

Beniamino Sandrini
Via del Fante, n° 21
37066 - CASELLE d'ERBE - VR
T. 0458581200 Cell. 3485214565
mail: beniaminosandrini@virgilio.it



Caselle d'Erbe, 15.01.2010

Dossier: EU-Pilot 240/08/ENVI
e Procura Repubblica: 08/805 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: Aeroporto "Valerio Catullo". Richiesta di annullamento delle autorizzazioni e ripristino di tutte le opere autorizzate in ASSENZA di V.I.A. a partire dal 14.03.1999

Premessa: Le opere eseguite al Catullo - dal 1999 ad oggi - dovevano essere sottoposte a V.I.A.?

Dopo mesi di silenzi e di non risposte attese dal sottoscritto in merito alla V.I.A. dell'Aeroporto di Verona, era il **18 febbraio 2008**, quando il Direttore Generale dell'Aeroporto "Valerio Catullo" di Verona, in merito all'obbligo di sottoposizione alla V.I.A. di detta infrastruttura, rispondeva al Sindaco di Verona in questo modo:

L'aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca è un aeroporto militare aperto al traffico civile dal 1961 e di conseguenza lo scalo, in quanto preesistente al primo atto normativo nazionale attuativo della direttiva comunitaria in materia di VIA, rimane escluso dall'assoggettabilità a VIA per quelle opere ed infrastrutture già presenti all'entrata in vigore della normativa stessa.

Una risposta, dopo mesi di silenzio, ottenuta solo per l'intervento del Sindaco di Verona, che probabilmente era stata condizionata dal fatto che in data **11 Febbraio 2008**, la Catullo SpA, aveva ricevuto, dalla Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale del Ministero dell'Ambiente, una lettera, contenente questa frase:

— In conclusione e con riferimento alle richieste ed alle segnalazioni pervenute, si ritiene, sulla base di quanto osservato, che la struttura aeroportuale in questione deve essere soggetta alla procedura di VIA nazionale.

Al **Sindaco: Gianluigi Soardi**
del Comune di Sommacampagna
Piazza Carlo Alberto, 1
37066 - SOMMACAMPAGNA

e... per conoscenza

Alla **Procura della Repubblica**
presso Tribunale di Verona
Sezione di Polizia Giudiziaria - ARPAV
Corte Giorgio Zanconati, 1
37122 - VERONA

Alla **Commissione Europea**
Direzione Generale - Ambiente
ENV.A.2 - Infrazioni
B-1049 Bruxelles (Belgio)

Fino a quel mese di **Febbraio di due anni fa**, che l'Aeroporto Catullo (in merito alla mancata sottoposizione alla V.I.A. per gli ampliamenti, potenziamenti, adeguamenti e modifiche strutturali, eseguiti dopo l'entrata in vigore della Direttiva V.I.A.) si fosse trincerato dietro quell'affermazione "*che per essere aeroporto Militare aperto al traffico civile... era escluso dall'assoggettabilità a V.I.A.*" questo è noto all'Ufficio Urbanistica del Comune di Sommacampagna (un Comune, dove per l'80%, insiste il sedime dell'Aeroporto di Verona-Villafranca)

Le risposte del Direttore Generale dell'Aeroporto Valerio Catullo, dopo altre considerazioni anche queste poi inviate al Sindaco di Verona, in merito alla mancanza di V.I.A. dell'Aeroporto, concludeva con queste parole:

In tal senso, l' 08.03.2007 è stato presentato ad ENAC il documento di stesura preliminare del Piano di Sviluppo Aeroportuale, che, a partire da un'analisi dello stato attuale dello scalo veronese, si pone come obiettivo il delineare le linee guida di intervento atte a consentire il soddisfacimento della domanda di trasporto aereo a breve/medio termine (2024), e con una visione dello sviluppo a lungo termine. Tale procedimento viene gestito da ENAC e prevede l'attivazione della procedura di VIA su iniziativa diretta di ENAC.

Come, per dichiarazione autografa dell'allora Direttore Generale della Catullo S.p.A. detto Piano di Sviluppo Aeroportuale avesse come obiettivo "**il delineare le linee guida di un intervento**", questo significa che detto PSA, è un Piano e/o un Programma e come tale, **deve essere sottoposto a V.A.S.** come tra l'altro affermato dall'Assessore Regionale all'Ambiente (membro anche del CdA Aeroporto) in risposta ad una interrogazione di un Consigliere Regionale come risulta dalla Delibera della **Giunta Regionale Veneto n° 92 IIM 5 maggio 2009**:

In riferimento alla Procedura di compatibilità ambientale ed urbanistica attinente ai Piani di Sviluppo Aeroportuali, in applicazione della Direttiva comunitaria 2001/42/CE (Valutazione Ambientale Strategica), la Società di Gestione ha presentato in data 08/03/2007 alla Direzione Pianificazione Aeroportuale ENAC, il documento di stesura preliminare del Piano di Sviluppo Aeroportuale che, a partire da un'analisi dello stato attuale dello scalo veronese, si pone come obiettivo il delineare le linee guida di intervento atte a consentire il soddisfacimento della domanda di trasporto aereo a breve/medio termine (2024), ma con una visione dello sviluppo anche a lungo termine.

Per l'Assessore Regionale all'Ambiente (contestualmente anche componente del Consiglio di Amministrazione della Aeroporto Catullo SpA) **i Piani di Sviluppo Aeroportuali - DEVONO - essere soggetti alla Direttiva V.A.S.**

E che il Piano di Sviluppo dell'Aeroporto Catullo, **dovesse essere sottoposto a VAS** lo scrive anche il Ministero dell'Ambiente nella sua nota datata **7 Dicembre 2009**... come risulta nella frase come sotto viene riprodotta:

L'ENAC ha richiesto la procedura art. 21 del Dlgs n. 152/06 e ss.mm.ii., la Commissione tecnica VIA/VAS ha espresso il parere previsto, in data 6 novembre 2009, il parere è stato comunicato all'ENAC con nota del 13 novembre 2009.

Ed è pertanto ora necessario riportare il testo dell'art. 21 del Dlgs n. 152/06 ess.mm.ii., che così recita: "**ART. 21 (piani e programmi sottoposti a V.A.S. in sede regionale o provinciale) 1. Sono sottoposti a valutazione ambientale strategica in sede regionale o provinciale i piani e programmi di cui all'articolo 7 la cui approvazione compete alle Regioni o agli Enti Locali**".

E' evidente che un Piano di Sviluppo Aeroportuale **deve essere sottoposto a V.A.S.** (e non a V.I.A.) ed oggi si può stabilire che tutte le responsabilità sono delle **Autorità Nazionali**, anche e per quanto la Commissione Europea mi ha scritto, da come risulta nella sua **Comunicazione del 13 Gennaio 2010**, come sotto riportato:

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.

Per il sottoscritto, **dopo 3 anni** di analisi, domande, scritti, raccomandate, e_mail, documenti, relazioni ecc. ecc. che l'Aeroporto Catullo di Verona **debba sottoporre a V.I.A.** quanto ha realizzato, ampliato, potenziato e/o modificato dal **19 Marzo 1999** rappresenta un primo risultato ottenuto, perché la **mancanza di V.I.A. per le opere eseguite dal 1999 ad oggi all'Aeroporto Catullo di Verona** - era stata la **prima richiesta inviata al Mediatore Europeo**, che di Sua iniziativa, ha poi trasmesso alla Commissione Europea inserendo anche le problematiche collegate alla V.A.S. e questo, nonostante il mio vero obiettivo **era la VIA dal 1999 ad oggi**.

Il sottoscritto riteneva e ritiene ancora di più oggi che quanto realizzato dall'Aeroporto Catullo di Verona dal 19 Marzo 1999 doveva e... **deve essere sottoposto a Valutazione di Impatto Ambientale** e solo dopo questa sottoposizione a V.I.A. potrebbe iniziare un procedimento di sottoposizione a VAS relativamente al Piano di Sviluppo Aeroportuale, ma qui credo, per questo aspetto, le **maggiori responsabilità sono in capo all'E.N.A.C.**

Perché le maggiori responsabilità della “mancanza di V.I.A.” del Catullo, sono dell'E.N.A.C. ?

Come poi andrò ad evidenziare nei commenti e nelle considerazioni espresse alla Lettera ricevuta dalla Commissione Europea, detta Commissione... **non ha titolo ad intervenire nelle autorizzazioni rilasciate qualora queste siano illegittime e/o irregolari, spetta alle autorità nazionali questo obbligo** e dato che siamo in presenza di un Aeroporto, **spetta all'ENAC** dalla cui, loro Circolare, possono essere evidenziati questi paragrafi:

Circolare ENAC APT-21 del 30.01.2006 - Approvazione di progetti e varianti di opere e impianti aeroportuali

2. SCOPO

La presente Circolare fornisce i criteri e le indicazioni per la redazione, la presentazione e l'istruttoria dei **progetti di infrastrutture e impianti aeroportuali** al fine di conferire agli atti del procedimento una struttura tipologica univoca.

3. CAMPO DI APPLICAZIONE

La presente Circolare si applica a tutte le **opere da realizzarsi in ambito aeroportuale e a quelle connesse con l'esercizio dell'aeroporto** per le quali è richiesta dalla vigente normativa l'approvazione dell'ENAC.

I criteri e le indicazioni contenuti nella presente Circolare si applicano ai procedimenti condotti nell'ambito delle competenti strutture tecniche centrali e periferiche dell'ENAC, relativamente alla **sola fase di progettazione**. Per quanto riguarda la fase di realizzazione delle opere si rimanda ad apposite disposizioni in corso d'emanazione.

6. REDAZIONE E PRESENTAZIONE DEI PROGETTI DI INTERVENTO IN CAMPO AEROPORTUALE

6.1 Definizione degli interventi

e) interventi di nuova costruzione – **interventi di costruzione di nuovi edifici e/o infrastrutture, quelli di trasformazione edilizia, infrastrutturale, impiantistica (rifacimento integrale e/o riconfigurazione completa geometrica e/o strutturale di piste, raccordi e piazzali aeromobili e dei relativi impianti) e di riconfigurazione della destinazione d'uso delle aree dell'aeroporto** o di una intera struttura edilizia che non rientrano nelle categorie definite ai punti precedenti.

Sono comunque da considerarsi **interventi di nuova costruzione il rifacimento strutturale e/o il prolungamento di una pista di volo e gli interventi che incidono sulle distanze dichiarate**, gli interventi che modificano consistentemente la viabilità aeroportuale, **i manufatti edilizi fuori terra o interrati** (non di pertinenza di edifici esistenti), la realizzazione sul sedime aeroportuale di opere idrauliche, di depurazione, di drenaggio, di torri o tralicci non provvisori, l'installazione di manufatti anche prefabbricati che non siano destinati a esigenze (documentate) strettamente temporanee (quali possono essere le strutture prefabbricate di cantiere, depositi e magazzini), **la realizzazione di impianti per attività aeroportuali che comportino la trasformazione permanente del suolo ineditato** e/o la variazione di categoria operativa della pista.

6.2.2 Interventi rientranti nei lavori pubblici

a) Progetto preliminare

Gli **allegati progettuali** e i relativi contenuti del progetto preliminare sono quelli richiesti dal Cap. II del suddetto Regolamento. Nella relazione illustrativa, o nel documento preliminare della progettazione, **dovrà essere tracciato il percorso autorizzativo previsto dalle norme in relazione al tipo d'intervento**; in particolare **dovrà essere specificato quello per l'ottenimento**, ove previsto, **della positiva VIA** e della compatibilità urbanistica (Ministeri e Direzioni ministeriali, Uffici regionali, Servizi Integrati Infrastrutture Trasporti SIIT, in relazione alle rispettive attribuzioni e competenze).

7. PRESENTAZIONE DEI PROGETTI

7.1 Procedure preliminari alla progettazione

Il gestore aeroportuale, **prima di richiedere l'approvazione dei singoli progetti**, invia alla Direzione Progetti Studi e Ricerche, alla Direzione Infrastrutture Aeroportuali (competente per gli aeroporti minori), nonché alle Direzioni Operazioni territoriali, il **programma quadriennale degli interventi** approvato dalle competenti Direzioni Centrali dell'ENAC ed attivato secondo le procedure previste dalla circolare interministeriale n. 1408 del 23.2.1996 – punti C e D dall'ENAC (esso contiene anche gli interventi programmati da enti aeroportuali e subconcessionari del gestore ed è aggiornato annualmente; esso dovrà essere provvisto del cronoprogramma, dell'indicazione dei costi presunti e dell'indicazione delle fonti finanziarie). **In detto piano sono compresi tutti gli interventi**, comunque finanziati (interventi in autofinanziamento, quelli finanziati da altri enti e/o operatori aeroportuali, quelli finanziati da leggi speciali, etc) **da realizzarsi in aeroporto nei quattro anni successivi** e indicati al precedente punto 6.1 lettere b),c),d),e).

8. APPROVAZIONE DEI PROGETTI

8.4 Progetti di nuove opere di cui al punto 6.1 lettera e)

I progetti di nuove opere, come definite al paragrafo 6.1 e), e le rispettive varianti sono approvate, nell'ambito della Direzione Centrale Regolazione Aeroporti, dalla Direzione Progetti Studi e Ricerche e dalla Direzione Infrastrutture Aeroportuali (in relazione agli aeroporti ed impianti aeronautici di competenza).

Si richiama l'attenzione, per arrivare ad una semplificazione procedurale a regime, **che in presenza di Piani Regolatori Aeroportuali definitivamente approvati ed esecutivi** (compatibilità urbanistica positiva e **VIA positiva**) per effetto dell'art. 14 della legge 67/88 e del DPCM 27 dicembre 1998 le nuove opere in esso inserite **non sono da assoggettare ad ulteriori verifiche urbanistico-ambientali**.

In assenza di un Piano Regolatore Aeroportuale approvato, l'attivazione delle procedure di verifica di compatibilità ambientale ed urbanistica dovranno essere attivate **non appena il progetto preliminare sia stato approvato da ENAC**.

Per l'ENAC non esistono i Piani di Sviluppo Aeroportuali, che come è evidente sono Piani e Programmi e non sono dei Progetti. Nella circolare APT-21 dell'ENAC non vi è alcun cenno relativamente alla Valutazione Ambientale Strategica. Per l'E.N.A.C. esistono solo i progetti preliminari che dovrebbero essere sottoposti alla Valutazione Impatto Ambientale. Ma anche questa affermazione è vecchia ed è in contrasto con la normativa vigente in materia ambientale che prevede che alla V.I.A. devono essere sottoposti i progetti esecutivi.

E se i progetti esecutivi dell'ENAC devono essere realizzati entro 4 anni dalla loro approvazione, è oggi errato considerare dei Progetti Esecutivi come fossero dei Piani di Sviluppo Aeroportuali, soprattutto poi se l'E.N.A.C. stabilisce che deve essere realizzato-predisposto un Piano Regolatore Aeroportuale che dopo essere stato approvato e divenuto esecutivo (con compatibilità urbanistica e V.I.A. positiva) *“le nuove opere in esso inserite non sono da assoggettare ad ulteriori verifiche urbanistiche-ambientali”*.

Ma questa è solo l'interpretazione dell'ENAC che approva Progetti di Ampliamento di Aeroporti (che devono essere sottoposti a VIA) definendoli Piani di Sviluppo Aeroportuali che come i Piani Regolatori Urbanistici, devono essere sottoposti a VAS. **Ma della V.A.S., nella Circolare APT-21 dell'E.N.A.C., non vi è alcun cenno.**

Premesso ciò, in presenza di autorizzazioni rilasciate senza VIA, in Italia, si applica l'art. 29 D.Lgs 152/2006

Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152 - Norme in materia ambientale (G.U. n. 88 del 14/04/2006 - S.O. n. 96) - *Testo aggiornato, da ultimo, al Decreto Legislativo 16 marzo 2009, n. 30, pubblicato nella GU n. 79 del 4-4-2009*

Art. 29. Controlli e sanzioni

1. *La valutazione di impatto ambientale costituisce, per i progetti di opere ed interventi a cui si applicano le disposizioni del presente decreto, presupposto o parte integrante del procedimento di autorizzazione o approvazione. I provvedimenti di autorizzazione o approvazione adottati senza la previa valutazione di impatto ambientale, ove prescritta, sono annullabili per violazione di legge.*

2. *Fermi restando i compiti di vigilanza e controllo stabiliti dalle norme vigenti, l'autorità competente esercita il controllo sull'applicazione delle disposizioni di cui al Titolo III della parte seconda del presente decreto nonché sull'osservanza delle prescrizioni impartite in sede di verifica di assoggettabilità e di valutazione. Per l'effettuazione dei controlli l'autorità competente può avvalersi, nel quadro delle rispettive competenze, del sistema agenziale.*

3. *Qualora si accertino violazioni delle prescrizioni impartite o modifiche progettuali tali da incidere sugli esiti e sulle risultanze finali delle fasi di verifica di assoggettabilità e di valutazione, l'autorità competente, previa eventuale sospensione dei lavori, impone al proponente l'adeguamento dell'opera o intervento, stabilendone i termini e le modalità.*

Qualora il proponente non adempia a quanto imposto, l'autorità competente provvede d'ufficio a spese dell'inadempiente. Il recupero di tali spese è effettuato con le modalità e gli effetti previsti dal regio decreto 14 aprile 1910, n. 639, sulla riscossione delle entrate patrimoniali dello Stato.

4. *Nel caso di opere ed interventi realizzati senza la previa sottoposizione alle fasi di verifica di assoggettabilità o di valutazione in violazione delle disposizioni di cui al presente Titolo III, nonché nel caso di difformità sostanziali da quanto disposto dai provvedimenti finali, l'autorità competente, valutata l'entità del pregiudizio ambientale arrecato e quello conseguente alla applicazione della sanzione, dispone la sospensione dei lavori e può disporre la demolizione ed il ripristino dello stato dei luoghi e della situazione ambientale a cura e spese del responsabile, definendone i termini e le modalità. In caso di inottemperanza, l'autorità competente provvede d'ufficio a spese dell'inadempiente. Il recupero di tali spese è effettuato con le modalità e gli effetti previsti dal testo unico delle disposizioni di legge relative alla riscossione delle entrate patrimoniali dello Stato approvato con regio decreto 14 aprile 1910, n. 639, sulla riscossione delle entrate patrimoniali dello Stato.*

5. *In caso di annullamento in sede giurisdizionale o di autotutela di autorizzazioni o concessioni rilasciate previa valutazione di impatto ambientale o di annullamento del giudizio di compatibilità ambientale, i poteri di cui al comma 4 sono esercitati previa nuova valutazione di impatto ambientale.*

6. *Resta, in ogni caso, salva l'applicazione di sanzioni previste dalle norme vigenti.*

Premessa “ai commenti” alla Lettera ricevuta dalla “Commissione Europea Ambiente”.

In data **13.01.2010** dalla Commissione Europea - Direzione Generale Ambiente - Direzione A - Affari Giuridici e protezione Civile - ENV.A.1 - Applicazione, coordinamento per le infrazioni e aspetti giuridici - il Capo Unità, protocollo: ENV.A.1/JP/MA//mm/ARES(2010)16480 ho ricevuto una lettera avente oggetto: **Dossier EU-PILOT 240/08/ENVI** (*Allegata alla presente solo per il Comune di Sommacampagna e la Procura della Repubblica*).

Una lettera molto importante, per la salute e la qualità della vita della popolazione di Caselle e dei quartieri della Città di Verona sorvolati da decine di decolli che, l'Aeroporto Catullo, vuole raddoppiare o... triplicare.

La Commissione Europea Ambiente, mi ha concesso 4 settimane per poter fornire *“nuovi elementi informativi che possano indurre a una diversa conclusione”*, altrimenti *“provvederanno ad archiviare la mia denuncia”* ed è per questo *“urgente motivo”* che scrivo al Sindaco del Comune di Sommacampagna e, per conoscenza, alla Procura della Repubblica e alla Commissione Europea Ambiente, chiedendo l'intervento di Autorità Nazionali Italiane, che possano intervenire al fine di evitare che il Dossier EU-Pilot 240/08/ENVI possa essere archiviato.

E' evidente che questo *“appello”* (che ripeto viene inviato per conoscenza anche alla Commissione Europea come invito a *“NON archiviare”* la pratica “EU-PILOT 240/08/ENVI”) è principalmente rivolto al Sindaco di Sommacampagna, per Sue precise Responsabilità in ordine alla Salute Pubblica e per tale motivo inizio questa Lettera riportando e richiamando alcune... Sentenze relative al solo problema “inquinamento acustico”.

Inquinamento acustico - Valutazione e gestione del rumore ambientale - Non trasposizione della direttiva nel periodo prescritto- Direttiva 2002/49/CE.

Non avendo adottato, durante il periodo prescritto, le leggi, regolamenti e le norme amministrative necessarie ad attuare la Direttiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 25 giugno 2002 per quanto riguarda la valutazione e gestione del rumore ambientale, la Gran Bretagna e dell'Irlanda del Nord non ha rispettato gli obblighi di cui alla direttiva citata. (Sentenza originale: *Declares that, by failing to adopt, within the prescribed period, the laws, regulations and administrative provisions necessary to comply with Directive 2002/49/EC of the European Parliament and of the Council of 25 June 2002 relating to the assessment and management of environmental noise, the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland has failed to fulfil its obligations under that directive;Orders the United Kingdom of Great Britain*).
CORTE DI GIUSTIZIA CE, Sez. V, 14 dicembre 2006, Causa C-138/06

Inquinamento acustico - Valutazione e gestione del rumore nell'ambiente - Mancata trasposizione entro il termine prescrive - Inadempimento di Stato (Granducato di Lussemburgo) - Direttiva 2002/49/CE.

Non attuando, entro il termine prescritto, le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla direttiva 2002/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 giugno 2002, relativa alla valutazione ed alla gestione del rumore nell'ambiente, il Granducato di Lussemburgo è venuto meno agli obblighi che gli incombono ai sensi di questa direttiva. (sentenza originale: *En ne prenant pas, dans le délai prescrit, les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil, du 25 juin 2002, relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, le Grand-Duché de Luxembourg a manqué aux obligations qui lui incombent en vertu de cette directive. Le Grand-Duché de Luxembourg est condamné aux dépens*).
CORTE DI GIUSTIZIA CE, Sez. V, 7 dicembre 2006, Causa C-78/06

Inquinamento acustico - Ordinanza di contenimento e riduzione delle emissioni sonore - Natura – Provvedimento contingibile e urgente - Art. 9 L. 447/95 - Competenza - Sindaco.

Le ordinanze con le quali viene esercitato il potere di disporre temporaneamente speciali forme di contenimento e riduzione delle emissioni sonore inquinanti (inclusa l'inibitoria totale o parziale delle attività), hanno natura di provvedimenti contingibili e urgenti, sia per la ontologica temporaneità delle misure adottabili, sia per il carattere innominato ed atipico delle misure stesse (in deroga al principio di rigorosa nominatività e tipicità degli atti amministrativi. Siffatte ordinanze devono considerarsi adottate ai sensi dell'art. 9 della Legge 26 Ottobre 1995 n° 447 ("Legge quadro sull'inquinamento acustico") e sono riservate alla competenza del Sindaco (nei casi di inquinamento acustico che riguardano aree ricadenti nel territorio comunale). Sono peraltro estranee alle ordinarie funzioni di mera vigilanza e controllo ("sull'osservanza delle prescrizioni attinenti il contenimento dell'inquinamento acustico") contemplate dagli artt. 6 e 14 della Legge 26 Ottobre 1995 n° 447, nonché dalle Leggi Regionali Pugliesi nn° 17/2000 e 3/2002. Pres. Ravalli, Est. D'Arpe - R. s.a.s. (avv. De Matteis) c. Comune di Gallipoli (avv. Traldi) e A.R.P.A. Puglia (avv. Capobianco) - **T.A.R. PUGLIA, Lecce, Sez. I - 4 dicembre 2006, n. 5639.**

Inquinamento acustico - Tutela della salute pubblica - Situazione di pericolo involgente singoli individui - Sufficienza.

La tutela della salute pubblica non presuppone necessariamente che la situazione di pericolo involga l'intera collettività ben potendo richiedersi tutela alla Pubblica Amministrazione anche ove sia in discussione la salute di una singola famiglia (o anche di una sola persona). Pres. Ravalli, Est. D'Arpe - R. s.a.s. (avv. De Matteis) c. Comune di Gallipoli (avv. Traldi) e A.R.P.A. Puglia (avv. Capobianco) - **T.A.R. PUGLIA, Lecce, Sez. I - 4 dicembre 2006, n. 5639.**

Inquinamento acustico - Attività aeroportuale - D.p.r. 496/97 - Emissioni prodotte dalle operazioni aeroportuali - Emissioni riferibili direttamente al funzionamento dei velivoli - Possibilità di valutazione differenziata - Esclusione.

E' legittima la previsione contenuta nell'art. 1, D.p.r. 11 dicembre 1997, n. 496, nella parte in cui ha qualificato l'attività aeroportuale mediante rinvio all'art. 3, co. 1, lett. m), punto 3) della legge 26 ottobre 1995, n. 447, considerando pertanto unitariamente le emissioni rumorose prodotte dalle operazioni aeroportuali e quelle direttamente riferibili al funzionamento dei velivoli. Ed infatti, le fasi del decollo e dell'atterraggio sono strettamente connesse, sul piano spaziale e funzionale, con l'attività dell'aeroporto, sicché il rumore percepito nell'ambiente è quello complessivo senza che possa artificialmente distinguersi tra rumore prodotto dall'attività a terra e quello che, nel medesimo contesto spazio-temporale, proviene da altra fonte. Pres. Giovannini, Est. Garofoli - A.V.C.V.V. s.p.a. (Avv.ti Riguzzi e Romanelli) c. Presidenza del Consiglio dei Ministri, Ministero dell'Ambiente e Ministero dei Trasporti e della Navigazione - **CONSIGLIO DI STATO, Sez. VI - 3 febbraio 2005 (c.c. 18 giugno 2004), sentenza n. 281.**

E' evidente che nell'intorno di un Aeroporto, non vi è solo il problema dell'inquinamento acustico, ma anche tutto quanto è collegato con l'inquinamento dell'aria e della ricaduta sui suoli dei residui degli scarichi degli aerei che decollano sui centri abitati maggiormente inquinati da tutte le attività aeroportuali, comprese le attività a terra, in un territorio già compromesso dalla "A4" e dalla "A22" e da relativo incrocio autostradale.

Questa premessa, anche se riporta alcune Sentenze solo relative all'Inquinamento Acustico, vuole evidenziare le precise responsabilità del Sindaco e al Suo preciso obbligo e dovere di agire in difesa della salute e della sicurezza pubblica, come questo è stabilito dalle leggi in vigore e questo, nonostante che il Comune di Sommacampagna, sia anche Socio della Catullo S.p.A. (anche se con una quota infinitesimale inferiore all'1%).

Considerazioni-controdeduzioni alla Lettera ricevuta dalla Commissione Europea Ambiente.

Dopo la premessa, ricopiando i diversi e vari paragrafi della lettera ricevuta posso esprimere delle considerazioni e scrivere anche delle “**controdeduzioni**” a quanto già espresso dalla Commissione Europea Ambiente.

mi riferisco alla pratica in oggetto, originata dalla Sua segnalazione relativa a una presunta violazione della direttiva 85/337/CEE (la direttiva VIA) e della direttiva 2001/42/CE (la direttiva VAS), nella provincia italiana di Verona, in relazione all'aeroporto "Valerio Catullo" di Verona, segnalazione portata inizialmente all'attenzione dei servizi della Commissione dal Mediatore europeo, in data 10.12.08.

Il sottoscritto, insiste nell'evidenziare che **violazione alla Direttiva V.I.A. (e V.A.S.)** ci sia già stata e... per questo si chiede all'Amministrazione Comunale ed in particolare all'Ufficio Urbanistica di esprimere un proprio parere in merito alle opere e agli interventi eseguiti dall'Aeroporto Catullo, **a partire dal 14 Marzo 1999.**

Per valutare l'esistenza di una violazione del diritto comunitario in merito ai lavori infrastrutturali intervenuti a partire dal 14.03.99 nell'Aeroporto oggetto della Sua segnalazione, sono state richieste alle autorità italiane, attraverso il sistema EU-Pilot, informazioni di dettaglio sull'iter autorizzativo del progetto, nonché, a più riprese, precisazioni su taluni aspetti che necessitavano ulteriori chiarimenti da parte delle autorità italiane.

Il sottoscritto, vuole ricordare alla Commissione Europea, che spesso - le Autorità Italiane - in questo anno - per quanto riguarda le **informazioni fornite...** abbiano - più volte - “**fatto confusione**” e, a titolo di esempio, ricordo che l'Assessore all'Ambiente della Regione Veneto, in una Sua risposta ad una interrogazione scritta, ha già dichiarato che il Piano di Sviluppo dell'Aeroporto Catullo... **deve essere sottoposto a V.A.S.** (e non VIA) quando - contestualmente - la società Aeroporto Catullo (di cui l'Assessore ne è componente del Consiglio di Amministrazione) sosteneva che il Piano di Sviluppo Aeroportuale **doveva, invece, essere sottoposto a V.I.A.**

Mi sia permesso di ricordare che proprio la Commissione Europea, se ricordo bene, nell'autunno 2009, sosteneva che le Autorità Italiane facevano confusione nella corretta applicazione della V.I.A. e della V.A.S.

L'analisi del complesso delle informazioni da Lei fornite, unitamente alle informazioni ricevute dalle autorità italiane in data: 29.01.09, 12.05.09, 13.05.09, 21.07.09, 14.09.09 e 17.11.09, ha messo in luce quanto segue.

Il sottoscritto, non crede di essere in possesso di tutta questa documentazione, ma per quello che sono riuscito a leggere e a prenderne visione, ribadisco ancora una volta che le informazioni fornite non erano molto corrispondenti alla verità dei fatti, ed è per questo che spero che la Procura della Repubblica possa accertare se nel fornire dette informazioni... le Autorità Italiane, possano aver commesso degli “eventuali” Reati Penali.

Secondo quanto comunicato dalle autorità italiane le modifiche maggiori autorizzate dopo il 14.03.99 sarebbero quelle riprese nell'Allegato I alla presente.

Il sottoscritto, ritiene che anche quanto poi scritto nell'allegato I è un altro esempio di “*notizie non perfettamente esatte fornite alla Commissione Europea*” di cui ovviamente, chi le ha fornite alla Commissione, se ne assumerà le responsabilità e ad esempio evidenzio quanto scritto nell'allegato I, a partire da questa frase: “*Opere di riqualifica e adeguamento operativo della pista di volo e del piazzale di sosta aeromobili*”.

Prolungare la pista di 500 metri è solo un adeguamento operativo? Triplicare lo spazio di sosta degli aeromobili è solo una riqualifica? Adeguare la pista di rullaggio al fine che gli Aeromobili da quel momento possano decollare su Verona modificando completamente le rotte di decollo, è solo un adeguamento e una riqualifica?

Scrivere alla Commissione Europea questo: “*14-ott-2002 - Conferenza di servizi - Aerostazione arrivi*”, forse le Autorità Italiane non hanno spiegato bene che lo spazio destinato all'Aerostazione è stato... quadruplicato.

Non voglio ribadire quanto già evidenziato, ma ripeto, alcune delle informazioni delle Autorità Italiane fornite non erano corrispondenti alla realtà di quanto è stato realizzato in assenza di VIA... e/o realizzato in stralci al fine di eludere la VIA e per questo la Commissione - prima di archiviare la pratica - **dovrebbe chiedere al Comune di Sommacampagna una perizia-verifica** di cosa il “Catullo” ha realizzato a partire dal 14.3.1999.

Sulla base di questa informazione parrebbe dunque confermata la tesi delle autorità italiane secondo cui nessuna delle modifiche o estensioni era di per sé da sottoporre a VIA, in quanto nessuna delle modifiche o estensioni rientrava tra le categorie di progetto di cui all'Allegato I della direttiva VIA.

Se le Autorità Italiane hanno fornito alla Commissione Europea informazioni "non corrette" e/o che possano configurarsi quali essere assimilati al "falso in atto d'ufficio", *parrebbe dunque* che ne risponderanno nelle opportune sedi, sia Amministrative e anche Penali... qualora vi possano essere configurati gli eventuali Reati?

Occorre ora verificare se le modifiche menzionate possano rientrare nella categoria di cui all'Allegato II, punto 13, della direttiva VIA, che comprende le "modifiche o estensioni di progetti (...) già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione che *possono avere notevoli ripercussioni sull'ambiente*". Per tale categoria di modifiche o estensioni, posto che siano suscettibile di avere notevoli ripercussioni sull'ambiente, vige l'obbligo di sottoposizione a un esame preliminare (cosiddetto "*screening*") ai fini di determinare se essi debbano o meno essere sottoposti a VIA.

Dall'esame dell'Allegato I, appare evidente che tutte le opere, come sono state elencate in quella tabella, (forse un po' troppo sintetica), sono state autorizzate dopo il 13 marzo 1999 data che ricordo dovrebbe essere concidente con l'inizio del periodo di fermo dell'attività aeroportuale per il rifacimento del fondo della pista.

Tutte quelle opere, come sinteticamente elencate, al sottoscritto **non risulta siano mai state sottoposte a screening** e non mi sembra che nemmeno le Autorità Italiane abbiano comunicato alla Commissione Europea delle corrette informazioni in merito a tutte quelle opere, modifiche e potenziamenti dopo il 1999 realizzate.

Come ho già avuto modo di comunicarle nella mia lettera del 05.02.09, la valutazione se una serie di modifiche delle infrastrutture di un dato aeroporto costituiscono un progetto a se stante o siano modifiche che possano avere notevoli ripercussioni sull'ambiente tali da richiedere uno "screening" ai sensi della direttiva 85/337/CEE compete in primis alle autorità nazionali, cui spetta agire in linea con la sentenza della Corte di Giustizia del 28 febbraio 2008 nel caso C-2/07 (Paul Abraham contro Region Wallonne).

Devo ammettere che concordo pienamente con quanto evidenziato dalla Commissione Europea nel volermi segnalare la Sentenza della Corte Europea C-2/07, soprattutto quando il sottoscritto ricorda che l'Accordo di Programma sottoscritto prima dell'adozione del P.A.T. (Piano di Assetto del Territorio di Sommacampagna) è una convenzione, sottoscritta tra il Comune di Sommacampagna e la Società Aeroporto Valerio Catullo nel Marzo 2008, e questo potrebbe evidenziare delle altre responsabilità che ricadrebbero sulle Autorità Italiane.

V.I.A. - Valutazione dell'impatto ambientale di taluni progetti - Aeroporto con pista di decollo e di atterraggio superiore ai 2100 metri di lunghezza - Aumento del traffico aereo - Verifica delle autorizzazione - Giudice del rinvio - Competenza - Direttiva 85/337/CEE.

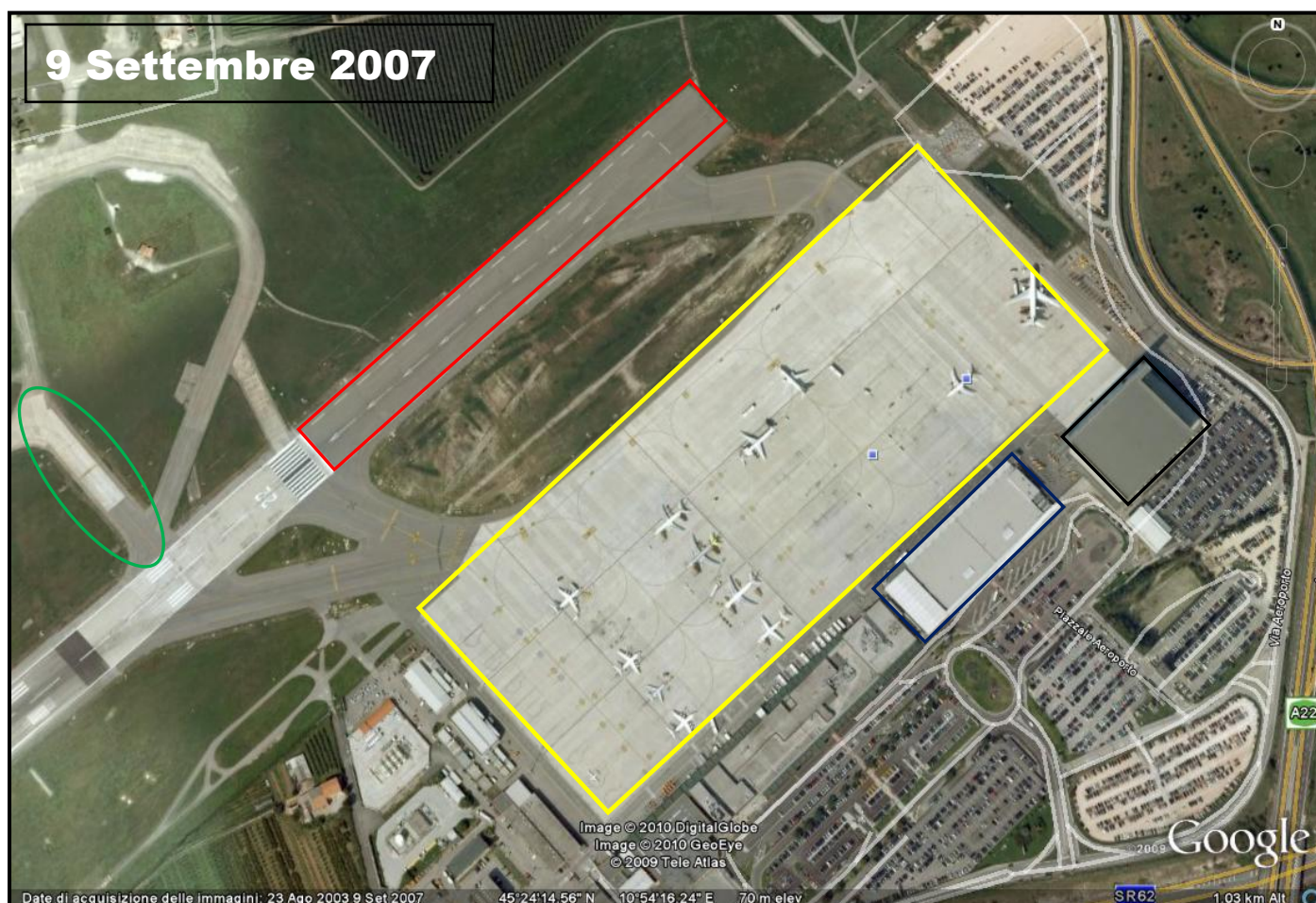
Sebbene una convenzione non sia un progetto (ai sensi della direttiva del Consiglio 27 giugno 1985, 85/337/CEE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati), spetta al giudice del rinvio determinare, sulla base della normativa nazionale applicabile, **se una siffatta convenzione contenga un'autorizzazione** ai sensi dell'art. 1, n. 2, della direttiva 85/337. In tale contesto, occorre esaminare **se detta autorizzazione si inserisca in una procedura in più fasi che comporta una decisione principale, nonché decisioni di esecuzione, e se occorra tener conto dell'effetto cumulativo di più progetti il cui impatto ambientale dev'essere valutato complessivamente**. Pertanto, le disposizioni del punto 12 dell'allegato II, in combinato disposto con quelle del punto 7 dell'allegato I della direttiva 85/337, nella loro versione originaria, **riguardano anche i lavori di modifica apportati all'infrastruttura di un aeroporto esistente senza prolungamento della pista di decollo e di atterraggio, qualora essi possano essere considerati, segnatamente alla luce della loro natura, della loro entità e delle loro caratteristiche, una modifica dell'aeroporto stesso**. Lo stesso vale, in particolare, **per i lavori destinati ad aumentare significativamente l'attività dell'aeroporto ed il traffico aereo**.
CORTE DI GIUSTIZIA DELLE COMUNITA' EUROPEE, Sez. II, 28/02/2008, Causa C-2/07

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 controverse fossero suscettibili di *notevoli ripercussioni sull'ambiente*, tali da rendere obbligatorio uno *screening* ai sensi della direttiva VIA, e pertanto non è possibile contestare la valutazione operata dalle 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.

Inviterei la Commissione Europea a rivedere questa loro affermazione, anche perché in qualsiasi momento basta collegarsi a “Virtual Earth” della Microsoft e a “Google Earth” per vedere la differenza che esiste tra il costruito e l’edificato presso l’Aeroporto Catullo, nel primo si vede la situazione al 2003 e nel secondo al 2007



Appare evidente che tra Virtual Earth del 2003 e Google Earth del 2007 vi siano delle modifiche all’Aeroporto



Da queste due immagini “non si vedono” gli ampliamenti già realizzati tra il 1999 e il 2003, ma si vedono bene gli ampliamenti come operati tra il 2003 e il 2007: c’è il prolungamento della pista, la costruzione dei nuovi raccordi, l’ampliamento del Piazzale di sosta degli Aerei, il raddoppio dell’Aerostazione, l’Hangar nuovo e dei parcheggi esterni. Ovviamente qui... sono pure mancanti gli ampliamenti e i potenziamenti... dal 2007 al 2010.

Non credo spetti al sottoscritto insistere che le *“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”*... Credo che questo *“dover insistere”* spetti al Comune di Sommacampagna a evidenziare che delle modifiche al Catullo... ci sono.

Credo che anche la Procura della Repubblica, non abbia bisogno di una Perizia Tecnica per dimostrare che le modifiche e le estensioni dal 19 Marzo 1999 ci sono state. Per avere conferma di quanto realizzato credo sia necessaria una dichiarazione dell’Ufficio Urbanistica del Comune di Sommacampagna al quale la Procura può chiedere un elenco diverso dall’Allegato I, come fornito dalle Autorità Italiane alla Commissione Europea.

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).

E se le Autorità Italiane avessero fornito alla Commissione Europea delle informazioni *“non corrette”* e *“non corrispondenti”* alla reale situazione dei fatti, è la Commissione Europea che deve segnalare alla Procura della Repubblica eventuali reati? Dai documenti inviati è in ogni caso evidente che mai le autorità italiane hanno segnalato che vi è stata una richiesta di sottoposizione allo screening e se ciò fosse accaduto dopo il 2008, questo sarebbe merito e solo a seguito delle segnalazioni e reclami presentate/i dal sottoscritto.

In merito all’onere della prova, il sottoscritto ritiene di aver provato - senza dubbi - che dal 19 marzo 1999 l’Aeroporto di Verona si è ampliato in opere e infrastrutture con evidenti aumenti del traffico aereo e dei passeggeri e con modifiche sostanziali compreso le rotte di decollo che prima avvenivano sulla campagna e poi - dopo i lavori di ampliamento e di potenziamento del Catullo - sono stati trasferiti sulla Città di Verona.

Per chiarire questo aspetto, delle *“massime”* della sentenza della Corte di Giustizia Europea C-508/03 (perché citata nella lettera della Commissione) debbano essere ricordate e qui sotto sinteticamente anche riportate:

«Inadempimento di uno Stato - Ricevibilità - Oggetto della lite - Competenza dei giudici nazionali - Mancanza di oggetto del ricorso - Certezza del diritto e legittimo affidamento dei committenti - Direttiva 85/337/CE - Valutazione dell’impatto ambientale di determinati progetti - Progetto “White City” - Progetto “Crystal Palace” - Progetti rientranti nell’allegato II alla direttiva 85/337 - Obbligo di sottoporre ad una valutazione i progetti che possono avere ripercussioni rilevanti sull’ambiente - Onere della prova - Trasposizione della direttiva 85/337 nel diritto nazionale - Autorizzazione in più fasi»

1. *Ambiente — Valutazione dell’impatto ambientale di determinati progetti — Direttiva 85/337*

(Artt. 10 CE, 211 CE e 226 CE; direttiva del Consiglio 85/337/CEE)

2. *Ambiente — Valutazione dell’impatto ambientale di determinati progetti — Direttiva 85/337*

(Direttiva del Consiglio 85/337, artt. 2, n. 1, e 4, n. 2)

1. Nell’ambito di un **procedimento di inadempimento** ai sensi dell’art. 226 CE, spetta alla **Commissione dimostrare l’esistenza dell’inadempimento lamentato, fornendo alla Corte gli elementi necessari perché questa verifichi l’esistenza dell’inadempimento**, senza potersi fondare su alcuna presunzione.

Per quanto riguarda **più precisamente la direttiva 85/337**, concernente la **valutazione dell’impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati**, come modificata, la Commissione **deve fornire un minimo di prove del possibile impatto ambientale del progetto in questione**.

Nel caso in cui l’autorità competente abbia verificato la necessità di una valutazione, **la Commissione deve suffragare le proprie tesi** e confutare quelle dello Stato membro convenuto attraverso un esame approfondito degli elementi di analisi e dei documenti forniti da quest’ultimo oppure attraverso **il conseguimento, la produzione, l’esame e la presentazione dettagliata di elementi tangibili e concreti che consentano alla Corte di valutare** se l’autorità competente abbia effettivamente ecceduto il proprio margine discrezionale. (v. punti 77-78, 85, 93)

2. Risulta dall’art. 2, n. 1, della direttiva 85/337, **concernente la valutazione dell’impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati**, come modificata, che i progetti che possono avere un impatto ambientale importante, ai sensi dell’art. 4 di tale direttiva, letto in combinato disposto con gli allegati I e II della stessa, **devono formare oggetto di una valutazione dell’impatto prima del rilascio dell’autorizzazione**.

Qualora il **diritto nazionale** preveda un procedimento di autorizzazione articolato in più fasi, consistenti l’una in una decisione principale e l’altra in una decisione di attuazione, che deve rispettare i parametri stabiliti dalla prima, **gli effetti che un progetto può avere sull’ambiente devono in linea di principio essere individuati e valutati nel procedimento relativo alla decisione principale**. Qualora tuttavia i detti effetti siano individuabili unicamente nel procedimento relativo alla decisione di attuazione, tale valutazione dev’essere effettuata durante tale procedimento.

Una normativa nazionale la quale preveda che una **valutazione dell’impatto ambientale di un progetto possa essere effettuata solo nella fase iniziale del rilascio di un permesso di costruire sulla base di un progetto preliminare**, e non nella fase successiva dell’approvazione degli aspetti riservati, **contrastava pertanto con gli artt. 2, n. 1, e 4, n. 2, della direttiva 85/337, come modificata**.

Il sottoscritto ritiene che la Commissione Europea, **abbia già acquisito tutti gli elementi al fine di poter chiedere l'intervento presso la Corte di Giustizia Europea**, soprattutto se il Comune di Sommacampagna avesse da produrre **una perizia** che certifichi in modo veritiero quanto effettivamente è stato realizzato all'Aeroporto Catullo **dal 1999 ad oggi**, e questo perché "il dichiarato" dalle altre autorità italiane, sia confermato.

Questa **perizia del Comune di Sommacampagna** è necessaria, perché a parere del sottoscritto, le autorità italiane - soprattutto sulla consistenza, qualità e quantità delle opere realizzate dopo il 19 Marzo 1999 all'aeroporto Catullo, sono state informazioni volutamente carenti, per confondere la commissione e che non possono permettere alla Commissione stessa di dimostrare l'esistenza dell'inadempimento segnalato.

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.

Il Piano di Sviluppo Aeroportuale **non è un progetto è solo un programma**, che come dichiarato dal Direttore Generale dell'Aeroporto Catullo nel 2008, ha solo al funzione di: "**delineare le linee guida di un intervento**", e come tale sottoposto a VAS e non a VIA. VIA alla quale verranno sottoposti i diversi progetti, quando questi verranno realizzati come previsto nel cronoprogramma del PSA.

E' evidente poi che questa affermazione... "**fino al 2024**", è in netto contrasto con il Decreto Legislativo 152/2006 e successivo Decreto Legislativo integrativo n. 4/2008 in cui all'art. 26, comma 6, così si determina:

I progetti sottoposti alla fase di valutazione devono essere realizzati entro cinque anni dalla pubblicazione del provvedimento di valutazione dell'impatto ambientale. Tenuto conto delle caratteristiche del progetto il provvedimento può stabilire un periodo più lungo. Trascorso detto periodo, salvo proroga concessa, su istanza del proponente, dall'autorità che ha emanato il provvedimento, la procedura di valutazione dell'impatto ambientale deve essere reiterata.

Un **progetto** che avesse da ottenere un **Decreto V.I.A.** nel 2010 avrebbe una validità fino al 2024 ? Non credo che sia questo il volere della legge, soprattutto se il cosiddetto Piano di Sviluppo Aeroportuale è un progetto di massima e di indirizzi, e non è un progetto esecutivo, essendo appunto solo un piano di indirizzi e di programmi futuri che poi dovranno essere sottoposti ad una precisa richiesta di autorizzazione o Concessione Edilizia.

Circa la **V.I.A.**, ricordo che una delle modifiche più rilevanti del D.Lgs. 4/2008 è data dal fatto che la VIA, la valutazione di impatto ambientale si fa sul **progetto definitivo** (*per progetto definitivo, ai sensi dell'art. 5 comma 1, lett. h) del Codice, si deve intendere quel progetto che presenti «gli elaborati progettuali predisposti in conformità all'art. 93 del decreto n. 163 del 2006 nel caso di opere pubbliche; negli altri casi, il progetto che presenta almeno un livello informativo e di dettaglio equivalente ai fini della valutazione ambientale»*) e **non più sul progetto preliminare**, come insegna la giurisprudenza comunitaria (*Sentenza della Corte Giustizia. CE 4.5.2006 C-508/03.*), tenendo presente che attualmente, nei confronti dell'Italia, pende una procedura di infrazione proprio per questa questione (*Infrazione 2002/5170.*).

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.

Come ha già evidenziato la Commissione Europea, le Autorità Italiane **hanno fatto e continuano a fare confusione** in merito a il non riuscire a distinguere i campi di applicazione della direttiva V.A.S. e della Direttiva V.I.A. e pertanto la Commissione viene indotta in errore dalle spiegazioni fornite dalle Autorità Italiane, ed in particolare l'ENAC che approva e/o fa approvare Piani di Sviluppo Aeroportuali, con durata decennale, quando questi sarebbero solo dei piani di indirizzo e di programmazione di successivi progetti da attuare nel tempo.

Mi sia permesso di dissentire anche in merito a questa altra dichiarazione della Commissione, evidenziando la differenza tra "strumento di natura progettuale" e "progetto esecutivo". Un Piano di Sviluppo Aeroportuale, soprattutto quando va ad interessare e comprende aree e opere ubicate all'esterno del sedime aeroportuale deve essere sottoposto a VAS che poi si attuerà con progetti che devono essere sottoposti a VIA, e la VIA verrà chiesta quando poi questi effettivamente verranno realizzati nei tempi e nei modo programmati.

Come ho già avuto modo di osservare, il compito di applicare correttamente la normativa comunitaria negli Stati membri spetta in primo luogo alle autorità competenti degli stessi Stati membri, e la Commissione, sulla base delle informazioni raccolte, incluse quelle da Lei trasmesse, non ha ragione di mettere in dubbio la valutazione del Ministero dell'Ambiente in relazione a questo aspetto. *Va osservato, inoltre, che VIA e VAS sono*

Quando la Commissione, evidenzia che il compito di applicare correttamente la normativa comunitaria spetta alle autorità competenti, sono pienamente d'accordo su questa affermazione, ed è solo per questa inadempienza, che perdurava da anni nell'applicare la V.I.A. che il sottoscritto è stato costretto a rivolgersi al Mediatore Europeo e poi questi ha trasmesso alla Commissione Europea il mio reclamo.

dell'Ambiente in relazione a questo aspetto. Va osservato, inoltre, che VIA e VAS sono procedimenti di natura analoga. In entrambi i casi, le autorità devono garantire la corretta partecipazione del pubblico all'iter decisionale, di modo che richiedere l'avvio di due procedure parallele in questo caso non avrebbe alcun valore aggiunto.

Anche su questa dichiarazione devo dissentire, perché se la Comunità Europea, ha deciso che fosse emanata la Direttiva V.A.S. questa ovviamente è diversa negli obiettivi da raggiungere rispetto alla Direttiva V.I.A. e se le due procedure avessero da procedere parallele questo è un altro errore interpretativo della Commissione.

PRIMA dovrebbe e deve essere effettuata una **VIA in sanatoria** di quanto eseguito all'Aeroporto Catullo, dal 19.3.1999 (come già dichiarato dalla Commissione stessa) poi e solo dopo se questa **VIA in sanatoria** avesse da avere un esito positivo solo allora dopo, potrebbe essere aperta una procedura di VAS sul Piano di Sviluppo Aeroportuale, che non avrebbe senso ad esistere o essere progettato se la VIA in sanatoria fosse negativa.

V.I.A. e V.A.S. sono **due procedimenti diversi** e l'Aeroporto di Verona **ha violato la VIA** per quanto realizzato fino ad oggi e **sta violando la VAS** per quanto vuole realizzare nel futuro (se sarà compatibile con l'Ambiente)

Il nuovo art. 4 del D.Lgs. 4-2008 evidenzia le finalità perseguite dal Governo Italiano all'intenzione di dare attuazione alla normativa comunitaria (*Direttiva 2001/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2001, concernente la valutazione degli impatti di determinati piani e programmi sull'ambiente; direttiva 85/337/CEE del Consiglio del 27 giugno 1985 concernente la valutazione di impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, come modificata ed integrata con la direttiva 97/11/CE del Consiglio del 3 marzo 1997 e con la direttiva 2003/35/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 maggio 2003*) e nazionale in materia di prevenzione e riduzione integrate dell'inquinamento (*D.lg. 18 febbraio 2005, n. 59*), dando rilievo ai contenuti sostanziali e differenti della V.I.A. e della V.A.S. (sono due procedimenti diversi).

Pertanto, per quanto riguarda la **V.A.S.** la finalità di questo strumento va applicata, per i programmi ed i piani che possono avere un impatto significativo sull'ambiente al fine di «*garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione, dell'adozione e approvazione di detti piani e programmi assicurando che siano coerenti e contribuiscano alle condizioni per uno sviluppo sostenibile*» (art. 4 comma 4, lett. a).

Per quanto riguarda la **V.I.A.** invece, la norma sottolinea come l'obiettivo di tale strumento sia quello di proteggere la «*salute umana, contribuire con un migliore ambiente alla qualità della vita, provvedere al mantenimento delle specie e conservare la capacità di riproduzione dell'ecosistema in quanto risorsa essenziale per a vita*» (art. 4 comma 4, lett. b) e per questo motivo la V.I.A. e la V.A.S. non sono interscambiabili.

Concordo ovviamente con la Commissione che tra le maggiori innovazioni intervenute, con l'applicazione delle leggi nazionali, assumono particolare rilevanza le disposizioni in tema di V.A.S. e V.I.A.: **la nuova disciplina è volta a realizzare una maggiore trasparenza delle procedure facilitando una più capillare informazione al pubblico e permettendo una maggiore partecipazione dei cittadini al processo decisionale.**

Per quanto riguarda la VAS, è stato allargato il campo di applicazione di questo procedimento che riguarderà ora tutti i piani e i programmi che possono avere un impatto significativo sull'ambiente, in conformità della normativa europea, che dovranno comprendere al loro interno una valutazione delle condizioni ambientali nelle quali si opera, ed è questo che deve realizzare il Piano di Sviluppo dell'Aeroporto Catullo dopo la VAS.

Come già segnalato alla Commissione, vorrei ricordare che "della V.A.S." nella Circolare dell'ENAC per la predisposizione dei Piani di Sviluppo Aeroportuale, nemmeno vi è alcun cenno dell'esistenza di questa norma ed è quindi evidente che l'applicazione da parte delle Autorità Italiane di detta Direttiva non sono rispettosi e non sono in sintonia dei dettami della Direttiva VAS come questo è stato stabilito dalla Commissione Europea.

In molte delle Sue comunicazioni, Lei lamenta di non avere ancora ricevuto copia del Piano di Sviluppo Aeroportuale. Secondo le informazioni di cui dispone la Commissione, tale Piano non sarebbe ancora stato finalizzato e per questo motivo la procedura di consultazione del pubblico non sarebbe stata ancora avviata. *La Commissione non è in*

Una versione di detto **Piano di Sviluppo Aeroportuale dell'Aeroporto Catullo**, come ho già segnalato alla Commissione Europea, è stata però divulgata in Fiera a Verona durante la Manifestazione "**Geo Oikos**" del Novembre scorso e di questo si è dato ampio risalto sui media locali ed è solo per questo motivo che il sottoscritto vorrebbe prendere visione di detto PSA, ma in forma ufficiale... chiedendolo al Comune.

Se il Piano di Sviluppo Aeroportuale risulta essere stato presentato all'ENAC nel marzo 2007, è quella versione di PSA che il sottoscritto... dichiara di non aver ancora visto. Di quello presentato in Fiera, di quel PSA, il sottoscritto ho già conoscenza e quindi non si comprende perché lo stesso PSA in Fiera può essere visto e se lo chiedo in veste ufficiale, mi si risponde che non è possibile perché... sarebbe in fase di autorizzazione.

consultazione del pubblico non sarebbe stata ancora avviata. La Commissione non è in grado di intervenire in via preventiva, in una situazione del genere, ma questi servizi confidano che una procedura di VIA sarà avviata nelle forme dovute e con la necessaria pubblicità e partecipazione del pubblico e delle autorità interessate. Se ciò non dovesse avvenire e se le autorità competenti giungessero ad autorizzare definitivamente il Piano di Sviluppo Aeroportuale senza porre il medesimo piano a disposizione del pubblico nelle forme e nei tempi previsti dalla direttiva VIA, è Suo diritto richiedere innanzitutto l'intervento dei giudici nazionali e, in ultima analisi, è Suo diritto rivolgersi nuovamente alla Commissione, fornendo tutte le evidenze necessarie a permettere a questi servizi di chiedere spiegazioni alle autorità nazionali competenti.

Sinceramente il sottoscritto, più che in, e nelle Autorità Nazionali, spera in un urgente intervento della Procura della Repubblica, al fine che si possa verificare se, a causa delle autorità Provinciali, Regionali e Nazionali che hanno l'obbligo di controllo sulla VIA e sulla VAS, vi sono stati danni ambientali e sanitari, in modo che poi dei Giudici di Tribunali, possano veramente giudicare chi potrebbe aver commesso delle gravi irregolarità.

Lei ha chiesto più volte alla Commissione di intervenire per disporre l'annullamento delle autorizzazioni e il ripristino di tutte le opere autorizzate in assenza di VIA. Su questo aspetto, è importante sottolineare che solamente i giudici nazionali hanno il potere di annullare atti delle o rivolgere ingiunzioni alle amministrazioni nazionali, come pure quello di imporre alle stesse amministrazioni eventuali misure compensative sia ambientali che patrimoniali. La Commissione non dispone di alcuna competenza in tal senso. Prendiamo nota che Lei è già in contatto a tali effetti con la Procura della Repubblica presso il Tribunale di Verona, presso la quale è stata aperta la pratica n. 08/805 ANCNR.

Concordo pienamente con questa affermazione della Commissione Europea, ma se le Autorità Italiane non rispettano le Direttive Europee a chi compete denunciare e sanzionare questa violazione delle Direttive Comunitarie? Io credo che spetti alla Corte di Giustizia Europea alla quale la Commissione deve segnalare delle evidenti violazioni alle Direttive VIA e VAS. Per quanto riguarda invece eventuali reati che possano essere accertati dall'azione investigativa della Procura della Repubblica che avesse da accertare ad esempio informazioni errate... spetta poi alla Giustizia Italiana accertare se questi reati sono stati poi commessi.

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.

Il sottoscritto anche dopo questa nuova comunicazione della Commissione Europea, è altresì convinto che per quanto realizzato, modificato e esteso all'Aeroporto Catullo di Verona dal 14 marzo 1999 tutto questo debba essere sottoposto a V.I.A. altrimenti l'affermazione della Commissione come sopra riportata rappresenterebbe solo una raccomandazione inutile come questa è stata suggerita alle Autorità Italiane.

Se dal 1999 le opere realizzate all'Aeroporto Catullo di Verona... devono e/o dovevano... essere sottoposte a V.I.A. non si comprende altrimenti perché queste dovrebbero essere oggi valutate a posteriori solo e perché sarebbe in corso un Piano di Sviluppo Aeroportuale, in aperta violazione della Direttiva VAS.

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

I nuovi elementi informativi la Commissione li può avere dal Comune di Sommacampagna, sul quale territorio sono stati per, la maggior parte, se non per la totalità, eseguiti tutti gli interventi dal 19 Marzo del 1999, che l'Aeroporto Catullo S.p.A. ha eseguito in questo ultimo decennio senza spendere nemmeno UN euro in opere di mitigazione, compensazione, risanamento e restauro ambientale per la popolazione nell'intorno residente.

settimane dalla data della presente, provvederanno ad archiviare la Sua denuncia. Le ricordo però che, perché tali elementi possano essere presi in considerazione e giustificare un nuovo esame da parte di questi servizi, essi debbono essere elementi nuovi, che non siano già stati sollevati in una delle Sue precedenti comunicazioni, esaustivi, e debbono essere strettamente attinenti all'oggetto della pratica, non sono ad esempio rilevanti per l'esame del caso in questione documenti relativi a procedure autorizzative seguite in altri aeroporti, per altri progetti, trasmessi a titolo di esempio.

L'unico elemento "nuovo" di cui la Commissione Europea potrebbe aver bisogno per chiudere la pratica EU-Pilot 240/08/ENVI e poi inviarla alla Corte di Giustizia Europea è una **perizia asseverata** - ad esempio - dell'Ufficio Tecnico dell'Aeroporto e/o in subordine dell'Ufficio Tecnico del Comune di Sommacampagna - che attesti, il tipo di lavoro eseguito e la dimensione di quanto è stato autorizzato dal 19 Marzo del 1999 presso l'Aeroporto Catullo di Verona, nella parte del sedime ubicato nel comune di Sommacampagna.

Il sottoscritto ritiene di aver ben motivato le richieste di verifica infrazione V.I.A. e V.A.S. e pertanto quanto oggi affermato nella lettera inviata dalla Commissione Europea il sottoscritto ritiene che sia mancante di adeguati approfondimenti, dato che la maggior parte delle considerazioni espresse dalla Commissione si basano su dichiarazioni di alcune autorità italiane: Aeroporto, ENAC e Ministero dell'Ambiente le stesse autorità che il sottoscritto ha segnalato come inadempienti nella corretta applicazione della VIA e della VAS.

E' poi evidente che il sottoscritto non può presentare elementi nuovi se questi elementi pur esistendo non mi vengono forniti. Per esempio la Commissione Europea ha preso visione del Piano di Sviluppo Aeroportuale di Verona nelle tre versioni? Quello presentato all'ENAC nel 2007? Quello presentato a Geo-Oikos nel novembre 2009? E quello presentato a Sommacampagna nel Dicembre 2009? Quali di questi tre PSA è quello definitivo?

Il Ministero dell'Ambiente avrebbe recentemente espresso un parere su una versione del PSA dell'Aeroporto, perché quel parere non viene divulgato e reso pubblico, visto che quel procedimento è già stato concluso?

Perché poi il sottoscritto non dovrebbe segnalare alla Commissione Europea, che l'Aeroporto di Montichiari (gestito sempre dalla Catullo S.p.A.) è dal 2000 in possesso di V.I.A. e dal 2006 è in possesso di V.A.S.?

Perché all'Aeroporto di Montichiari (gestito dalla Catullo S.p.A.) è stata chiesta la V.I.A. e la V.A.S. e per l'Aeroporto di Verona (gestito sempre dalla Catullo S.p.A.) non esiste la V.I.A. e non esiste la V.A.S. ?

Conclusioni finali al contenuto della lettera della Commissione Europea Ambiente

In ogni caso il sottoscritto concorda pienamente con la Commissione Europea, che devono essere le Autorità Italiane ad agire in presenza di violazione delle Direttive V.I.A. e V.A.S. ed è per questo motivo che questa lettera viene inviata al Sindaco del Comune di Sommacampagna affinché lo stesso proceda, in mancanza di V.I.A. e anche per le considerazioni espresse dalla Commissione, **all'annullamento delle autorizzazioni e al ripristino delle aree, al come erano prima di tutte le opere autorizzate in ASSENZA di V.I.A. all'Aeroporto Catullo a partire per quelle opere realizzate ed autorizzate dopo la data del 14.03.1999.**

Questo procedimento risulta evidente che è dovuto ed è d'obbligo per il Sindaco di Sommacampagna, ai sensi dell'art. 29 del D.Lgs 4-2008 e anche perché la Commissione Europea ha suggerito alle autorità italiane di predisporre comunque una V.I.A. (anche se dovrebbe essere presisposta una V.A.S.) per il Piano di Sviluppo Aeroportuale dell'Aeroporto Valerio Catullo di Verona, una V.I.A. che dovrebbe comprendere le opere e i potenziamenti realizzate a partire dal 19 Marzo 1999, che il sottoscritto ritiene annullabili perché senza VIA.

Il sottoscritto ritiene che le informazioni fornite dalle autorità italiane alla Commissione Europea sono state carenti e non corrispondenti alla vera situazione di quanto è accaduto negli ultimi 10 anni all'Aeroporto di Verona ed è per questo motivo, alla Procura della Repubblica, si chiede in particolare di verificare se nelle comunicazioni come queste sono state inviate alla Commissione Europea da parte delle autorità italiane vi possano essere ravvisati eventuali reati e altri reati ambientali siano accertati per mancanza di opere di mitigazione, compensazione, risanamento e restauro ambientale conseguenti alla mancata V.I.A. dell'Aeroporto.

Confidando nella "non archiviazione" della pratica da parte della Commissione Europea, porgo distinti saluti.

Un cittadino "nativo" di Caselle:

Beniamino Sandrini

In Allegato: la copia della lettera della Commissione e l'estratto da: D.Lg. n 4 del 2008: recenti modifiche al Codice dell'Ambiente di Laura Magnani. 05_2008