

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

**PROJECT
TO
PROTECT**

**COME SALVARE
CASELLE**

**PROGETTARE
PER
PROTEGGERE**

www.vivicaselle.eu

Caselle d'Erbe, **08.08.2012**

Com. Europea: EU-PILOT 3720/12/ENVI
Mediatore Europeo: 377/2012/ER
OLAF: OF/2011/0249-ERDF-IT-VIA/VAS
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.**

Alla **Procura della Repubblica**

presso Tribunale di Verona
Corte Giorgio Zanconati, 1

37122 - VERONA

prot.procura.verona@giustiziacert.it

Al **Prof. Joaquìn Almunia**

Commissario per la Concorrenza
della Commissione Europea

Rue de la Loi, 200

B-1049 BRUXELLES (Belgio)

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)

e per conoscenza a:

Al **Dott. Lothar Kuhl**

Commission Européenne - (O.L.A.F.)

Office européen de lutte antifraude

Unité B.4 Enquetes et Operations II -

Actions Structurelles

Bureau J-30 08/06

B-1049 BRUXELLES (Belgio)

Al **Prof. Nikiforos Diamandouros**

Mediatore Europeo

Avenue du President Robert Schuman, 1

CS 30403

67001- STRASBOURG Cedex - F -

Oggetto:

Richiesta di estensioni delle indagini aperte con la pratica "EU-PILOT 3720/12/ENVI" (oltre alla V.I.A. e alla V.A.S.) anche alla verifica di violazioni in materia di aiuti di stato sugli Aeroporti Italiani e sul ruolo di ENAC in evidente conflitto d'interessi in materia [Spese per il co-marketing: **24,7 euro a passeggero. Spese per l'Ambiente: **00,0** euro]**

In data 23.07.2012 scorso avevo inviato una lettera avente questo oggetto: "Riscontro alla lettera della Commissione Europea - Direzione Generale Ambiente - con oggetto: "CHAP (2011) 00398 e CHAP (2011) 03569 - **NUOVE INDAGINI EU PILOT**" e segnalazione violazione D.Lgs 4/2008, art. 3 ter.: "Principio dell'Azione Ambientale"", una mia segnalazione che avevo iniziato con la frase nel riquadro sotto riportata:

L'Italia è un paese "strano" e tra le cose più "strane" che accadono in Italia è, che spesso chi esegue i controlli è lo stesso soggetto e/o lo stesso Ente che dovrebbe essere controllato... e questo accade in particolare in merito alla gestione delle **infrastrutture aeroportuali**, perché chi autorizza e chi controlla è lo stesso soggetto, l'**E.N.A.C.** - Ente Nazionale Aviazione Civile - **in evidente... "conflitto d'interesse"**.

Per cercare di ottenere il rispetto delle normative ambientali, la V.I.A. e la V.A.S., dato che quasi sempre è impossibile arrivare ad avere un minimo di accesso agli atti, l'unica fonte alternativa di informazioni sono i "media", dalle cui "news" (qualche volta) si riesce poi ad arrivare a scoprire l'esistenza di documenti ufficiali.

Una di queste ultime news è stata pubblicata su: "Naviganti.org" il "portale del Personale navigante" con titolo: "[Ryanair: Aiuti di Stato e concorrenza sleale](#)" con sottotitolo: "[Le accuse mosse da Meridiana-Fly e da Assaereo](#)" e con questa foto (a lato riprodotta) e con il seguente testo:



124,7 euro per passeggero che Ryanair – e solo lei – **riceve a Verona sono aiuti di Stato?** È la domanda che Meridianafly-Air Italy pone alla Commissione Europea con il pieno appoggio di Assaereo, l'associazione di Confindustria delle compagnie aeree. Non è l'unico problema di Ryanair a Verona. L'Ente Nazionale Aviazione Civile ha chiesto alla low cost irlandese di saldare un milione di euro di arretrati con il gestore aeroportuale e solo il **ricorso al tribunale amministrativo del Veneto** ha fatto slittare al 13 settembre la sospensione dei voli fissata al 6 agosto. Persino la dirigenza della società di gestione dell'aeroporto di Verona sembra scontenta: l'arrivo di Ryanair sta allontanando dallo scalo gli altri vettori.

«Ci domandiamo, tanto più in questo periodo di Spending Review,» scrive Assaereo, «quale sia l'utilità di continuare a **destinare decine di milioni di euro dei contribuenti** per finanziare le attività di un **singolo operatore irlandese** che **grazie a quei soldi costringe i vettori italiani** (e i loro lavoratori) **a cessare le operazioni.**» Il commento dell'associazione confindustriale va ben oltre il caso denunciato da Meridianafly. «Continuando ad utilizzare strumentalmente la sua nazionalità irlandese, Ryanair persevera nel non applicare le leggi italiane in materia fiscale, contributiva (in Irlanda è del 12% mentre in Italia è del 37%), previdenziale ed addirittura le norme comunitarie a tutela dei diritti dei passeggeri.» Assaereo ricorda come l'Ispettorato del Lavoro di Bergamo abbia contestato a Ryanair l'evasione contributiva per 12 milioni di euro e gli accertamenti in corso della Guardia di Finanza per 500 milioni di euro di possibile evasione fiscale dal 2005.

Dal punto di vista legale, il ricorso Meridianafly è basato sul regolamento comunitario 659/1999, in particolare l'articolo 20 (2). In termini sostanziali per la compagnia, che oggi genera un quarto del traffico di Verona rispetto al 45% di pochi anni fa, la **distorsione nasce nel momento in cui gli incentivi sono assegnati a trattativa privata a un solo vettore.**

Secondo Meridiana, in base a un **contratto del 2010 Ryanair riceverebbe per ogni passeggero 16,83 euro di contributo commerciale, 4,5 di esenzione dalla tassa comunale e 3,37 di sconto sul prezzo dei servizi di assistenza a terra** ("handling"). Questo consentirebbe a Ryanair di offrire a 25 euro – senza rimetterci – un volo che un altro vettore deve vendere a 50. Su questa analisi si fondano i due diversi profili del ricorso: **concorrenza sleale** (perché i gestori concederebbero a Ryanair incentivi per volare su rotte già servite da altri vettori) e **aiuti di Stato** (perché l'azionariato dei gestori è pubblico, in via diretta o indiretta, così come sono soggetti pubblici i comuni).

La partita in corso a Verona va dunque molto al di là del caso singolo. Benché le pieghe del diritto comunitario abbiano sinora prodotto sentenze e prassi contrastanti, l'eventuale vittoria di Meridianafly potrebbe scardinare il sistema sul quale si è basata tanta parte della crescita esponenziale di Ryanair.

Secondo i quotidiani, i passeggeri movimentati da Ryanair all'Aeroporto Valerio Catullo nel 2011, **sono 489.000**



Se il 50% di questi passeggeri Ryanair sono quelli che sono "in partenza" da Verona e solo per questi, **l'Aeroporto Catullo ha speso 24,7 euro cadauno**, abbiamo come risultato che per tutto l'anno 2011, **al costo di "24,7 euro" per passeggero... alla Ryanair, devono essere versati 6.039.150 euro.**

Visto questo, va ricordato che nello stesso anno, **per l'AMBIENTE**, la Catullo SpA, **ha speso... "ZERO" Euro.**



Ad oggi, in merito alla questione Catullo-Ryanair, nessun Comunicato Stampa ufficiale che evidenzi quanto sta accadendo e dato che ad un privato cittadino viene quasi sempre impedito di avere accesso agli atti, le uniche informazioni possibili da recuperare le fornisce la stampa e quindi andrebbero ben valutate, ma comunque sempre dal sito web: "Naviganti.org" il "[portale del Personale navigante](#)" in merito alla questione Catullo-Ryanair, c'è questo altro intervento a titolo: "[Aeroporto Verona Catullo vs Ryanair: scontro milionario](#)" con sottotitolo: "[Domani gli aerei rischiavano di restare a terra, ma il Tar ha sospeso lo stop. Il caso è davanti all'UE: aiuti di Stato? Ecco cosa c'è in ballo](#)" e questo testo:

Alghero, Bari, Bruxelles, Brindisi, Dublino, Edimburgo, Londra Stansted, Madrid, Palermo, Parigi Beauvais, Trapani: sono le destinazioni che Ryanair raggiunge dall'aeroporto Valerio Catullo e che hanno rischiato di rimanere bloccate da domani per lo scontro frontale tra la società aeroportuale e il colosso irlandese del lowcost. Ma non è detta l'ultima parola, perché il **Tar che ha sospeso il provvedimento dell'Enac che voleva lasciare a terra gli aerei di Ryanair per mancato pagamento dei diritti aeroportuali, cioè delle tasse, ha rinviato tutto al 13 settembre**, quando si terrà l'udienza nel merito. Adesso, in piena estate, hanno detto i giudici del tribunale amministrativo, **non era il caso di esporre a rischi e disagi migliaia di passeggeri che avrebbero subito le conseguenze** di questo braccio di ferro che è arrivato fino all'Unione europea

Ben 35 collegamenti settimanali hanno rischiato di essere stoppati, pari quindi a 70 voli (andata e ritorno): ma cosa accadrà dopo il 13 settembre? Se i giudici daranno ragione a Enac e accoglieranno il provvedimento di divieto di decollo dal Catullo per gli aerei Ryanair che non hanno pagato i diritti aeroportuali che conseguenze ci saranno per i passeggeri? E per la compagnia irlandese che lamenta di non aver più ricevuto gli incentivi dalla società Catullo?

La questione è complessa e ha ripercussioni potenziali enormi su tutto il sistema aeroportuale italiano perché la partita in gioco è milionaria. Una partita a scacchi dove ogni mossa viene studiata dalle parti in causa con staff di legali italiani e britannici. Al momento, Ryanair lamenta di non aver incassato circa 2 milioni di euro di contributi dall'aeroporto veronese per i passeggeri partiti dallo scalo e per questo ha sospeso il pagamento delle tasse aeroportuali. La società Catullo lamenta di non aver incassato circa un milione di euro e ha chiesto quindi a **Enac, l'ente competente per l'aviazione civile e che rappresenta lo Stato**, di far scattare le procedure previste dall'articolo 802 del Codice di navigazione: le compagnie che non pagano vengono fermate a terra, anche per una questione di sicurezza. Enac ha ritenuto che ci fossero i presupposti per far partire l'azione contro la compagnia irlandese che si è rivolta al Tar e il tribunale intanto ha sospeso tutto per un mese. Ma perché si è arrivati a questo punto e cosa può accadere anche a livello di Unione europea?

Primo punto.

Nella passata gestione viene **firmato un contratto con Ryanair che prevede incentivi molto alti per ogni passeggero**. Secondo quanto dichiarato da Meridiana-Fly nei giorni scorsi, in occasione del ricorso all'Unione europea per «**aiuti di Stato**» e «**concorrenza sleale**» sarebbero **oltre 22 euro a passeggero**. Il contraccolpo sul bilancio, che è già in profondo rosso anche per altri gravi motivi come Montichiari e Avio handling, è molto pesante: tra i quattro e i cinque milioni ogni anno.

Secondo punto.

La nuova dirigenza del Catullo ritiene che questo **importo sia fuori mercato** al punto che si potrebbe **configurare uno spreco di denaro pubblico**. I manager chiedono la revisione del contratto ma a Dublino rispondono picche, E allora gli incentivi non vengono più dati. Per contro Ryanair non pagale tasse aeroportuali.

Terzo punto.

La società Catullo si rivolge a Enac per chiedere l'applicazione dell'articolo 802 e fermare i voli di Ryanair finché non saranno pagate le tasse. Il Tar sospende per un mese il provvedimento.

Quarto punto.

A livello europeo partono le denunce dei concorrenti di Ryanair: **le compagnie che sono state spinte fuori mercato dalla politica aggressiva degli irlandesi fanno ricorso alla commissione dell'Ue per il libero mercato sostenendo che incentivi così alti rappresentano aiuti di Stato e concorrenza sleale**. Ryanair in realtà non ha portato solo nuovi

passaggeri stranieri ma ha soprattutto cannibalizzato rotte già esistenti e operate da altre compagnie. Anche Assaero che riunisce le compagnie aeree e aderisce a Confindustria ha appoggiato il ricorso di Meridiana.

Quinto punto.

Cosa può accadere adesso? Un primo scenario può prevedere una rinegoziazione del contratto, con un **nuovo accordo tra Catullo e Ryanair**. In questo modo sarebbe anche garantito l'indotto sul territorio. Una seconda ipotesi prevede che **Ryanair ottenga ragione e la Catullo debba rispettare il contratto**, pagare i 2 milioni ma la partita resterebbe ancora aperta.

La terza ipotesi potrebbe essere che la **Ue riconosca gli incentivi come aiuti di Stato e a quel punto la compagnia low cost irlandese potrebbe vedersi costretta a restituire gli incentivi**. E partirebbe un effetto domino su tutti gli aeroporti italiani. Infine, se scattasse il blocco dei decolli dopo il 13 settembre? A quel punto Ryanair dovrebbe garantire i suoi passeggeri e versare i diritti aeroportuali.

In merito ai cosiddetti "aiuti di stato" e "concorrenza sleale", si evidenziano anche questi altri articoli:

Aiuti di Stato a Ryanair: AVIONEWS intervista l'onorevole Fontana sul "Catullo"

Bruxelles, Belgio - "Le cose vanno fatte con criterio e nel rispetto dei regolamenti"



(WAPA) - Anche l'aeroporto "Catullo" di Verona finisce tra gli scali sotto esame da parte della Commissione europea (Ce) per i rapporti con la compagnia low-cost Ryanair: l'europarlamentare della Lega Nord **Lorenzo Fontana** ha inviato una lettera al commissario alla Concorrenza **Joaquin Almunia**. L'onorevole chiede che venga fatta chiarezza riguardo al contratto tra la società

di gestione dello scalo (Aeroporto Valerio Catullo SpA) e la compagnia aerea, per poter capire se l'accordo costituisca o meno una violazione delle norme europee sulla concorrenza.

AVIONEWS ha contattato telefonicamente l'onorevole **Fontana** per approfondire l'argomento: "Chiedo che la Ce verifichi gli accordi esistenti tra l'aeroporto di Verona e Ryanair, e se questi costituiscono un vantaggio per la compagnia aerea sotto forma di aiuto di Stato secondo il regolamento del Mercato unico europeo", esordisce l'europarlamentare.

Il tema non è certamente nuovo: già da tempo la Commissione indaga sugli accordi tra il famoso vettore low-cost e vari aeroporti europei (l'elenco è molto lungo, e comprende tra gli altri gli scali di Bratislava, Nimes, Alghero, Charleroi e Tampere): "Parlando con i colleghi della Commissione -ha proseguito **Fontana**- mi è stato confermato che verificheranno con attenzione perché anche a loro risulta qualcosa di non molto chiaro e se così fosse la Comunità europea deve intervenire".

Ad essere centrale per l'europarlamentare è il fatto che eventuali accordi tra l'aeroporto e la compagnia aerea pesino sulle tasche dei cittadini (i principali soci dello scalo sono la Camera di Commercio di Verona, il Comune di Verona e le Province di Verona e Trento), oltre che sulla situazione economica, definita da **Fontana** "Non brillante", di Aeroporto Valerio Catullo SpA: "Essendo di Verona tengo particolarmente alla verifica della situazione: capisco che quando si apre una nuova rotta ci possa essere necessità di avere dei piccoli aiuti per vedere se la tratta regge, ma se dovesse essere vero che vengono dati 20 Euro a passeggero, secondo le voci che mi hanno riportato, sarebbe una cosa molto grave".

L'iniziativa non rappresenta un attacco diretto a Ryanair, ma semplicemente la volontà di stabilire regole uguali per tutti: "Non si può favorire una compagnia piuttosto che un'altra: è giusto che prevalga chi può offrire il servizio al minor prezzo, ma rispettando le regole ed agendo con criterio", conclude **Fontana**. (Avionews) (00500)

Le prime notizie relative ai **24,7 euro** che l'**Aeroporto Catullo verserebbe alla Ryanair**, sono state pubblicate sull'**Arena** (il quotidiano di Verona, il 3.8.2012) in questo articolo a titolo: "**Caso Ryanair, ricorso di Meridiana alla Ue**" dal quale articolo, il sottoscritto ha appreso quant'è il... "contributo".

Nell'articolo citato, da una dichiarazione di Meridiana, viene riportato quanto segue: Dalle nostre analisi Ryanair riceve un contributo complessivo di **24,7 euro per passeggero partente**, sommando il valore della riduzione dei diritti aeroportuali (**4,5 euro** corrispondenti alla esenzione della tassa comunale, e **3,37 euro** corrispondente alla differenza tra il costo di handling sostenuto da Ryanair e quello sostenuto dagli altri vettori) e del contributo commerciale (**16,83 euro per passeggero trasportato**).

Ryanair, prima il Italia, prima in Europa, ma si apre una inchiesta nella UE

Categoria: Aeroporti, Altri scali, Verona, Archivio, Dossier, Low cost, Comitati, Aerolinee

Riguarda alcuni aeroporti e gli accordi co-marketing in vigore con Ryanair

Com'è ormai noto il successo della low cost per antonomasia è stato definitivamente registrato.

In Italia Ryanair con 28.1 milioni di passeggeri del 2011 contro i 25 milioni di Alitalia è il primo vettore. Non bastasse ecco che sfonda e primeggia anche in Europa. Il vettore irlandese supera il globale di 75.7 milioni trasportati da Air France-Klm con 76,4 milioni. Solo al terzo posto nella classifica europea 2011, con 65,5 milioni di passeggeri imbarcati, la Lufthansa.

Lo sbalorditivo traguardo, tuttavia, si accompagna, nelle stesse giornate, con l'iniziativa della Commissione europea: ha avviato una inchiesta per verificare se gli accordi finanziari tra autorità- amministrazioni' pubbliche e alcuni aeroporti. Questi, almeno al momento, sono Charleroi (Belgio), Angouleme (Francia) e Dortmund (Germania).

L'analisi riguarderà gli sconti e accordi di co-marketing tra aeroporti e alcune compagnie aeree: sono rispettosi del regolamento UE sugli aiuti di Stato? Nei giorni scorsi intanto, in Italia, sui media sono apparse notizie riguardanti supposti accordi di cestro sottoscritti tra Ryanair e l'aeroporto di Catullo Verona.

Il quotidiano l'Arena di Verona sostiene l'accordo "prevede che il foro legale competente sia Londra ed è difficilmente impugnabile. Ma soprattutto comporta un esborso annuo per il Catullo che varia dai 3,5 ai 4,5 milioni di euro con il paradosso che più passeggeri arrivano più si alzano i costi".

Cosa potrà accadere?
L'inchiesta della UE si allargherà, forse, anche al Catullo?



Ultimatum di Ryanair "Pagate o addio voli"

L'aut aut alla Regione: se non saldate la rata di aprile cancelleremo i collegamenti della neve. La difesa: non ci sono ritardi, dobbiamo ancora approvare il bilancio consolidato

di DIEGO LONGHIN



Ryanair batte cassa, ma la Regione continua a prendere tempo. La compagnia low cost irlandese, vista la crisi, a fine luglio ha mandato un ultimatum agli assessori ai Trasporti e al Turismo della giunta Cota, Barbara Bonino e Alberto Cirio: o la Regione salda oppure i voli della stagione invernale verranno ridotti o cancellati. Un aut aut a cui la Regione non ha ancora risposto. Il problema? C'è ancora da saldare la rata di aprile e i vertici del vettore a basso costo non si fidano.

In ballo ci sono 1 milione e mezzo di euro, soldi che da piazza Castello dovrebbero transitare attraverso l'Ati di Turismo Torino e provincia per poi finire alla compagnia irlandese con cui è in piedi da diversi anni un accordo di co-marketing. Intesa che avrebbe dovuto sfociare nell'arrivo di una base a Caselle, progetto ora sfumato perché gli enti locali, Regione, Provincia e Comune, non hanno i quattrini da investire: circa 4 milioni l'anno per cinque anni. Il resto sarebbe stato a carico di Sagat.

A giugno è saltato tutto, tranne i voli già fissati dal precedente accordo che si rinnova automaticamente, a patto però che vengano rispettati i pagamenti. E i vertici di Caselle, ad iniziare dal presidente Maurizio Montagnese, proprio due mesi fa avevano lanciato l'allarme: attenzione a non perdere Ryan Air perché altrimenti si butta a mare il lavoro di anni. Anche senza base sarebbe comunque fondamentale tenere la presenza della compagnia low cost sulla piazza torinese.

In Regione ostentano sicurezza. A settembre il vettore irlandese pretenderà chiarezza e soprattutto di vedere i pagamenti, altrimenti i voli invernali, con il rafforzamento di Londra e le altre mete che portano sciatori in Piemonte, rischiano di saltare.

«Non mi risultano ritardi nei pagamenti — dice l'assessore al Turismo, Alberto Cirio — una pubblica amministrazione ha i suoi tempi e mi sembra che siamo ampiamente dentro i margini rispetto agli altri anni. L'importante è che la Regione ha rimarcato più volte che manterrà gli impegni presi con Ryan Air». Lo sblocco dei fondi potrebbe arrivare fra qualche giorno, quando la giunta di piazza Castello varerà un primo assessment rispetto al bilancio preventivo approvato.

Master in
Giornalismo
di Torino

Scadenza Iscrizioni
22 settembre 2012

Tutti questi articoli di giornale - quindi informazioni da verificare - meritavano essere riportati perché solo a seguito di questi il sottoscritto ha potuto recuperare la "sospensiva del TAR del Veneto" che viene riportata:

N. 00478/2012 REG.PROV.CAU.
N. 01192/2012 REG.RIC.



R E P U B B L I C A I T A L I A N A
Tribunale Amministrativo Regionale per il Veneto
(Sezione Prima)

Il Presidente ff

ha pronunciato il presente

DECRETO

sul ricorso numero di registro generale 1192 del 2012, proposto da:

Ryanair Limited, in persona del legale rappresentante pro tempore, rappresentata e difesa dagli avv.ti Matteo Castioni, Tiziana Sogari ed Emiliano Bandarin Troi, con domicilio presso la Segreteria del T.A.R., ai sensi dell'art. 25 del D. Lgs. n. 104/2010;

contro

Enac Direzione Aeroportuale Verona, in persona del legale rappresentante pro tempore, non costituitosi in giudizio; Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca Spa, in persona del legale rappresentante pro tempore, non costituitosi in giudizio;

per l'annullamento

previa sospensione dell'efficacia,

del **provvedimento del Direttore della Direzione Aeroportuale ENAC di Verona del 24.7.2012, prot. n. ENAC-CVR-24/07/2012-0095379-P**, con il quale, su richiesta della società Aeroporto Valerio Catullo, è stata decisa **l'applicazione della procedura prevista dall'articolo 802, secondo comma, del Codice della Navigazione nei confronti del vettore Ryanair, nonché di ogni atto annesso, connesso o presupposto.**

Visti il ricorso e i relativi allegati;

Vista l'istanza di misure cautelari monocratiche proposta dal ricorrente, ai sensi dell'art. 56 cod. proc. amm.;

Considerato:

- che ad una prima delibazione il provvedimento impugnato sembra avere autonoma capacità lesiva, perché non ha carattere endoprocedimentale volto ad acquisire l'apporto partecipativo dell'interessato, ma dispone esso stesso l'adozione di provvedimenti interdettivi connessi all'applicazione dell'art. 806, secondo comma, cod. nav. **a partire dal giorno 6 agosto 2012 per gli aeromobili puntualmente indicati;**

- che in tale contesto i **singoli provvedimenti interdettivi sembrano assumere una valenza meramente esecutiva** di quanto già dispone il provvedimento impugnato;

- che pertanto **sussistono i presupposti di estrema gravità ed urgenza** che non consentono la dilazione dell'esame della domanda cautelare fino alla prima Camera di consiglio utile, **tenuto conto delle possibili ripercussioni negative sulla regolare operatività degli aeromobili menzionati dal provvedimento impugnato ed i conseguenti disagi ai passeggeri;**

- che il carattere patrimoniale delle pretese oggetto della controversia **esclude invece che dalla temporanea sospensione dell'efficacia del provvedimento possano derivare pregiudizi per gli interessi pubblici coinvolti;**

P.Q.M.

ACCOGLIE l'istanza di emissione di provvedimento cautelare urgente, **sospendendo l'efficacia dell'impugnato provvedimento fino alla Camera di consiglio fissata per la trattazione della domanda cautelare.**

Fissa per la trattazione collegiale la Camera di consiglio del 13 settembre 2012, ore di rito.

Pone a carico della parte ricorrente l'onere della notifica del presente provvedimento anche a mezzo fax.

Il presente decreto sarà eseguito dall'Amministrazione ed è depositato presso la Segreteria del Tribunale che provvederà a darne comunicazione alle parti.

Così deciso in Venezia il giorno 3 agosto 2012.

Citando questo ricorso al TAR, il sottoscritto non entra nel merito dell'argomento trattato, ma con questa citazione, si vuole evidenziare il ruolo di ENAC, che prima approva le nuove rotte (magari in violazione della Direttiva VIA) e poi **emette dei provvedimenti** dai quali emerge che in 10 giorni quelle rotte devono essere chiuse perché andrebbero a violare degli articoli del Codice della Navigazione Aerea.

Nel primo articolo del capitolo della parte seconda della navigazione aerea in merito all'ENAC si legge questo:

687. Amministrazione dell'aviazione civile.

L'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC), nel rispetto dei poteri di indirizzo del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, nonché fatte salve le competenze specifiche degli altri enti aeronautici, agisce come unica autorità di regolazione tecnica, certificazione e vigilanza e controllo nel settore dell'aviazione civile, mediante le proprie strutture centrali e periferiche, e cura la presenza e l'applicazione di sistemi di qualità aeronautica rispondenti ai regolamenti comunitari.

Le attribuzioni e l'organizzazione dell'ENAC e degli altri enti aeronautici sono disciplinate dalle rispettive norme istitutive, nonché dalle norme statutarie ed organizzative.

E se è evidente che ENAC - Ente Nazionale Aviazione Civile: *“agisce come unica autorità di regolazione tecnica, certificazione e vigilanza e controllo nel settore dell'aviazione civile, mediante le proprie strutture centrali e periferiche, e cura la presenza e l'applicazione di sistemi di qualità aeronautica rispondenti ai regolamenti comunitari”* al sottoscritto parrebbe essere altrettanto evidente sempre a ENAC spetterebbe anche **esercitare il controllo sulla corretta applicazione della Direttiva VIA e VAS.**

Secondo il *“Codice della Navigazione Aerea”*, ad ENAC, spetterebbero anche queste altre responsabilità:

702. Progettazione delle infrastrutture aeroportuali.

Ferma restando la normativa generale applicabile alla realizzazione di opere pubbliche, l'approvazione dei progetti di costruzione, di ampliamento, di ristrutturazione, di manutenzione straordinaria e di adeguamento delle infrastrutture aeroportuali, anche al fine di eliminare le barriere architettoniche per gli utenti a ridotta mobilità, è di spettanza dell'ENAC, anche per la verifica della conformità alle norme di sicurezza, nel rispetto delle funzioni di pianificazione, programmazione e di indirizzo del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

E dal Decreto di sospensione del TAR del Veneto apprendiamo qual è stata la richiesta della Catullo SpA

802. Divieto di partenza.

L'ENAC vieta la partenza degli aeromobili quando, a seguito dei controlli previsti dall'articolo 801, emergono situazioni di pregiudizio per la sicurezza della navigazione aerea, nonché quando risultano violati gli obblighi previsti dalle norme di polizia e per la sicurezza della navigazione, ovvero quando risulta accertato dalle autorità competenti che l'esercente ed il comandante non hanno adempiuto agli obblighi previsti dalla normativa di interesse pubblico in materia sanitaria e doganale.

Fermo restando quanto stabilito dall'articolo 1058, l'ENAC, anche su segnalazione del gestore aeroportuale o della società Enav, vieta altresì la partenza degli aeromobili quando risultano violati gli obblighi relativi al pagamento di tasse, diritti e tariffe, anche di pertinenza di Enav s.p.a.

E se l'ENAC avrebbe agito nei confronti di Ryanair per questo motivo: **“...vieta altresì la partenza degli aeromobili quando risultano violati gli obblighi relativi al pagamento di tasse, diritti e tariffe,...”** non si comprende perché l'ENAC non abbia da **limitare l'utilizzazione degli aeroporti**, quando gli aeroporti siano mancanti del **Decreto di Compatibilità Ambientale**, perché **mai sottoposti a preventiva V.I.A.:**

Questa premessa è necessaria prima di esprimere **altre considerazioni** sulla lettera ricevuta dalla Commissione Europea del 16.07.2012 ad oggetto: **“CHAP(2011)00398 e CHAP(2011)03569 - NUOVE INDAGINI EU PILOT”** e che mi avvisava dell'apertura della Pratica **EU PILOT: 3720/12/ENVI** relativa alla **“presunta” violazione della Direttiva V.I.A.** da parte dell'**Aeroporto: “Valerio Catullo”... e di altri aeroporti.**

Le considerazioni del sottoscritto, sull'intero contenuto della Comunicazione della Commissione Europea come ricevuta, sono già state espresse nella lettera del 27.07.2012 ed avente questo oggetto: **“Riscontro alla lettera della Commissione Europea - Direzione Generale Ambiente - con oggetto: “CHAP (2011) 00398 e CHAP (2011) 03569 - NUOVE INDAGINI EU PILOT” e segnalazione violazione D.Lgs 4/2008, art. 3 ter.: “Principio dell’Azione Ambientale””**, ma visto il contenuto dell'art. **806 - Limitazione all'utilizzazione degli aeroporti**, del Codice della Navigazione, credo che **altre considerazioni** debbano essere espresse sulla frase come riquadrata in colore rosso nella seconda pagina della lettera ricevuta dalla Commissione Europea che annuncia - tra l'altro - l'apertura della pratica **EU-PILOT 3720/12/ENVI.**

Le Sue considerazioni relative al ruolo dell'ENAC quale ente di controllo, piuttosto che proponente di singoli progetti avviati a procedura di VIA o screening, non rilevano ai sensi dell'applicazione del diritto ambientale dell'Unione europea.

In aggiunta alle considerazioni già espresse ed in merito al testo (sopra) della lettera della Commissione Europea Ambiente, si vuole ricordare l'esistenza dell'Art. 806 (sotto) del Codice della Navigazione Aerea che per i motivi sotto espressi assegnerebbe all'ENAC la **limitazione all'utilizzazione degli aeroporti**.

806. Limitazioni all'utilizzazione degli aeroporti.

L'ENAC, quando lo richiedono motivi di sicurezza per la navigazione o di ordine sanitario ovvero altri gravi motivi di pubblico interesse, vieta o limita l'utilizzazione degli aeroporti.

Il gestore aeroportuale segnala all'ENAC le variazioni di agibilità e funzionalità degli impianti e dei servizi aeroportuali che possono determinare l'adozione dei provvedimenti previsti al primo comma.

Considerato che la Direttiva V.I.A. sarebbe stata emanata nel 1985, non si comprende come ad oggi, in Italia, vi siano degli Aeroporti che sono ancora mancanti del Decreto di Compatibilità Ambientale ed in particolare questo abbia da accadere nonostante che l'ENAC abbia l'obbligo di limitare l'utilizzo degli aeroporti, per motivi sanitari (l'Aeroporto inquina?) e per altri gravi motivi di pubblico interesse (salvaguardia del territorio e della salute pubblica?) come riportato nel precedente articolo.

Per gli articoli sin qui citati del Codice della Navigazione aerea, ci si chiede come mai l'ENAC possa autorizzare nuove rotte, se è sempre la stessa ENAC che prima vieta gli incrementi capacitivi del traffico.

Ormai è noto - da anni - che l'Aeroporto Catullo **deve essere sottoposto a VIA** e questo l'ha confermato anche l'ENAC nella propria nota del 1 Aprile 2008, come ben risulta dal seguente paragrafo (vedi sotto):

È evidente che nelle more dei procedimenti di cui sopra la Società Aeroporto Valerio Catullo non darà luogo ad interventi che abbiano a comportare incrementi capacitivi del traffico.

Determinazione riconfermata anche nella successiva lettera di ENAC del 9.9.2009, come qui riportata:

fermo restando che nelle more di tale adempimento la Società Aeroporto Valerio Catullo non darà luogo ad interventi che abbiano a comportare incrementi capacitivi del traffico, ottemperando così alla vigente normativa comunitaria e nazionale.

Se ENAC aveva già stabilito questo come sopra riportato, com'è stato possibile che la Ryanair (e altre compagnie aeree) abbiano poi potuto aprire nuove rotte con nuove destinazioni e allargare e aumentare il raggio d'azione dell'Aeroporto incrementando così le capacità operative dell'Aeroporto di Verona?

E' ENAC che autorizza le nuove rotte? Se è ENAC che fa questo perché lo fa non rispettando le proprie determinazioni? Chi ha autorizzato le nuove rotte della Ryanair, che ENAC ora vuole far chiudere?

E' evidente il conflitto d'interesse in cui naviga l'ENAC, perché è ENAC impone i divieti di aumentare i voli, ma sempre ENAC che approva le nuove rotte ed è sempre ENAC che potrebbe farle chiudere.

Ed è sempre ENAC che approva progetti e pure li finanzia senza prima aver ottenuto una VIA positiva come è accaduto anche all'Aeroporto di Verona dove ENAC **ha finanziato delle opere senza la VIA:**

STATO DEI LAVORI FINANZIATI DA LEGGI NAZIONALI				
AEROPORTO	OPERA	LEGGE DI FINANZIAMENTO	IMPORTO LAVORI	STATO AVANZAMENTO
Verona	Pista di volo, piazzale sosta	135/97 e 194/98	€ 5.403.065,51	100%
	aeromobili, raccordi		€ 6.245.481,66	100%
	hangar		€ 11.648.547,17	

Prolungare di 500 metri una pista, triplicare il piazzale di sosta degli aerei, ristrutturare la pista di rullaggio con relativi raccordi e costruire un nuovo hangar... **questo doveva essere sottoposto a VIA?**

E se queste opere sono state realizzate grazie ai **finanziamenti con soldi pubblici**, come gestiti da ENAC, poi con soldi della Catullo SPA (soprattutto negli ultimi 7/8 anni) sono state realizzate altre opere ed interventi che sono serviti ad incrementare le capacità operative dell'Aeroporto, tra cui la ristrutturazione e ampliamento dell'Aerostazione "PARTENZE" e la nuova Aerostazione "ARRIVI", compreso i lavori per poter realizzare l'Aerostazione per il Low Cost, per la quale è stato speso un milione di euro per realizzarla, per tenerla aperta solo 20/22 mesi e per poi chiuderla definitivamente.

Va evidenziato un fatto importante che le opere e interventi realizzati all'Aeroporto Catullo in particolare quelli degli ultimi 3/4 anni sarebbero stati realizzati perché i soci della Catullo SpA - cioè gli Enti Pubblici che ne costituiscono la compagine sociale, sono intervenuti **con aumenti di capitale** per un totale di 10 milioni all'anno per il 2009, 2010 e il 2011 (con la scusa che servivano per gli investimenti, senza VIA) a cui andranno aggiunti gli altri 15 milioni, la cui erogazione è prevista tra pochi giorni.

Oltre a tutto questo la gestione dell'Aeroporto Catullo sempre in questi ultimi anni, è stata anche caratterizzata dal "co-marketing" che sarebbero gli **accordi aggiuntivi conclusi con le compagnie aeree** che dovevano essere quelle azioni di sostegno finalizzate allo sviluppo di nuove rotte (senza VIA).

Nonostante la Catullo SpA abbia ottenuto dagli Enti Pubblici 30 milioni di euro (e ne servono altri 15), nel 2011 la gestione dell'Aeroporto di Verona ha creato un deficit di bilancio che supera i 26 milioni di euro.

Ma su questi tre aspetti, come sopra evidenziati, va ricordato un Comunicato Stampa dell'Unione Europea a titolo: **"Aiuti di Stato: la Commissione amplia l'ambito dell'indagine sull'aeroporto di Alghero"** dal quale vanno estratte le motivazioni di queste indagini, riportate in queste frasi: **"...estende la durata dell'indagine stessa e ne amplia la portata al fine di includervi le sovvenzioni alle infrastrutture da parte dello Stato, gli aiuti ulteriori all'operatore aeroportuale sotto forma di rimborso delle perdite e aumenti di capitale e gli accordi aggiuntivi conclusi con le compagnie aeree che operano nell'aeroporto"...**

Per i motivi suesposti, parrebbe essere evidente che - per l'Aeroporto Catullo - oltre alle **indagini sulla mancanza di VIA già aperte con la pratica EU PILOT 3720/12/ENVI**, l'Unione Europea **dovrebbe aprire altre indagini**, come quelle già aperte per l'Aeroporto di Alghero, **indagini che vadano a verificare:**

sovvenzioni alle infrastrutture da parte dello Stato

... in particolare i finanziamenti concessi da ENAC per 11.648.547,17 euro, che sono serviti a realizzare opere e interventi che hanno permesso l'incremento capacitivo del traffico, **pur in assenza di VIA...**

rimborso delle perdite e aumenti di capitale

... in particolare va evidenziato le tre "trance" da 10 milioni di euro che i soci pubblici hanno già versato come "aumenti di capitale" negli anni 2009, 2010 e 2011, giustificandoli per spese d'investimento, dei finanziamenti che hanno permesso altro incremento capacitivo del traffico, **pur in assenza di VIA...**

accordi aggiuntivi conclusi con le compagnie aeree

... in particolare va evidenziato il contratto stipulato con la Ryanair che prevede un contributo di **24,7 euro** a passeggero in partenza dall'Aeroporto che la Catullo SpA deve versare alla Ryanair, mentre per l'ambiente e per la mitigazione degli impatti ambientali, in questi anni, la Catullo SpA ha speso **0 Euro**.

Che l'ENAC si sia attivata come risulta nell'ordinanza del TAR del Veneto, questo è assodato (vedi sotto) dal **provvedimento del Direttore della Direzione Aeroportuale ENAC di Verona del 24.7.2012, prot. n. ENAC-CVR-24/07/2012-0095379-P**, con il quale, **su richiesta della società Aeroporto Valerio Catullo**, è stata decisa **l'applicazione della procedura prevista dall'articolo 802, secondo comma, del Codice della Navigazione nei confronti del vettore Ryanair, nonché di ogni atto annesso, connesso o presupposto**.

Per ultimo va ricordato che le nuove rotte autorizzate da ENAC alla Ryanair, sarebbero state vietate da ENAC perché era un incremento capacitivo di traffico e che ora ENAC voglia fermare Ryanair per il mancato pagamento di tasse e diritti vari, ancora una volta appare anomalo il ruolo di ENAC che come **controllore** è anche il **controllato** visto che era stata la stessa ENAC ad autorizzare le nuove rotte... che a parere del sottoscritto sono autorizzazioni illegittime, visto che l'incremento del traffico è senza VIA.

Se quanto sta accadendo all'Aeroporto di Verona con la Ryanair è ormai un fatto noto, parrebbe essere evidente che l'indagine già aperta presso l'Unione Europea dovrebbe essere estesa ai tre punti come sopra indicati, indagini che comunque, per questi argomenti: **"(A) Sovvenzioni alle infrastrutture da parte dello Stato - (B) rimborso delle perdite e aumenti di capitale - (C) accordi aggiuntivi conclusi con le compagnie aeree"** dovrebbero **essere estese a tutti gli aeroporti d'Italia** in modo che questa estensione di indagini di cui si chiede un particolare approfondimento, vadano a verificare il ruolo di ENAC che come Controllore e Controllato è un Ente Pubblico in evidente conflitto d'interessi, soprattutto in rapporto alle **verifiche sulla corretta applicazione della Direttiva VIA**.

In attesa di "urgenti" e di "indifferibili" azioni, si porgono distinti saluti.

Un cittadino "nativo" di Caselle:

Beniamino Sandrini

beniamino.sandrini@postacertificata.gov.it