 11.11.2011

*"Riscontro alla Raccomandata del Comune di Sommacampagna del 3.11.2011 prot. 13664, in risposta alle segnalazioni inviate dal sottoscritto il 14.09.2011 e del 25.10.2011: Vista l'impossibilità di poter demolire delle opere, illegittimamente autorizzate all'Aeroporto di Verona, realizzate in difformità delle norme della Direttiva 85/337/CEE [senza la previa VIA] si chiede un "intervento urgente" al fine di acquisire, al patrimonio del Comune, dette opere".*

<http://www.vivicaselle.eu/file/Lettera-11-11-11.pdf>

#### 18.11.2011

*"Richiesta URGENTE di ri-apertura della Procedura di Infrazione per VIOLAZIONE delle Direttive: 85-337-CEE e 97-11-CE della Pratica: EU-PILOT 240/08/ENVI per l'Aeroporto: Valerio Catullo di Verona, a sostegno e a supporto del procedimento, come questo avviato dal Comune di Sommacampagna".*

<http://www.vivicaselle.eu/file/AVC-CEA-SomVilblog.pdf>

In data 27 Giugno 2012, dal Comune di Sommacampagna, il sottoscritto ha ricevuto una lettera avente ad oggetto: "Procedimento di verifica dell'acquisizione al patrimonio comunale di aree, presso l'Aeroporto Valerio Catullo, sulle quali insistono opere illegittimamente realizzate in assenza di Valutazione di Impatto Ambientale. Comunicazioni. Segnalazione n. 11419 del 14.09.2011 ed integrazioni del 25.10.2011 n. 13917 del 11.11.2011 n. 14384 e del 18.11.2011 n. 14485"

<http://www.vivicaselle.eu/file/AVCsart270612.pdf>

Prima di esaminare la sottostante lettera, va ricordato che oltre l'80% del sedime dell'Aeroporto Catullo è ubicato nel Comune di Sommacampagna e solo parte della pista, la testata "04" e una parte delle aree destinate ai parcheggi dell'Aerostazione... sono ubicate nel Comune di Villafranca, come questo è stato ben descritto nel "Quaderno" dello storico Cav. Renato Adami, a titolo: "STORIA DELL'AEROPORTO CIVILE DI CASELLE DI SOMMACAMPAGNA". <http://www.vivicaselle.eu/storiaaeroportoVR.pdf>



# COMUNE DI SOMMACAMPAGNA

Provincia di Verona

Servizio Edilizia Privata – Urbanistica.

Comune di Sommacampagna-VR		
	27/6/2012	
	Nr. 0007730	
	Titolario	
	6	3

Partita IVA 00259810232



Egr. Sig.

Sandrini Beniamino  
Via del fonte, 21  
37066 Sommacampagna / Caselle

e. p.c.

Procura della Repubblica  
c/o Tribunale di Verona  
Via dello Zappatore n. 1  
37100 Verona.

**Oggetto:** Procedimento di verifica dell'acquisibilità al patrimonio comunale di aree, presso l'Aeroporto Valerio Catullo, sulle quali insistono opere illegittimamente realizzate in assenza di Valutazione di Impatto Ambientale. Comunicazioni. Segnalazione n. 11419 del 14.09.2011 ed integrazioni del 25.10.2011 n. 13917 – del 11.11.2011 n. 14384 e del 18.11.2011 n. 14485.

Si fa riferimento al procedimento avviato con nota prot. n. 127109 del 12.10.2011, per portarla a conoscenza dell'esito degli accertamenti condotti e delle conseguenti determinazioni in merito.

Rilevo innanzi tutto che, nonostante questo ufficio abbia inoltrato le sue segnalazioni sia alla Soc. di gestione aeroportuale che all'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (di seguito denominati ENTI), al fine di acquisire eventuali contro deduzioni in merito, non sono pervenute dagli stessi, nei termini indicati e neanche successivamente alla loro decorrenza, scritti, note, memorie, informative e/o quant'altro potesse essere utilizzato nel procedimento avviato.

Parallelamente, si evidenzia, che questo ufficio, non ha potuto non tener conto di specifiche valutazioni scritte da parte dei predetti ENTI, ancorché riferite od acquisite da altro procedimento (ma inerenti specificamente alle questioni trattate) in atti presso questo Comune.

In particolare si fa riferimento al procedimento / Caso EU-Pilot 240/08/ENVI ed alle comunicazioni / valutazioni ad esso afferenti, inerenti alle questioni qui nuovamente sollevate ed evidenziate, nonché alle relative conclusioni.

Queste ultime, ad avviso dello scrivente non possono essere ignorate, in quanto espressione di valutazioni di merito relative all'applicazione delle procedure italiane e comunitarie connesse con la Valutazione di Impatto Ambientale.

In particolare si ritiene che non possa essere ignorato quanto sostenuto dall'E.N.A.C. in merito, giusta nota 0060825/API/DIRIGEN del 09.09.2009, con la quale ha dichiarato l'esclusione della valutazione degli ... *interventi di recente attuazione, con riferimento alle infrastrutture di pertinenza civile, che questo Ente ha autorizzato ...*, in quanto ... *si riferiscono ad opere che non comportano incrementi della capacità, ma migliorano le condizioni operative e di sicurezza dell'infrastruttura.*

Questo Ufficio non può che prendere atto di tali valutazioni, con particolare riferimento al giudizio espresso dalla Direzione Generale Ambiente della Commissione Europea che, con nota n. 16480 del 123.01.2010, ha avuto modo di affermare che:

*"Da un esame approfondito delle informazioni raccolte, unitamente alla pur voluminosa documentazione da Lei trasmessa a questi servizi, non è possibile a questi servizi giungere alla conclusione che le modifiche o estensioni (cioè gli interventi realizzati a far data dal 1999) controverse fossero suscettibili di notevoli ripercussioni dell'ambiente, tali da rendere obbligatori uno screening ai sensi della direttiva VIA, e pertanto non è possibile contestare la valutazione operata dalla autorità nazionali competenti. Le statistiche relative al traffico aereo, passeggeri e merci, nel periodo considerato, come pure le informazioni relative all'utilizzo del suolo, desunte dalle immagini aeree portate alla nostra attenzione, non sono sufficienti a dimostrare inequivocabilmente una relazione causa-effetto tra le modifiche o estensioni autorizzate nel periodo considerato e l'incremento del traffico aereo e dell'utilizzo del suolo".*

Per quanto di competenza le confermo che l'elenco delle principali opere che risultano a questo Comune essere state autorizzate dal gennaio 1999, corrisponde sostanzialmente all'elenco che la predetta Commissione ha esaminato, come allegato alla suddetta comunicazione, rilevando che gli interventi di ampliamento della Palazzina Scalo merci (luglio 99) e la riqualificazione operativa della pista e del piazzale di sosta degli aeromobili e dei raccordi YE con realizzazione della bretella T1, non sono stati oggetto di procedimenti autorizzativi noti o che hanno coinvolto questo comune.

Nel merito si richiamano, per completezza di informazione, le disposizioni della Circolare Ministeriale n. 1408 del 23.02.1996 che prevede (al punto D) che talune singole opere da eseguire negli aeroporti (non inserite in piani approvati) possano essere realizzate con la sola approvazione in linea tecnica da parte della Direzione generale dell'aviazione civile e il successivo invio alla Direzione generale del Coordinamento territoriale (DI.CO.TER) che ne accerta la conformità urbanistica ed emette il provvedimento autorizzativo, fatta salva l'opportunità di indire una conferenza dei servizi per l'esame congiunto degli interessi territorialmente coinvolti.

Per altro, con riferimento ad eventuali violazioni di legge, vanno richiamate le disposizioni dell'art. 29 del D.Lgs 152/06 come modificato dal D.Lgs 4/08, ed in particolare il comma 4 che disciplina la fattispecie di opere // interventi realizzati in assenza o in violazione delle procedure di V.I.A., rinviando ogni determinazione all'Autorità Competente (nel caso Ministero dell'Ambiente // Regione), cioè alla **pubblica amministrazione cui compete l'adozione del provvedimento di verifica di assoggettabilità, ..., e l'adozione dei provvedimenti nel caso di V.I.A. ..., che ... valutata l'entità del pregiudizio ambientale arrecato e quello conseguente all'applicazione della sanzione, ... può disporre la demolizione ed il ripristino dello stato dei luoghi e della situazione ambientale a cura e spese del responsabile.**

Nel caso invece di eventuale annullamento in via giudiziaria o in autotutela di autorizzazioni o concessioni di intervento od opere soggetti alla disciplina, ma rilasciate senza previa V.I.A. e/o screening, l'Autorità Competente esercita tali poteri previa nuova valutazione di impatto ambientale (comma 5 art. 29)..

Nel merito, quindi, si ritiene che fino ad intervenute determinazioni, da parte della predetta autorità, nel senso suddetto, non sussistano i presupposti normativi per eventualmente procedere in applicazione delle citate disposizioni di legge, per quanto di competenza.

\* \* \* \*

Relativamente all'applicabilità al caso in esame delle procedure inerenti l'acquisizione gratuita al patrimonio comunale di aree e/o immobili abusivamente realizzati e/o trasformati, vanno richiamate le disposizioni dell'art. 31 del D.P.R. 380/01.

Tali norme prevedono che (comma 3) l'inottemperanza all'ordine di demolizione e al ripristino dello stato dei luoghi, emessa con riferimento all'accertata abusiva realizzazione di opere e/o interventi in contrasto con la disciplina urbanistica / edilizia (comma1), comporta l'acquisizione di diritto al patrimonio comunale delle opere stesse e delle aree di sedime.

Tale fattispecie non appare applicabile al caso in esame in quanto, come emerso in sede istruttoria ed in base a quanto accertato e desumibile dagli atti d'ufficio, gli interventi realizzati inerenti alle infrastrutture aeroportuali risultano essere stati sostanzialmente approvati sotto il profilo edilizio ed urbanistico attraverso provvedimenti di competenza Ministeriale, relativamente all'originario insediamento (pur non essendo questo ufficio in possesso di tutti gli atti di approvazione), e successivamente attraverso procedimenti riferibili all'art. 81 del D.P.R. 616/77 e/o al D.P.R. 383/94 (inerenti la realizzazione di opere di interesse statale) o comunicazioni ai sensi della specifica disciplina delle opere minori all'interno dei sedimi aeroportuali (vedasi la citata Circolare Ministeriale n. 1408/96), nonché con Concessioni Edilizie // Permessi di Costruzione (anche in deroga alle previsioni di P.R.G.) // Autorizzazioni Edilizie // SCIA-DIA.

Per quanto riguarda gli adempimenti di competenza, connessi all'eventuale annullamento di permessi di costruzione e/o di analogo atto amministrativo, in riferimento alle disposizioni dell'art. 38 del D.P.R. 380/01, si rileva che potranno essere attivati solamente successivamente

all'avvenuto intervento dell'Autorità ambientale Competente e laddove non sia possibile la rimozione dei vizi delle procedure amministrative violate.

Come già più sopra illustrato, nel caso in esame, ai sensi dell'art. 29 comma 5 del D.Lgs 152/06 come modificato dal D.Lgs. 4/08, tali poteri vanno esercitati previa nuova valutazione di impatto ambientale, come per altro comunicato dall'ENAC relativamente al futuro "master plan" aeroportuale in fase di redazione.

Si ricorda per altro che, ai sensi dell'art. 39 del citato D.P.R., entro 10 anni dalla loro adozione, i provvedimenti comunali non conformi alla normativa vigente possono essere annullati dalla Regione, con le modalità descritte al comma 2 e con possibilità di sospensione dei lavori (comma3).

Su segnala infine, ai sensi degli art. 27 - 28 e 35 del D.P.R. 380/01, che nel caso di interventi statali non conformi alla disciplina urbanistica vigente od adottata, compete al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti d'intesa con il presidente della Giunta Regionale, l'adozione dei provvedimenti repressivi previsti, fermo restando il potere di autotutela dello Stato ed egli enti pubblici territoriali coinvolti.

Alla luce di quanto esposto si ritiene pertanto che non ricorrano gli estremi di un intervento per l'acquisizione delle aree contestate e delle relative opere al patrimonio comunale.

Si rimane a Vs disposizione per ogni ulteriore chiarimento in merito.

Distinti saluti.

Sommacampagna 27.06.2012.



IL RESPONSABILE DEL SERVIZIO  
Sattori Arch. Paolo

In merito al contenuto della suddetta lettera, si rammenta che il sottoscritto ancora oggi, continua a sostenere la necessità di una "Perizia Asseverata" che attesti "con verità" quanto è stato realizzato e potenziato all'Aeroporto Catullo, almeno dal 14.03.1999 ed in merito al problema in questione: che pur in mancanza del Decreto di Compatibilità Ambientale, sono stati eseguiti continui interventi di potenziamento e ampliamento, va ricordato quanto riportato nelle conclusioni del parere n. 370 del 30.10.2009 della Commissione V.I.A. V.A.S. Nazionale nella procedura di "scoping", che così recita:

**Considerati** gli esiti delle comunicazioni intercorse tra la Direzione Generale Salvaguardia Ambientale ed Enac, relativamente ad interventi realizzati all'interno del sedime aeroportuale in assenza di specifica procedura di valutazione ambientale;

**Considerato** che la presente relazione di scoping in alcun modo costituisce valutazione ambientale di opere già realizzate e pertanto rimane salva ed impregiudicata l'obbligatoria applicazione della normativa vigente in materia di VIA;

<http://www.vivicaselle.eu/OLAF/ALL-39-parCvia-301009.pdf>

E' evidente che anche la Commissione VIA VAS evidenzia che quanto realizzato all'interno del sedime aeroportuale - in assenza di specifica procedura di VIA - pur in presenza di una procedura di "scoping" non è una valutazione ambientale e che deve essere obbligata l'applicazione della normativa VIA.

Se il sottoscritto, insiste nel volere prendere visione di una "Perizia Asseverata" a partire dal 14.09.1999 questa richiesta è stata continuamente rinnovata perché raccomandata dalla Commissione Europea Ambiente come citata anche nella lettera ricevuta dal Comune di Sommacampagna.

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.

E se il sottoscritto insiste che le opere e gli interventi di potenziamento all'Aeroporto Catullo, almeno quelle realizzate dopo il 18.12.2008 avrebbero dovuto, almeno queste essere sottoposte, come minimo, a procedura di "screening" e perché si segnala questa data, è perché questa è stata evidenziata sempre nella comunicazione del 13 gennaio 2010 della Commissione Europea Ambiente che così recita:

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.

Ormai è noto che l'Aeroporto Catullo, invece di utilizzare le infrastrutture dell'Aeroporto di Montichiari, ha realizzato importanti infrastrutture all'Aeroporto di Verona, potenziando ed incrementando il numero dei movimenti e dei passeggeri - **il tutto in assenza di Valutazione di Impatto Ambientale** - creando contemporaneamente un enorme buco nel bilancio della società di gestione aeroportuale, senza mai aver realizzato nessuna opera di compensazione e di mitigazione ambientale.

L'Arena.it | Dossier



Giugno    Novembre    Dicembre    Gennaio    Febbraio    Marzo    Maggio

Come riportato dai quotidiani locali, in particolare l'Arena, che sul suo sito web ha perfino aperto un dossier a titolo: "Il caso Catullo", per l'anno 2011 e per la Catullo SpA è previsto un "deficit" di Bilancio pari a 26,6 milioni di euro e pertanto i soci pubblici saranno tenuti a **ripiantare i debiti con altri 15 milioni di euro oltre i 30 già versati**, di cui una buona parte di questi milioni sono stati utilizzati per eseguire opere e interventi per potenziare l'Aeroporto Catullo, mentre l'altro aeroporto gestito dalla Catullo SpA, quello di Brescia-Montichiari veniva sotto utilizzato e i voli, la presenti, spostati su Verona.

Dall'Arena del 28 Giugno 2012 un articolo con questo soprattitolo: "AEROPORTI: Oggi assemblea per Montichiari, incontri con Dellai e tavolo tecnico sul personale" con titolo: "Catullo, parte la cura per risanare il bilancio" e con sottotitolo: "Ai soci chiesti 15 milioni e non 10; cura dimagrante per il cda di Brescia; incontro con i sindacati per ridurre le perdite di Avio"

Giorni caldi. Anche al Catullo.

Da qui all'assemblea dei soci prevista tra un mese il clima potrebbe farsi rovente. Sono attese ondate di calore, a cominciare da oggi. L'agenda è fitta, i temi scottano. Come hanno detto alcuni soci, c'è una cura da cavallo da mettere in atto per **risanare un aeroporto malato** ma che può ripartire dopo anni di quella che è stata definita dai soci stessi «malagestione» e che vede il **bilancio 2011** con un **buco di 26,6 milioni di euro**.

Sprontati dalle parole dei soci che, come il presidente del Bancò Popolare Carlo Fratta Pasini l'altro giorno ha confrontato l'aeroporto di Venezia che chiude con oltre 40 milioni di utili con la voragine del Catullo, chiedono decisi interventi per invertire la rotta, il management starebbe preparando una **serie di decisioni per rimediare ai guasti del passato**.

Scelte deleterie attorno alle quali molti si stanno ancora arrovellando alla ricerca di un perché.

Per restare in tema di soci, per esempio, questa mattina, il presidente Paolo Arena, dopo aver informato della situazione i veronesi e i bresciani, incontrerà il socio forte trentino, vale a dire il presidente della provincia di Trento Lorenzo Dellai per esporre la situazione e soprattutto illustrare la strada per uscirne.

Uno dei percorsi è **tappare le falle e rifinanziare**. L'orientamento è non procedere più con la quarta tranche di aumento di capitale da 10 milioni di euro come previsto, **ma chiedere un aumento di capitale straordinario da 15 milioni**, perché tanti servono per garantire la continuità aziendale. È chiaro che la disponibilità dei soci a far fronte a questa amara medicina è proporzionale alla capacità della Catullo di convincere i soci sulla validità della terapia. E una delle prime falle da chiudere sarà quella di Brescia Montichiari per evitare che perda ancora. Come? Ottenendo innanzi tutto la concessione aeroportuale da Roma, un obiettivo per il quale si spera che la politica del territorio faccia lobby sul governo.

La concessione per Montichiari darebbe di colpo senso ai 75 milioni di investimento che la Catullo ha sostenuto in questi anni per dotare lo scalo di infrastrutture d'avanguardia. E consentirebbe di trovare poi, con una gara internazionale, un partner operativo con il quale fare società. Tutto questo assieme ai bresciani.

E qui arriviamo al secondo appuntamento di oggi: l'assemblea dei soci dello scalo bresciano D'Annunzio. Il nuovo corso, secondo indiscrezioni e ipotesi della vigilia che rimbalzano da Brescia, vorrebbe razionalizzare i costi delle varie società della Catullo. E così come si è decisi di dare un taglio a Catullo Park e Adg Engineering, così il cda bresciano potrebbe essere sostituito o da un amministratore unico o dal direttore generale Bassetti con deleghe piene. Finirebbe in ogni caso il regno di Vigilio Bettinsoli, presidente uscente. Verona vuole riprendere in mano la situazione nella **logica di costruire un aeroporto con due piste**.

Tutto questo per fare il punto su Montichiari, che resta comunque per ora una società di handling e non di gestione, e capire soprattutto **come diavolo può perdere quasi 10 milioni di euro l'anno uno scalo che praticamente è quasi fermo**, esclusi i postali notturni e qualche charter da week end. Intanto quindi oggi potrebbe esserci un segnale di discontinuità rispetto al passato, dopo di che, è sempre stato confermato a tutti i soci, Montichiari verrà gestito con i bresciani, in piena sintonia e collaborazione, per trovare courier e partner che **potenzino il cargo**.

Infine, sempre oggi è previsto l'incontro tra la dirigenza della Catullo e i sindacati per il tavolo tecnico che dovrà affrontare il nodo di Avio Handling, società per la quale si parla di ridimensionamento, dopo che ha fatto segnare **perdite per 5 milioni di euro nel 2011**.

E nonostante l'ENAC abbia più volte dichiarato che **nelle more del procedimento V.I.A. all'Aeroporto Catullo, non sia dato adito ad incrementi capacitivi del traffico**, basta leggere i titoli dei Comunicati Stampa della Catullo SpA del 2012 per vedere che vi sono... **continui incrementi capacitivi** di traffico:

- 05 giugno 2012 VOLO INAUGURALE AIR MOLDOVA AL CATULLO: PRENDE IL VIA IL COLLEGAMENTO VERONA - CHISINAU
- 28 maggio 2012 AIR DOLOMITI E AEROPORTO DI VERONA INAUGURANO IL NUOVO VOLO VERONA- ZURIGO: NUOVE OPPORTUNITÀ PER I PASSEGGERI DEL BACINO
- 02 maggio 2012 MONARCH AIRLINES ANNUNCIA NUOVE ROTTE DA VERONA A MANCHESTER
- 28 marzo 2012 RYANAIR INAUGURA I COLLEGAMENTI DA VERONA PER EDIMBURGO E DUBLINO E FESTEGGIA CON VOLI A PARTIRE DA € 9,99
- 27 marzo 2012 LA COMPAGNIA LOW-COST VOLOTEA OPERERÀ DA VERONA AD IBIZA E MINORCA
- 24 marzo 2012 AER LINGUS DÀ IL VIA ALL'ESTATE 2012 CON LA NUOVA ROTTA VERONA - DUBLINO
- 13 marzo 2012 ADRIA AIRWAYS E L'AEROPORTO DI VERONA PRESENTANO IL COLLEGAMENTO PRISTINA -VERONA
- 17 febbraio 2012 VERONA SEMPRE PIÙ VICINA ALL'EUROPA. NUOVI VOLI DIRETTI PER DUBLINO, EDIMBURGO, MANCHESTER, BUCAREST

L'aeroporto Catullo di Verona, a partire dal 14.3.1999 ha eseguito tutta una serie di lavori ed ha realizzato opere ed interventi al solo scopo di poter incrementare i voli su Verona, quando l'Aeroporto di Brescia-Montichiari - che possiede il Decreto di Compatibilità Ambientale dal 2000, veniva svuotato diventando così una "macchina" per produrre deficit, costringendo la Catullo SpA a continui investimenti e spese su Verona, realizzati, tra l'altro, senza mai chiedere la preventiva sottoposizione alla V.I.A.

Uno degli interventi, non sottoposti a VIA era stata la realizzazione del nuovo "Terminal T2" che era stato inaugurato alla fine del 2010 per permettere l'incremento dei voli "Low Cost", ma dopo aver speso quasi un milione di euro... dopo solo 16 mesi il "Terminal T" è stato chiuso come risulta da questo Comunicato Stampa della Catullo SpA del 27 Aprile 2012 a titolo: "Aeroporto di Verona. Tutti i voli in partenza da maggio saranno gestiti da un unico Terminal" dal quale estraggo questo brano:

Nel corso del 2011 la Società di Gestione aveva attivato una nuova zona imbarchi dedicata ad alcuni voli low cost, all'interno del T2 -Terminal Arrivi, che era stato pertanto temporaneamente modificato, ricavando provvisoriamente gli spazi necessari. All'interno del Terminal Arrivi, **era stata creata un'area dedicata ai voli low cost con destinazione Schengen, dotata di due nuovi gate di imbarco, per far fronte all'ingresso sull'Aeroporto di Verona di nuovi voli operati da Ryanair.** Tale configurazione era prevista fosse temporanea fino all'individuazione di **nuovi spazi da destinare a tali flussi**, con l'impegno di ripristinare in breve tempo la capacità del Terminal Arrivi.

### **CONCLUSIONI E SPECIFICHE RICHIESTE:**

Questi ulteriori due documenti: "Articolo di Giornale" firmato dai due Progettisti responsabili della progettazione dell'Aeroporto Catullo e "lettera del Comune di Sommacampagna" vengono inviati agli indirizzi in premessa al fine che sia data immediata esecuzione alle seguenti richieste:

Alla Commissione Europea Ambiente - Direzione Generale Ambiente Capo Unità ENV.A.1 - Infrazioni si chiede:

Rinnovo della richiesta di riapertura pratica: EU-PILOT 240-08-ENVI, a seguito delle "dichiarazioni a mezzo stampa" dell'Ing. Michele Adami e dell'Ing. Mauro Carletti come pubblicate sulla Rivista "Strade & Autostrade" sul n° 3, Maggio-Giugno 2012.

Al Ministero dell'Ambiente Dir. Gen. per le Valutazioni Ambientali - Divisione II - Sistemi di Valutazione Ambientale si chiede:

Richiesta di interventi urgenti e indeferibili affinché la direttiva V.I.A. sia rispettata e venga fatta applicare all'Aeroporto: Valerio Catullo di Verona, a seguito della lettera dell'Ufficio Urbanistica del Comune di Sommacampagna, inviata il 27 Giugno 2012.

Questa ulteriore richiesta viene formulata al fine che il Comune di Sommacampagna possa avere gli strumenti giuridici e le dovute autorizzazioni e possa essere **messò nelle condizioni di poter arrivare ad acquisire al patrimonio comunale tutte quelle opere realizzate in assenza di preventiva Valutazione di Impatto Ambientale**, come queste sono state effettivamente già realizzate a partire dal 14.03.1999 all'interno del sedime dell'Aeroporto: "Valerio Catullo" di Verona.

Un cittadino "nativo" di Caselle:

*Beniamino Sandrini*

beniamino.sandrini@postacertificata.gov.it

**Panella Monica**

---

**Da:** Per conto di: beniamino.sandrini@postacertificata.gov.it [posta-certificata@cecpac.posteitaliane.it]  
**Inviato:** martedì 3 luglio 2012 9.49  
**A:** DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it  
**Cc:** prot.procura.verona@giustiziacert.it; sommacampagna.vr@cert.ip-veneto.net  
**Oggetto:** POSTA CERTIFICATA: Rinnovo richiesta  
**Firmato da:** posta-certificata@cecpac.posteitaliane.it

**Allegati:** Rinnovo richiesta; daticert.xml



Rinnovo  
richiesta



daticert.xml

Messaggio di posta certificata

Il giorno 03/07/2012 alle ore 09:49:01 (+0200) il messaggio "Rinnovo richiesta" è stato inviato da "beniamino.sandrini@postacertificata.gov.it" ed indirizzato a:  
dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it  
prot.procura.verona@giustiziacert.it  
sommacampagna.vr@cert.ip-veneto.net  
Il messaggio originale è incluso in allegato.

Identificativo messaggio: F49508E7.00010BAD.4BD05887.F4D8992E.posta-certificata@cecpac.posteitaliane.it

