

Beniamino Sandrini

Via del Fante, n° 21

37066 CASELLE di Sommacampagna

T. 0458581200 Cell. 3485214565

Mail: beniaminosandrini@virgilio.it

Aeroporto? Autostrade? Ferrovie?

Abbiamo già dato!



Ora... bastaa!!!

www.vivicaselle.eu

NO alla DISCARICA

Caselle d'Erbe, 17.10.2011

**AEROPORTO: "Antonio Canova" (TV)
ENV.A.1/CHAP (2011) 00398 -**

**AEROPORTO: "Valerio Catullo" (VR)
C.E. Dossier: EU-Pilot 240/08/ENVI
Procura della Repubblica: 805/08 ANCNR**

**INTERPORTO: "Quadrante Europa" (VR)
C.E. Dossier: EU-Pilot 488/09/ENVI
Procura della Repubblica: 1217/08 ANCNR**

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

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

Oggetto:

A quale Autorità Italiana, un "semplice cittadino" deve rivolgersi affinché la Direttiva VIA sia rispettata?

Richiesta di ri-apertura della Procedura di Infrazione per VIOLAZIONE delle Direttive: 85-337-CEE e 97-11-CE della Pratica: EU-PILOT 240/08/ENVI per l'Aeroporto: "Valerio Catullo" di Verona e della Pratica: EU-PILOT 488/09/ENVI per l'Interporto: "Quadrante Europa" e di NUOVA pratica per l'Aeroporto: "Antonio Canova" di Treviso, dopo l'Ordinanza Consiglio di Stato n° 4460 del 12.10.2011.

Questa richiesta viene predisposta a seguito dell'Ordinanza del Consiglio di Stato n° 4460/2011 che si è espressa in merito all'Aeroporto di Treviso e a seguito di dichiarazioni "a mezzo stampa" inerenti l'Aeroporto "Valerio Catullo" e l'insieme delle infrastrutture denominate "Quadrante Europa" prossime all'Aeroporto di Verona.

Dalla "RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO sull'applicazione e sull'efficacia della direttiva VIA (direttiva 85/337/CEE, modificata dalla direttiva 97/11/CE) - Risultati ottenuti dagli Stati membri nell'attuazione della direttiva VIA" - http://ec.europa.eu/environment/eia/pdf/report_it.pdf - riporto queste frasi:

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:

Alla Procura della Repubblica

presso Tribunale di Verona
Sezione di Polizia Giudiziaria - ARPAV
Corte Giorgio Zanconati, 1
37122 - VERONA

Al Sindaco: Gian Luigi Soardi

Comune di Sommacampagna
Piazza Carlo Alberto, 1
37066 - SOMMACAMPAGNA

Al Sindaco: Mario Faccioli

Comune di Villafranca
Corso Garibaldi, 39
37069 - VILLAFRANCA

Al Sindaco: Flavio Tosi

Comune di Verona
Piazza Bra, 1
37121 - VERONA

Oltre alle modifiche introdotte a seguito della prima relazione della Commissione che valutava l'efficacia della direttiva 85/337/CEE, le modifiche apportate dalla direttiva 97/11/CE rispecchiano anche il notevole rafforzamento e la maggiore chiarezza apportata ad alcuni elementi della direttiva VIA dalle sentenze della Corte di giustizia europea. La relazione mette in luce le modifiche apportate dalla direttiva 97/11/CE e le sentenze della Corte di giustizia che le hanno ispirate ed esamina il contesto politico connesso; affronta inoltre gli aspetti delle denunce pervenute alla Commissione sulla direttiva VIA. La direttiva 97/11/CE ha ampliato la portata della VIA aumentando il numero dei tipi di progetti contemplati e il numero di progetti per i quali è necessaria una VIA (allegato I), e ne ha rafforzato la base procedurale garantendo nuove disposizioni in materia di selezione, compresi nuovi criteri (allegato III) per i progetti dell'allegato II, e requisiti minimi in materia di informazione. Dal riesame dell'attuazione e dell'applicazione della direttiva 97/11/CE è emerso che nessuno Stato membro ha ancora provveduto ad attuare completamente le nuove misure introdotte dalla direttiva. Il fatto che la Commissione abbia rilevato che in alcuni Stati membri si stia procedendo lentamente a recepire le modifiche introdotte dalla 97/11/CE non toglie niente all'importanza generale che gran parte degli Stati membri e la Commissione europea attribuiscono alla VIA come strumento di attuazione di politiche ambientali più ampie.

7) In alcuni Stati membri l'esame delle alternative rappresenta un elemento determinante del processo di valutazione dell'impatto ambientale, mentre in altri questo aspetto sembra essere meno approfondito di quanto potrebbe essere. La maggior parte degli Stati membri chiede che venga valutata la possibilità che non vi siano alternative e altre alternative al progetto, tra cui soluzioni diverse riguardo all'ubicazione, al processo interessato, alla progettazione e altro. Varie istituzioni e a volte anche il pubblico possono contribuire a selezionare le alternative da valutare, tra le quali le alternative "meno rischiose per l'ambiente". Alcuni Stati membri vedono un legame tra gli aspetti del frazionamento dei progetti (il cosiddetto effetto "affettatura" o *salami slicing*¹), le "modifiche ed estensioni" dei progetti e gli "impatti cumulativi". Gli Stati membri sono consapevoli della possibilità di suddividere i progetti e hanno predisposto misure per scoprire e prevenire tale pratica, ad esempio fissando soglie basse o richiedendo la valutazione del "programma nella sua interezza", se opportuno. Solo pochi Stati membri dispongono però di dati concreti sulla diffusione di questo fenomeno. Nell'UE si adottano vari sistemi per quanto riguarda le modifiche e le estensioni dei progetti, in linea con le disposizioni in vigore per altre autorizzazioni, con la natura del progetto e delle modifiche o estensioni. Al riguardo negli Stati membri si ricorre a soglie specifiche (che spesso vengono fissate in proporzione alla dimensione del progetto originario) e all'esame caso per caso, o ancora a una combinazione delle due procedure. Alcuni Stati membri chiedono una VIA in caso di modifica della capacità, anche se ciò non comporta necessariamente l'esecuzione di opere di costruzione. Dalle risposte pervenute alla Commissione si può ricavare una crescente consapevolezza degli aspetti connessi con l'obbligo di valutare l'impatto cumulativo dei progetti e in molti Stati membri esistono misure per affrontare questo aspetto. Nella maggior parte degli Stati membri sembrano invece mancare linee guida chiare ed esaurienti per i committenti e altri soggetti interessati, ad esempio riguardo ai confini della zona soggetta a valutazione, alla necessità che i vari committenti collaborino tra loro o ad altre disposizioni per la diffusione delle informazioni.

... a pagina 7:

- Per quanto riguarda la selezione (screening), gli Stati membri che utilizzano un sistema con soglie obbligatorie fisse dovrebbero assicurarsi che tutti i progetti con potenziali effetti rilevanti siano sottoposti ad una selezione adeguata. Per questo esercizio, la Commissione si aspetta che vengano in particolare presi in considerazione i progetti previsti nelle zone sensibili o in prossimità di esse e il possibile cumulo con altri progetti.

... a pagina 8:

- La Commissione sollecita gli Stati membri a ricorrere più diffusamente agli orientamenti disponibili in materia di selezione, contenuto della VIA, riesame e impatti cumulativi; occorre inoltre una maggiore attività di formazione a livello nazionale riguardo all'impiego di questi documenti sul controllo qualità, che sono pubblicati nella pagina web della direzione generale Ambiente: <http://europa.eu.int/comm/environment/eia/home.htm>.

... a pagina 69:

4.2 Applicazione dell'articolo 1, paragrafo 5 ed esenzioni di cui all'articolo 2, paragrafo 3

idrico. Nella causa *C-435/97 World Wildlife Fund e a. contro Autonome Sektion Provinz Bozen e a.* (causa Bolzano) si trattava di stabilire se serviva una VIA per un aeroporto a finalità mista, sia militare che civile, e la Corte europea di giustizia ha concluso che le esenzioni dell'articolo 1, paragrafo 4 si applicano solo ai progetti che perseguono principalmente scopi di difesa nazionale; poiché la questione riguardava il duplice utilizzo dell'aeroporto, la Corte ha decretato che si applicava la direttiva VIA.

... a pagina 70:

4.3 Modifiche ed estensioni, cumulo con altri progetti e frazionamento dei progetti

4.3.1 I nessi tra le questioni riguardanti il "cumulo con altri progetti", le "modifiche ed estensioni" e il "frazionamento dei progetti" e l'obbligo, previsto all'articolo 3, di valutare gli effetti diretti e indiretti dei progetti sono evidenti. C'è una certa giurisprudenza che può rivelarsi utile in questo campo, in particolare la causa *C-72/95* (causa delle *dighe olandesi*), la causa *C-431/92* (*Grosskrotzenburg*), la causa *C-392/96 Commissione contro Irlanda* e la causa *C-435/97 World Wildlife Fund e a. contro Autonome Sektion Provinz Bozen e a.* (causa *Bolzano*). Da tutti questi esempi si può ricavare che qualsiasi interpretazione dei concetti di "cumulo con altri progetti", "modifiche ed estensioni" e "frazionamento dei progetti" deve basarsi sulle ampie finalità della direttiva VIA nel suo complesso. Nella causa *Bolzano* la Corte ha stabilito che le misure adottate dagli Stati membri non devono ledere l'obiettivo perseguito dalla direttiva, con la quale si vuole fare in modo che "non sfugga alla valutazione d'impatto nessun progetto idoneo ad avere un notevole impatto sull'ambiente ai sensi della direttiva" (paragrafo 45). Nell'ambito delle questioni prese in esame in questa sede, l'espressione "ai sensi della direttiva" si riferisce all'obbligo che tutti i progetti dell'allegato II per i quali si prevede un notevole impatto ambientale alla luce dei criteri dell'allegato III, devono essere sottoposti alle procedure per la valutazione d'impatto ambientale.

4.3.2 Le sentenze della Corte di giustizia suggeriscono inoltre che, stabilendo che la direttiva VIA ha una finalità ampia e differenziata, gli Stati membri devono dare un'interpretazione ampia dei concetti di "cumulo con altri progetti", "modifiche ed estensioni" ed "effetti diretti e indiretti". Queste considerazioni si applicheranno anche nel caso di un progetto di grandi dimensioni costituito da molti singoli progetti che, se individualmente rimangono al di sotto delle soglie fissate per la selezione, presi nel loro complesso producono un notevole impatto ambientale. A seguito della causa *C-392/96 Commissione contro Irlanda*, questa linea andrebbe seguita per impedire il ricorso alla pratica del frazionamento che tende ad evitare le misure contemplate dalla direttiva VIA prendendo in considerazione i singoli elementi di un progetto e non il progetto nella sua globalità o introducendo soglie leggermente inferiori a quelle previste dalla direttiva VIA. Per questo, se una fase iniziale o le singole fasi successive di un progetto sono al di sotto delle soglie nazionali fissate per la selezione, ma il progetto complessivo è al di sopra di tali soglie, oppure, in base ai criteri dell'allegato III, potrebbe avere un impatto ambientale rilevante, è necessaria la VIA. La *causa Bolzano* ha inoltre illustrato che una modifica nella destinazione d'uso di un progetto esistente può essere considerata una "modifica o estensione" se la modifica potrebbe produrre effetti ambientali rilevanti (nel caso di specie, il cambiamento da un utilizzo principalmente come campo d'aviazione militare a scalo merci e passeggeri).

... a pagina 70 - 71:

Modifiche ed estensioni

4.3.4 Dopo la *causa Grosskrotzenburg*, la direttiva 97/11/CE ha introdotto, all'allegato II, punto 13, l'obbligo di valutare le modifiche o le estensioni di progetti di cui all'allegato I o all'allegato II già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli ripercussioni negative sull'ambiente per verificare se

richiedano lo svolgimento di una VIA. Questa modifica ha chiarito inoltre che le modifiche e le estensioni dei progetti dell'allegato II seguono le stesse procedure di quelli dell'allegato I. Il punto 13 dell'allegato II indica un criterio di selezione che è assente nel resto della direttiva VIA, nel senso che sono soggette a VIA solo le modifiche e le estensioni che possono avere notevoli ripercussioni "negative" sull'ambiente. In generale, tutti i progetti dell'allegato II devono essere selezionati secondo i criteri dell'allegato III. L'elemento aggiuntivo introdotto indica che si punta a creare un processo di selezione in due fasi: quando si valuta il progetto prima si deve verificare se la modifica o l'estensione interessata ha ripercussioni negative sull'ambiente e, in caso affermativo, si procede a valutare se tali ripercussioni possono essere di notevole entità. Come nel caso delle disposizioni generali di selezione introdotte dalla direttiva 97/11/CE, per stabilire l'entità degli effetti negativi per l'ambiente l'autorità competente deve rifarsi ai criteri di selezione dell'allegato III. La futura direttiva sulla partecipazione dei cittadini alla stesura di determinati piani e programmi in materia ambientale (COM(2000)839)¹⁸, modifica, tra l'altro, le direttive VIA e IPPC per conformarle alla convenzione di Aarhus. La direttiva in questione introduce un nuovo punto 22 all'allegato I, che prevede la VIA per ogni modifica o estensione dei progetti elencati nell'allegato, dove la modifica o l'estensione in se stessa soddisfa i criteri o le soglie stabiliti nell'allegato I. Per le modifiche e le

Un cittadino “nativo” di Caselle:

Beniamino Sandrini
