

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



Caselle d'Erbe, 28.01.2014

Pratica: Eu Pilot 3720/12/ENVI
Procedimento Penale: 11/4246

D.Lgs. 4-2008 - Art. 3 ter - Principio dell'azione ambientale.

La **tutela dell'ambiente** e degli **ecosistemi naturali** e del patrimonio culturale **deve essere garantita da tutti gli enti pubblici e privati** e dalle persone fisiche e giuridiche pubbliche o private, mediante una **adeguata azione** che sia informata ai **principi** della **precauzione**, dell'**azione preventiva**, della **correzione**, in via prioritaria **alla fonte**, dei **danni causati all'ambiente**, nonché al principio **«chi inquina paga»** che, ai sensi dell'articolo 174, comma 2, del Trattato delle unioni europee, **regolano la politica della comunità in materia ambientale**.

Oggetto:

Richiesta e accertamento sull'operato e il ruolo dell'E.N.A.C. per la corretta applicazione della Direttiva 2011/92/UE, visto che E.N.A.C., in palese conflitto d'interesse... prima approva i Progetti delle Infrastrutture Aeroportuali e poi presenta gli stessi Progetti per le Procedure di V.I.A. (controllore-controllato?)

Per quanto pubblicato sul sito web dell'E.N.A.C. il sottoscritto, entro il 31 Gennaio 2014, avrebbe la possibilità di presentare, all'indirizzo e-mail: regolazione.ambienteapt@enac.gov.it. eventuali commenti sulla Bozza della Circolare APT-21A- Approvazione di Progetti e Varianti di opere e impianti Aeroportuali.

Al Dott. Ion Codescu
Direzione Generale - Ambiente
Capo Unità ENV.A.1 - Infrazioni
Rue de la Loi, 200
B-1049 BRUXELLES (Belgio)
ENV-D02@ec.europa.eu

e per conoscenza a:

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

All' **On. Andrea Zanoni**
Membro Commissione ENVI e EMPL
Via Risorgimento, 34
31200 - TREVISO
info@andreazanoni.it

CERCA NEL SITO
Ricerca Avanzata

- L'Enac
- Aeroporti e Compagnie Aeree
- I Diritti dei Passeggeri
- La Regolazione per la Sicurezza
- La Regolazione Economica
- L'Ambiente
- La Normativa
 - Normativa internazionale
 - Normativa nazionale
 - Normativa Enac
- La Comunicazione
- Sala Stampa

Home > La Normativa > Normativa Enac > Consultazione Normativa > Bozza della Circolare APT 21A

Bozza della Circolare APT 21A

Vengono di seguito riportati i documenti relativi alla consultazione della Circolare APT 21A:

- Lettera di consultazione, in formato pdf (dimensione 346 KB)
- Bozza della Circolare APT 21A - Approvazione di progetti e varianti di opere e impianti aeroportuali, in formato pdf (dimensione 764 KB)
- Modulo commenti, in formato doc (dimensione 59 KB)
- Modulo commenti, in formato odt (dimensione 13 KB)

Eventuali commenti dovranno essere inviati entro il 31 gennaio 2014 all'indirizzo e-mail regolazione.ambienteapt@enac.gov.it.



ENAC

Protocollo del 31/12/2013

0150042/PROT

Direzione Centrale
Standardizzazione Sicurezza

A tutti i Soggetti Interessati

Oggetto: Circolare APT-21A "Approvazione di progetti e varianti di opere e impianti aeroportuali"

Si comunica che nell'ambito del programma normativo dell'Ente è stata definita la revisione della Circolare APT-21

In particolare la circolare revisionata:

- chiarisce la finalità "pubblica" di ogni infrastruttura destinata ad un uso diretto o indiretto del passeggero e, conseguentemente, l'applicazione del DPR 207/10 (Regolamento di attuazione del Codice dei Contratti) ai progetti di impianti ed opere aeroportuali;
- recepisce gli aggiornamenti normativi introdotti dal DPR 207/10, applicandoli alla realtà aeroportuale e alle specifiche competenze dell'Ente;
- articola sinteticamente il quadro degli strumenti di programmazione degli interventi aeroportuali al fine di coordinare lo sviluppo progettuale di opere ed impianti aeroportuali;
- richiama le responsabilità dei vari protagonisti del processo progettuale, evidenziando la centralità del Responsabile Unico del Procedimento, del Post Holder Progettazione e del Safety Manager;
- chiarisce le definizioni, già presenti nella esistente APT 21, circa le tipologie di interventi (manutenzione ordinaria e straordinaria, restauro e risanamento conservativo, ristrutturazione e nuova costruzione) previste in ambito aeroportuale;
- chiarisce la necessità, per i Gestori, di approfondire, nel progetto, i temi fondamentali in materia di rispetto dei requisiti previsti nel RCEA, di abbattimento delle barriere architettoniche, di sostenibilità ambientale dell'opera da realizzare (valutata in rapporto al "ciclo di vita" della stessa) e di qualità architettonica dell'opera, come parte del sistema unitario "aeroporto";
- introduce criteri di approvazione semplificata attraverso la programmazione dei progetti afferenti ad una specifica casistica, attuata con la revisione del Piano delle Manutenzioni e del Piano di utilizzo dell'aerostazione, nonché con l'introduzione del Piano delle Progettazioni di nuova concezione;
- introduce il documento di "Relazione di fattibilità pre-progettuale" quale strumento di verifica preliminare della "fattibilità" dell'intervento proposto, intermedio tra la programmazione propria del Piano di Sviluppo e la progettazione, in senso stretto;
- introduce la necessità di procedere, prima dello sviluppo progettuale, ad una preventiva verifica delle eventuali esenzioni regolamentari che dovessero intervenire nella realizzazione dell'intervento;

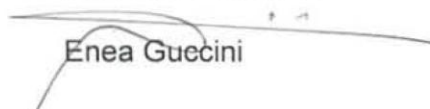
- specifica le modalità di presentazione, da parte del Gestore, di progetti di opere e di impianti aeroportuali, introducendo la necessità di produrre, a seconda del caso, documentazione di approfondimento circa temi di specifica competenza dell'Ente (ad es. *Relazione di impatto sui livelli di servizio, Relazione in materia di certificazione energetica dei fabbricati, Relazione sui requisiti acustici dei fabbricati, Relazione sull'abbattimento delle barriere architettoniche, Relazione sulla sicurezza dei lavori in aeroporto*); viceversa, per impianti e strutture, si prevedono relazioni illustrative, in luogo delle relazioni tecniche di calcolo, tali da riportare i soli aspetti essenziali della progettazione;
- introduce gli adempimenti a cui è chiamato il Gestore e gli approfondimenti necessari, in caso di interventi relativi ad "opere strategiche e rilevanti";
- introduce la necessità di trasmettere ad ENAC i rapporti di verifica per tutti i livelli di progettazione, nonché del verbale di validazione, in coerenza con il DPR 207/10;
- chiarisce la necessità (nell'ambito della disciplina dei Lavori pubblici) di dare evidenza e motivare la legittimità delle varianti in corso d'opera al progetto approvato, preventivamente rispetto alla predisposizione della documentazione di variante;
- specifica la documentazione necessaria da produrre nel caso di varianti in corso d'opera, facendo distinzione tra "varianti quantitative" e "varianti qualitative";
- chiarisce la valenza dell'approvazione di ENAC dal punto di vista tecnico, economico ed amministrativo.

La Circolare, pubblicata nella sezione "consultazione normativa" del sito dell'ENAC www.enac.gov.it può essere scaricata congiuntamente al relativo modulo commenti.

Eventuali commenti ed osservazioni dovranno pervenire entro il 31 gennaio 2014 all'indirizzo di posta elettronica regolazione.ambienteapt@enac.gov.it.

Cordiali Saluti

Il Direttore Centrale


Enea Guccini

Dalla lettura della "**Lettera di Consultazione**" come sopra riportata, appare evidente che **non vi è alcun riferimento alla Direttiva 2011/92/UE...** come nessun riferimento diretto vi è anche nella "Bozza" della Circolare APT-21A - "**APPROVAZIONE DI PROGETTI E VARIANTI DI OPERE E IMPIANTI AEROPORTUALI**" se non qualche accenno... ma solo "indiretto e generico" alla normativa... in questi pochi paragrafi:

Pagina 12

E' responsabilità del Progettista assicurare che le opere progettate siano qualitativamente valide, rispondenti alle finalità richieste, conformi alla normativa nazionale, comunitaria ed internazionale che disciplina i progetti in ambito aeroportuale, alle norme ambientali, urbanistiche, edilizie e tecniche di settore, al fine di pervenire alla realizzazione di un intervento di qualità e tecnicamente valido, nel rispetto del miglior rapporto tra benefici e costi di costruzione, manutenzione e gestione.

Pagina 22

- le valutazioni sulla sostenibilità ambientale e sulla compatibilità paesaggistica dell'intervento (vincoli ambientali, storici, archeologici, paesaggistici interferenti), con la descrizione delle misure di salvaguardia individuate;

- le regole, le norme tecniche e i vincoli di legge (nazionali e regionali) da rispettare;

A parere del sottoscritto andrebbe invece evidenziato che qualsiasi Piano di Sviluppo Aeroportuale e/o qualsiasi altro Masterplan per lo sviluppo delle infrastrutture aeroportuali e anche i Contratti di Programma approvati da ENAC, dato che sono Piani-Masterplan (che spesso si sviluppano in decenni) e/o Programmi, questi devono essere sottoposti alla V.A.S. - Valutazione Ambientale Strategica e solo successivamente... - con una V.A.S. positiva - i vari Progetti di Ampliamento e/o di Nuova Costruzione degli Aeroporti ma anche le Autorizzazioni degli incrementi capacitivi del traffico, devono essere sottoposti a V.I.A. - Valutazione Impatto Ambientale e/o almeno sottoposti alla Procedura di Verifica di Assoggettamento alla V.I.A. (screening).

Per questo motivo il sottoscritto ritiene che la Circolare APT-21A - "APPROVAZIONE DI PROGETTI E VARIANTI DI OPERE E IMPIANTI AEROPORTUALI" sia un evidente esempio di VIOLAZIONE della V.A.S. e della V.I.A. e la Direzione Generale Ambiente della Commissione Europea, dovrebbe richiamare l'ENAC a riformulare totalmente detta Circolare affinché abbia da rispettare le Direttive V.A.S. e V.I.A.

Per queste brevi considerazioni il sottoscritto evidenzia che quanto ENAC sta approvando con la Circolare APT-21A... sia in palese violazione della Direttiva V.I.A. e in palese violazione della Direttiva V.A.S.

Recentemente, sul sito web dell'Aeroporto Catullo, è stato pubblicato un Comunicato Stampa a titolo: "AEROPORTO DI VERONA. EFFICIENZA ENERGETICA E ATTENZIONE ALL'AMBIENTE COME INVESTIMENTO STRATEGICO" e con questo sottotitolo: "*Aeroporto di Verona. Efficienza energetica e attenzione all'ambiente come investimento strategico. Avviato un percorso "eco-sostenibile" che coinvolge la struttura aeroportuale e i suoi partner*". www.aeroporto.verona.it/news_t3/news/1857

21/01/2014

AEROPORTO DI VERONA. EFFICIENZA ENERGETICA E ATTENZIONE ALL'AMBIENTE COME INVESTIMENTO STRATEGICO.



Comunicato Stampa

Aeroporto di Verona. Efficienza energetica e attenzione all'ambiente come investimento strategico.

Avviato un percorso "eco-sostenibile" che coinvolge la struttura aeroportuale e i suoi partner

Verona, 20 gennaio 2014 - Nello sviluppo dell'attività dell'aeroporto di Verona, Catullo Spa è impegnata per una crescita che sia compatibile con l'ambiente e il territorio circostante, attraverso il confronto con gli Enti Locali, l'ARPAV e il territorio. La tutela dell'ambiente è parte della politica di sviluppo della società, attraverso il monitoraggio continuo degli effetti delle attività aeroportuali (come aria, rumore e rifiuti) e il supporto alla pianificazione e manutenzione di infrastrutture più green, grazie a nuove tecnologie e materiali. Lo scorso anno sono state attuate numerose iniziative a tutela dell'ambiente e di sensibilizzazione, che hanno comportato adeguamenti infrastrutturali, nuove attività di monitoraggio e coinvolto lo staff dell'aeroporto e i partner.

... del quale Comunicato Stampa, in particolare, si evidenziano questi paragrafi:

Ottemperando la normativa, per l'ottenimento della gestione totale e con il passaggio dello scalo da aeroporto militare a civile, la società ha predisposto il Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA) che progressivamente tiene conto delle esigenze di adeguamento ai flussi di traffico e richieste di modifica da parte dei comuni limitrofi. Il Piano di Sviluppo Aeroportuale, che la società di gestione sta valutando con ENAC (l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, unica Autorità di regolazione tecnica, certificazione, vigilanza e controllo nel settore dell'aviazione civile in Italia), recepisce anche le linee guida del piano industriale approvato dai Soci. Solo dopo una definitiva approvazione del piano di sviluppo, ENAC attiverà la procedura presso il Ministero dell'Ambiente per la Valutazione di Impatto Ambientale (VIA), come avviene per gli altri aeroporti, e non per la Valutazione Ambientale Strategica (VAS), in piena coerenza con gli indirizzi della Commissione Europea e secondo approcci metodologici condivisi con il Ministero dell'Ambiente.

E questa “**anomalia**” va evidenziata, perché se ENAC deve approvare i progetti dal punto di vista delle normative aeronautiche, quest’approvazione... ENAC non potrebbe farlo prima che il Piano di Sviluppo Aeroportuale abbia superato - positivamente - la VAS Valutazione Ambientale Strategica e quindi solo dopo una VAS con esito positivo, eventualmente, ENAC andrà ad approvare il PSA.

Quindi, a parere del sottoscritto la procedura rispettosa della VAS e della VIA dovrebbe essere questa:

- A _ ENAC - sul P.S.A. - esprime un Nulla Osta di corrispondenza alle norme aeronautiche in vigore.
- B _ Dopo, la società di Gestione dell’Aeroporto, predispone tutta la documentazione per la V.A.S.
- C _ Se il P.S.A. supera positivamente la V.A.S. ... solo dopo ENAC approva il P.S.A. (o il Masterplan)
- D _ Quando poi, secondo i tempi del PSA, si chiederà di attuare gli interventi... prima serve la V.I.A.
- E _ Se il progetto di ampliamento e/o di nuova costruzione supera la VIA, ENAC approva i progetti.
- F _ Se vi sono incrementi capacitivi di traffico, ENAC deve chiedere che prima siano sottoposti a VIA.
- G _ ENAC è il “Controllore” che verifica se i Piani e i Progetti sono stati sottoposti a V.A.S. o V.I.A.

Se questa, come sopra individuata, fosse la “**corretta**” **procedura di applicazione della Direttive V.A.S. e V.I.A.** parrebbe essere evidente che la Direzione Generale Ambiente, dovrebbe segnalarlo all’ENAC, altrimenti con la prossima approvazione della Circolare APT-21A - “**APPROVAZIONE DI PROGETTI E VARIANTI DI OPERE E IMPIANTI AEROPORTUALI**” l’ENAC... continuerebbe a violare la corretta applicazione delle Direttive V.A.S. e V.I.A.

Il ruolo di ENAC andrebbe poi anche rivisto in merito alla nuova Direttiva VIA in corso di approvazione e relativamente a questo argomento prendendo spunto dal Comunicato Stampa dell’On. Andrea Zanoni a titolo: “**Parlamento europeo approva la nuova direttiva Valutazione Impatto Ambientale. Passa l’emendamento Zanoni contro il conflitto d’interessi**” si evidenzia alcuni paragrafi:

Conflitto di interessi

L’assoluta indipendenza dell’autorità competente dal committente deve essere assicurata. In alcuni casi, nonostante la separazione formale tra autorità competente e committente, in particolare quando quest’ultimo è un soggetto pubblico, si verifica spesso un’impropria commistione tra i due attori, tale da inficiare l’obiettività del giudizio.

Sanzioni

Previsione di sanzioni proporzionate e dissuasive in caso di violazione alle norme nazionali che derivano da questa direttiva, compresi casi di conflitto d’interesse e corruzione.

Salami slicing

Prendere in maggior attenzione all’effetto cumulativo dell’impatto ambientale di più progetti nella stessa zona e azioni volte a contrastare il cosiddetto “salami slicing” ovvero lo spaccettamento di un singolo progetto in sotto progetti per evitare l’obbligo di valutazione ambientale complessiva.

Coinvolgimento del pubblico

Rafforzare il ruolo del pubblico interessato in tutte le fasi della procedura in ottemperanza alla Convenzione di Århus. Una buona governance necessita di momenti di dialogo tra i soggetti interessati e di una procedura chiara e trasparente, rafforzando il sostegno alle decisioni adottate e riducendo il numero e i costi dei contenziosi legali che si riscontrano quando manca un’effettiva condivisione del progetto.

<http://www.andreazanoni.it/it/news/comunicati-stampa/parlamento-europeo-approva-la-nuova-direttiva-valutazione-impatto-ambientale-passa-l-emendamento-zanoni-contro-il-conflitto-d-interessi.html>

Quanto oggi evidenziato, viene inviato agli indirizzi riportati in copertina, in considerazione del fatto che il sottoscritto, in data 27 Gennaio 2014, dalla Direzione Generale Ambiente della Commissione Europea ha ricevuto una lettera datata 24.1.2014 avente il seguente oggetto: “**Pratica CHAP(2011)00398 - EU PILOT 3720/12/ENVI**” che si allega “in appendice”, anche per una opportuna conoscenza alla Procura della Repubblica di Verona e per l’On. Andrea Zanoni, quale componente della Commissione ENVI.

E per quanto sin qui esposto, nel chiedere un deciso intervento - a tutti i livelli - affinchè ENAC abbia da applicare e far rispettare le Direttive V.A.S. e V.I.A. si porgono distinti saluti.

Un cittadino “nativo” di Caselle:

Beniamino Sandrini

beniamino.sandrini@postacertificata.gov.it



COMMISSIONE EUROPEA

DIREZIONE GENERALE

AMBIENTE

Direzione D - Applicazione, governance e semestre europeo

ENV.D.2 - Applicazione, politica di coesione e semestre europeo, Gruppo 2

Il Capo Unità

Bruxelles, 24.01.2014
ENV.D.2/MP/vf/3720/12/ENVI

Beniamino Sandrini
Via del Fante 21
37066 - Caselle di
Sommacampagna (VR)
ITALIA

E-mail: beniaminosandrini@virgilio.it

Oggetto: Pratica CHAP(2011)00398 – EU Pilot 3720/12/ENVI

Gentile Signore,

La ringrazio per le informazioni inviate a questi servizi il 27/11/2013, che verranno debitamente prese in considerazione nell'ambito della procedura di indagine EU Pilot 3720/12/ENVI, tuttora aperta.

Prima di prendere una posizione sul caso da Lei segnalato, questi servizi ritengono sia necessario avere il quadro completo della situazione in Italia. Pertanto, questi servizi hanno deciso di ampliare l'ambito della procedura di indagine in oggetto, per coprire tutti i casi di potenziale cattiva applicazione della Direttiva 2011/92/UE sulla VIA nell'iter approvativo dei progetti presentati per la realizzazione degli aeroporti italiani rientranti nella definizione contenuta nell'Allegato I, punto 7, lettera a) della succitata direttiva. Inoltre, sono state richieste delle informazioni simili su ogni progetto di estensione o modifica dei suddetti progetti, per i quali si era previsto o si prevede un significativo impatto ambientale, progetti in corso di autorizzazione, già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione.

Le Autorità italiane hanno il dovere di inviare le relative osservazioni entro un termine di due mesi. Sarà cura di questi servizi tenerLa aggiornato sull'esito di questa indagine, non appena l'analisi della risposta italiana sarà finalizzata.

Voglia gradire l'espressione dei miei distinti saluti.



Ion Codescu