



ENAC

Protocollo del 09/09/2009

0060825/API/DIRGEN

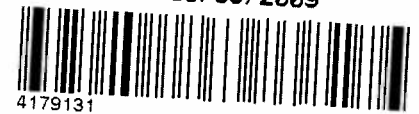
*Manzoni*  
*NS*

**Il Direttore Centrale  
Regolazione Aeroporti**

- Alla Presidenza del Consiglio dei Ministri  
Dipartimento per il Coordinamento delle Politiche Comunitarie  
Struttura di Missione per le Procedure di infrazione  
Piazza Nicosia 20  
00186 – ROMA  
fax 06/67795194
- Al Ministero dell'Ambiente  
Ufficio Legislativo  
Fax 06/57288396
- Alla Regione Veneto  
Segreteria Regionale Ambiente e Territorio  
Fax 041/2792793
- p.c. Alla Società Aeroporto Valerio Catullo  
Aeroporto di Verona Villafranca  
37060 Caselle di Sommacampagna (VR)

**AL PRESENTE FAX NON SEGURA L'ORIGINE**  
(Art. 6, 2° comma. Legge n. 319 del 28.12.1998)

Presidenza del Consiglio dei Ministri  
DCPC 0006473 A-2.36.4.18  
del 10/09/2009



Oggetto: Progetto-pilota sulla corretta applicazione del diritto comunitario (caso 240/08/ENVI) – Richiesta di informazioni supplementari della Commissione europea in merito ad un reclamo relativo ad un presunto mancato assoggettamento alla procedura di VIA dell'aeroporto di Verona "Valerio Catullo".

Con riferimento alla nota prot. DCPC0005840 P-2.36.4.18 del 13.08.2009 di codesta Presidenza e facendo seguito alla precedente ENAC n°0041228/DIRGEN/API del 25/06 u.s. di pari oggetto, si forniscono gli ulteriori chiarimenti richiesti.

In via preliminare, relativamente all'espressione testuale: "Dall'insieme della documentazione trasmessa alla Commissione si conferma una certa confusione tra VIA e VAS" si precisa che questo Ente ha chiara cognizione della differenza che intercorre tra le due condizioni.

È indubbio, infatti, e non solo per prassi consolidata, che i piani di sviluppo aeroportuale sono da sottoporre a VIA; ciò essendo il "Piano di Sviluppo" un progetto preliminare di un insieme d'infrastrutture che costituiscono il sistema aeroporto quale unico complesso funzionale destinato al trattamento dei passeggeri nello scambio modale di trasporto terra-aria e viceversa.

Via di Villa Ricotti, 42  
00161 Roma  
centr. +39 06 44185-1  
c.f. 97158180584

tel. +39 06 44185602  
fax +39 06 441856601  
regolazione.aeroporti@enac.rupa.it  
www.enac-italia.it

La valutazione ambientale, di conseguenza, non può trovare applicazione esaminando la singola infrastruttura costituente il complesso, ovvero pensando ad una VIA per la singola opera, ma deve riferirsi al progetto coordinato dell'insieme di opere-interventi atti ad esprimere compiutamente la portata delle implicazioni ambientali.

Diverso, invece, il significato dei termini di *"piani e programmi"* come da art.6 del D. Leg.vo 3 aprile 2006 n°152 – Norme in materia ambientale, alla base della Valutazione Ambientale Strategica ed in applicazione della Direttiva Europea 2001/42/EC sulla VAS.

Questa, infatti, ha la finalità di valutare le valenze ambientali in termini di *precauzione*, secondo il principio guida che consiste nell'integrazione dell'interesse ambientale rispetto agli altri interessi (tipicamente socio-economici) che determinano piani e politiche; ciò diversamente dal principio guida della VIA che è invece quello, più immediatamente funzionale, della *prevenzione* del danno ambientale.

Sulla base di questa distinzione di principi si comprende come mai la VAS venga definita in quanto processo, mentre la VIA è una procedura, con soggetti, fasi e casistiche di esiti definibili molto più rigidamente.

Si può affermare, che le due tipologie di valutazione agiscono in due fasi diverse su due oggetti diversi, con finalità diverse; mentre la VAS è una procedura che agisce su piani territoriali e programmi e progetti d'interesse regionale o di area vasta, la VIA è una procedura che agisce sui progetti o opere pubbliche.

Peraltro giova rammentare come l'art.2 della citata Direttiva Comunitaria 2001/42/EC sulla VAS, preveda che per *"piani e programmi"* siano da intendersi quegli strumenti *"elaborati e/o adottati da una autorità a livello nazionale, regionale o locale oppure predisposti da un'autorità per essere approvati, mediante una procedura legislativa, dal parlamento o dal governo.."*

In tal senso, a titolo esemplificativo, si evidenzia che questo Ente ha commissionato uno studio, in corso di elaborazione, sullo *"Sviluppo futuro della rete aeroportuale nazionale quale componente strategica dell'organizzazione infrastrutturale del territorio"* per il quale si darà corso alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica, in considerazione della valenza dello strumento finalizzato a

configurare un quadro conoscitivo e programmatico della rete aeroportuale del Paese.

A questo punto è evidente che l'incomprensione, di cui alla nota a riferimento, nasce dalla bivalenza del termine "piano" che, si ribadisce, nel caso associato allo sviluppo aeroportuale vale come progetto, e quindi deve essere sottoposto a VIA non avendo contenuti di ordine strategico ed essendo circoscritto al sito aeroportuale; mentre nel caso della VAS il "piano" è uno strumento di valenza più ampia sia a scala territoriale che strategica e viene adottato dall'ENAC quale riferimento nell'indirizzo pianificatorio della rete aeroportuale nazionale.

Con riferimento all'altra questione posta sugli interventi eseguiti che non risultano: " sottoposti a screening/VIA.... a fronte di un importante incremento di traffico", si precisa ulteriormente che:

- lo status dello scalo di Verona Villafranca è passato da militare a civile con la formalizzazione del DM 11 settembre 2008 del Ministro della Difesa di concerto con il Ministro delle Infrastrutture e Trasporti ed il Ministro dell'Economia e delle Finanze;
- il traffico nel periodo 2003 -2008, evidenzia un andamento pressocchè stazionario sia dei movimenti aeromobili che dei passeggeri come risulta dalla tabella a seguire

Anno	Mov. Aer.li	Var.ne %	Passeggeri	Var.ne%
2003	38.112	--	2.394.377	--
2004	36.180	- 5,07	2.612.459	9,11
2005	33.178	- 8,30	2.581.420	- 1,19
2006	35.838	8,02	2.961.377	14,72
2007	43.026	7,7	3.510.259	16,70
2008	36.362	-6,5	3.366.766	-2,8

- gli interventi di recente attuazione, con riferimento alle infrastrutture di pertinenza civile che questo Ente ha autorizzato, si riferiscono ad opere che non comportano incrementi della capacità, ma migliorano le condizioni operative e di sicurezza.

Per concludere, questo Ente rappresenta che il piano di sviluppo dell'aeroporto di Verona, unitamente allo Studio di Impatto Ambientale associato (il

cui preliminare è stato trasmesso al Ministero dell'Ambiente con nota n°0038414/DIRGEN/API) verrà sottoposto a procedura di VIA, 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.

Distinti saluti

(Alessandro Cardia)

