

DENUNCIA¹

ALLA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE RIGUARDANTE INADEMPIMENTI DEL DIRITTO COMUNITARIO

1. Cognome e nome del denunciante: **BENIAMINO SANDRINI**
2. Cittadinanza: **ITALIANA**
3. Indirizzo: **VIA DEL FANTE 21 - 37066 – SOMMACAMPAGNA - VR**
telefono/telecopiatrice/posta elettronica: **045 8581200 – 348 521 45 65**
beniaminosandrini@virgilio.it beniamino.sandrini@postacertificata.gov.it
4. Stato membro o organismo pubblico che, secondo il denunciante, non ha ottemperato al diritto comunitario: **E.N.A.C. – ENTE NAZIONALE AVIAZIONE CIVILE**

Con D.Lgs. 25 luglio 1997, n. 250 vi è stata l'Istituzione dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC) e con D.M. 3 Giugno 1999 è stato approvato lo Statuto dove all'art. 1, comma 1°, risulta che: *“L'Ente nazionale per l'aviazione civile, qui di seguito denominato Ente, è un ente pubblico non economico dotato di autonomia regolamentare, organizzativa, amministrativa, patrimoniale, contabile e finanziaria, sotto posto all'indirizzo, vigilanza e controllo del Ministro dei trasporti e della navigazione”* dal quale risulta che ai sensi dell'art. 2, comma 2, punto “i”, all'ENAC sono stati assegnati compiti di: *“regolamentazione, esame e valutazione dei piani regolatori aeroportuali, dei programmi d'intervento e dei piani d'investimento aeroportuale, razionalizzazione e modifiche delle procedure e di altre attività in materia di servizi aeroportuali nonché affidamento dei servizi aeroportuali e relative concessioni”*.

5. Descrizione circostanziata dei fatti contestati:

E' noto che ENAC in Italia, agisce anche come “soggetto promotore” nelle procedure di cui alla Direttiva 85/337/CEE, svolgendo così, per le infrastrutture aeroportuali, sia il ruolo di “controllore” che di “controllato” nelle procedure V.I.A.

Va ricordato che l'ENAC approva Piani di Sviluppo Aeroportuali e Contratti di Programma con le società di Gestione Aeroportuali, senza che questi siano sottoposti alla procedura prevista dalla Direttiva 2001/42/CE – Direttiva V.A.S. e a titolo di esempio si evidenzia il “**contratto di programma**” tra ENAC – SAVE (Società che gestisce l'Aeroporto di Venezia) al fine di valutare se vi sia stata violazione della Direttiva V.A.S.

¹

L'uso del presente modulo non è obbligatorio. Una denuncia può essere presentata con semplice lettera alla Commissione, ma è nell'interesse del denunciante includervi il massimo d'informazioni pertinenti. Il presente modulo può essere inviato per posta normale al seguente indirizzo:

Commissione delle Comunità europee
(alla cortese attenzione del Segretario generale)
Rue de la Loi, 200
B-1049 Bruxelles
BELGIO

È ammesso anche il recapito a mano presso uno degli uffici di rappresentanza della Commissione negli Stati membri. Il presente modulo è disponibile anche su supporto informatico, sul “server” Internet dell'Unione europea ([/eu.law/your_rights/your_rights_forms_en.htm](http://eu.law/your_rights/your_rights_forms_en.htm)).

Perché una denuncia sia ricevibile, deve riguardare una violazione del diritto comunitario commessa da uno Stato membro.

Avendo appreso solo da poco dell'esistenza di questo "contratto di programma" in corso tra ENAC e SAVE e ritenendo che essendo questo un "PROGRAMMA" e che come tale questo debba essere sottoposto alle procedure della direttiva 2001/42/CE – Direttiva V.A.S. – si segnala quanto sta accadendo all'Aeroporto di Venezia – gestito dalla SAVE SpA al fine che sia aperto un procedimento di verifica sulla corretta applicazione della Direttiva VAS da parte dello Stato Italiano di cui l'ENAC ne è Ente istituzionale.

Richiamando che sul sito web dell'ENAC alla pagina web:

http://www.enac.gov.it/la_regolazione_economica/aeroporti/contratti_di_programma/consultazioni_in_corso/enac_-_save/index.html risulta essere stato pubblicato questo:

Enac – SAVE - Comunicato

Roma, 20 luglio 2011 - Con riferimento alla nota Enac prot. 95116/EAN del 19 luglio 2011, avente ad oggetto il "**Contratto di programma Enac - SAVE - Convocazione Comitati degli utenti aeroportuali sul piano tariffario 2012 - 2016**", consegnata agli utenti presso i rispettivi uffici unitamente alle schede tariffarie ed alle "simulazioni" oggetto dell'audizione del 29 luglio p.v. sullo scalo di Venezia, si evidenzia che Save S.p.A., gestore dell'aeroporto di Venezia, è società quotata sul segmento ordinario MTA organizzato e gestito da Borsa Italiana S.p.A..

Per tale ragione, tutte le informazioni contenute ed allegate alla nota di cui sopra e quelle che emergeranno a seguito dell'avvio delle consultazioni, devono essere considerate **price sensitive** e, quindi, **strettamente riservate**; esse devono, pertanto, essere trattate con **metodologie atte a evitare turbativa nei mercati finanziari** e nel pieno rispetto della normativa e della prassi in materia di società quotate, con divieto di loro diffusione e/o divulgazione al di fuori dello stretto gruppo di persone coinvolte nelle attività in oggetto.

Ricordiamo che chiunque violi le disposizioni di cui sopra **sarà ritenuto responsabile per ogni pregiudizio diretto ed indiretto che a chiunque ne dovesse derivare.**

- **Lettera prot. n. 0095116/EAN del 19/07/2011 - Contratto di programma ENAC - SAVE - Convocazione Comitati degli utenti aeroportuali sul piano tariffario 2012-2016. versione accessibile(dimensione 356 Kb)**

http://www.enac.gov.it/repository/ContentManagement/node/P951936418/Nota_convocazione_consultazione_tariffe_SAVE_19_07_2011_accessible.pdf

- **Lettera prot. n. 71219/EAN del 1/06/2011 - Contratto di Programma Enac-SAVE Convocazione Comitato utenti aeroportuali per apertura consultazione sul Piano degli Investimenti, sul Piano della Qualità e dell'Ambiente e sulle Previsioni di traffico di breve e medio periodo, versione accessibile in formato .pdf (dimensione 51 Kb)**

http://www.enac.gov.it/repository/ContentManagement/node/P951936418/Avvio_Consultazioni_SAVE.pdf

- **Piano degli Investimenti**

http://www.enac.gov.it/La_Regolazione_Economica/Aeroporti/Contratti_di_Programma/Consultazioni_in_corso/Enac_-_SAVE/info951936435.html

- **Piano della qualità e della tutela ambientale**

http://www.enac.gov.it/La_Regolazione_Economica/Aeroporti/Contratti_di_Programma/Consultazioni_in_corso/Enac_-_SAVE/info951936476.html

- **Previsioni di traffico**

http://www.enac.gov.it/La_Regolazione_Economica/Aeroporti/Contratti_di_Programma/Consultazioni_in_corso/Enac_-_SAVE/info951936604.html

Evidenziato che alla pagina

http://www.enac.gov.it/La_Regolazione_Economica/Aeroporti/Contratti_di_Programma/Consultazioni_in_corso/Enac_-_SAVE/info951936435.html vi è riportato questo :

Piano degli Investimenti

Per il giorno **13 giugno alle ore 10.30** è programmata presso l'Aeroporto di Venezia Tesserà, Aula Magna, Il piano dell'aerostazione, la consultazione degli Utenti aeroportuali, chiamati ad esprimersi, tra i vari argomenti, sul **Piano degli Investimenti**.

Le compagnie aeree, le imprese di assistenza a terra e le associazioni dei consumatori possono prendere visione sul sito Enac della documentazione inerente il "**Piano degli investimenti**" che verrà realizzato sull'aeroporto di Venezia Tesserà al 2022, formulando eventuali osservazioni da far pervenire all'**Enac Direzione Pianificazione Progetti**, Viale Castro Pretorio 118, Roma **entro la data del 10 giugno 2011** od al seguente indirizzo di posta elettronica: Ing. Costantino Pandolfi - c.pandolfi@enac.gov.it .

I documenti riguardano:

- la **Relazione al Piano**, con allegate le Planimetrie, **riporta per ciascuna opera programmata una sintetica descrizione dell'intervento, l'area interessata dai lavori, il costo previsto e la fonte di finanziamento;**
- la Scheda A, allegata alla Relazione, **fornisce sinteticamente i tempi stimati ex ante per la conclusione dei lavori;**
- le Schede B, C e D forniscono una informazione di dettaglio sui tempi di **realizzazione delle singole opere per fasi di progettazione, avanzamento e fine lavori dei lavori.**

Gli utenti aeroportuali potranno comunque far pervenire all'Enac ulteriori osservazioni anche successivamente alla consultazione del giorno 15 giugno e comunque **entro e non oltre la data del 4 luglio**.

Si informa l'utenza che gli elaborati tecnici relativi al Piano degli interventi sono visionabili anche presso gli uffici aeroportuali della società SAVE che, nelle giornate lavorative dalle ore 09.00 alle 17.00, sono disponibili, fino a chiusura della consultazione, per fornire agli interessati ogni informazione e chiarimento necessario.

A tal fine gli interessati possono contattare l'Ing. Franco Dal Pos - fdalpos@veniceairport.it.

Documentazione

- **Programma degli interventi - Piano decennale 2012-2021. Relazione di inquadramento, in formato .pdf (dimensione 7.154 Kb)**
http://www.enac.gov.it/repository/ContentManagement/information/P951936435/relazione_decennale.pdf
- **Scheda A, in formato .pdf (dimensione 524 Kb)**
http://www.enac.gov.it/repository/ContentManagement/information/P951936435/scheda_A.pdf
- **Scheda B, in formato .pdf (dimensione 531 Kb)**
http://www.enac.gov.it/repository/ContentManagement/information/P951936435/SCHEDA_B.pdf
- **Scheda C, in formato .pdf (dimensione 744 Kb)**
http://www.enac.gov.it/repository/ContentManagement/information/P951936435/SCHEDA_C.pdf
- **Scheda D, in formato .pdf (dimensione 632 Kb)**
http://www.enac.gov.it/repository/ContentManagement/information/P951936435/scheda_D.pdf

Evidenziato che alla pagina

http://www.enac.gov.it/La_Regolazione_Economica/Aeroporti/Contratti_di_Programma/Consultazioni_in_corso/Enac_-_SAVE/info951936476.html vi è riportato questo:

Piano della qualità e della tutela ambientale

Per il giorno **13 giugno 2011 alle ore 10.30** è programmata presso l'Aeroporto di Venezia Tesserà, Aula Magna, Il piano dell'aerostazione, la consultazione degli Utenti aeroportuali, chiamati ad esprimersi, tra i vari argomenti, sul **Piano della qualità e dell'ambiente**.

Le compagnie aeree, le imprese di assistenza a terra e le associazioni dei consumatori possono prendere visione sul sito Enac del "**Piano della qualità e dell'ambiente**" definito per l'aeroporto di Cagliari per le annualità 2012-2015 al fine di formulare eventuali osservazioni da far pervenire all'Enac **entro la data 10 giugno 2011**.

Nel Piano sono riportati:

- l'elenco degli indicatori analitici di **tutela ambientale** e di qualità dei servizi resi, relativi pesi e modalità di rilevazione;
- per ogni indicatore, il valore rilevato all'anno base e gli obiettivi che la società SAVE si impegna a conseguire per ciascun anno del periodo regolatorio;
- il peso (f) attribuito all'indicatore sintetico di qualità e quello (1-f) **attribuito all'indicatore sintetico di tutela ambientale.**

In relazione agli indicatori di qualità scelti dalla società SAVE, di seguito elencati, i partecipanti alla consultazione potranno formulare proprie osservazioni e proposte che saranno valutate in via conclusiva dall'Enac.

- Percezione del **livello di pulizia** in aerostazione
- **Disponibilità posti** a sedere
- **Efficienza sistemi di trasferimento pax** (ascensori, tapis-roulants, scale mobili)
- Percezione complessiva del **livello di comfort** dell'aerostazione
- Assistenze PRM
- Disponibilità **punti informazione** operativi (es. Flight Information Display System, banchi presidiati)
- Percezione sull'efficacia dei punti informazione operativi
- Presenza di segnaletica interna chiara, comprensibile ed efficace
- Tempo di attesa al controllo radiogeno dei bagagli
- Attesa in coda al check-in
- Riconsegna bagaglio, differenza tra l'ultimo ed il primo
- Collegamenti stradali città/aeroporto

I partecipanti alla consultazione possono esprimersi, oltre che in merito a quanto sopra previsto, anche in ordine alla scelta del singolo indicatore.

Gli utenti aeroportuali potranno comunque far pervenire ulteriori osservazioni anche successivamente alla consultazione del giorno **13 giugno 2011** e comunque entro e non oltre la data del **4 luglio 2011** all'indirizzo **f.schettino@enac.gov.it** .

Si informano gli utenti e gli operatori del trasporto aereo che i documenti relativi alla qualità ed alla tutela ambientale sono visionabili anche presso gli uffici aeroportuali della società SAVE e che gli Uffici restano a disposizione per ogni chiarimento ed informazione su tali tematiche.

A tal fine gli interessati possono contattare l'Ing. Davide Bassano: **dbassano@veniceairport.it**, tel 041.2606280

Documentazione

- **Aeroporto Marco Polo Venezia - Contratto di Programma in deroga 2012-2016. Piano della Qualità e dell'Ambiente, in formato .pdf (dimensione 524 Kb)**

http://www.enac.gov.it/repository/ContentManagement/information/P951936476/qualita_ambiente03062011.pdf

Evidenziato che alla pagina web :

http://www.enac.gov.it/La_Regolazione_Economica/Aeroporti/Contratti_di_Programma/Consultazioni_in_corso/Enac_-_SAVE/info951936604.html vi è riportato questo:

Previsioni di traffico

Per il giorno **13 giugno 2011 alle ore 10.30** è programmata presso l'Aeroporto "Marco Polo" di Venezia Tessera, presso l'Aula Magna ubicata al 2° piano dell'aerostazione, la consultazione degli Utenti aeroportuali, chiamati ad esprimersi, tra i vari argomenti, **sulle previsioni di traffico inerenti il periodo 2011-2016** con proiezioni al 2025.

Le compagnie aeree, le imprese di assistenza a terra e le associazioni dei consumatori possono prendere visione sul sito Enac delle "**Previsioni di traffico**" definite per l'Aeroporto di Venezia Tessera al fine di formulare eventuali osservazioni da far pervenire entro la data del 10 giugno 2011 all'**Enac Direzione Analisi Economiche e Tariffe**, Via Castro Pretorio 118, Roma od al seguente indirizzo di posta elettronica: **f.schettino@enac.gov.it** , tel. 06 44596339.

Il documento "**Dinamica del traffico**" illustra:

- l'evoluzione storica del traffico sullo scalo di Venezia Tessera fino al 2010;
- i criteri metodologici utilizzati per l'**elaborazione delle stime di traffico di breve e medio periodo**;
- **le previsioni e le prospettive di sviluppo delle principali componenti di traffico** sullo scalo nel periodo 2011 - 2016;
- un **quadro previsionale del traffico** per il periodo oggetto di regolazione, **dettagliato per tipologia di vettore e per destinazione**;
- **l'evoluzione storica e prospettica fino al 2025**.

Si invitano gli utenti e gli operatori del trasporto aereo ad analizzare con attenzione sia le ipotesi metodologiche che i risultati che ne derivano, data la centralità che l'andamento del traffico assume nell'elaborazione dei vari elementi del Contratto di programma ed in particolare della dinamica tariffaria.

Si ritiene, infatti, che le compagnie aeree operanti sullo scalo veneziano, chiamate ad esprimersi nell'ambito della consultazione a tal fine avviata dall'Enac, possano contribuire ad una più puntuale analisi della specifica realtà aeroportuale che si intende regolamentare con il Contratto di programma, in ragione ai piani di sviluppo della propria attività volativa da e per Venezia.

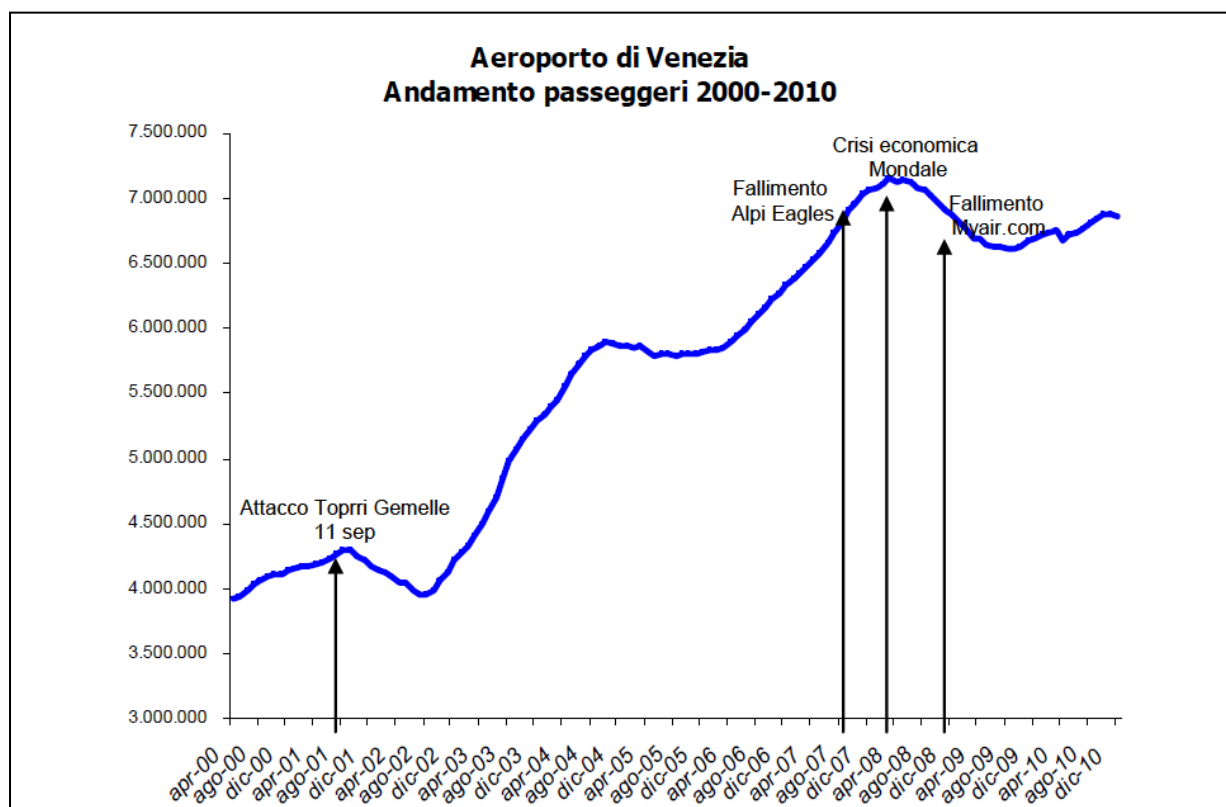
Gli interessati potranno comunque far pervenire all'Enac ulteriori osservazioni anche successivamente alla consultazione del giorno 13 giugno 2011 e comunque **entro e non oltre la data del 4 luglio 2011**.

Si informano, infine, gli utenti e gli operatori del trasporto aereo che gli uffici aeroportuali della società SAVE restano a disposizione, nelle giornate lavorative e dalle ore 09,00 alle ore 17,00 per ogni chiarimento ed informazione fino a chiusura della consultazione. A tal fine gli interessati potranno contattare il seguente indirizzo: cbozzolo.veniceairport.it, tel 041.2606280.

Documentazione

- **Aeroporto Internazionale Marco Polo di Venezia Scenari evolutivi di traffico 2010-2025, in formato .pdf (dimensione 2403 Kb)**

http://www.enac.gov.it/repository/ContentManagement/information/P951936604/SAVE_Evoluzione_de_l_traffico.pdf



Da questo grafico riportato a pagina 2 degli scenari evolutivi 2010-2025 appare essere evidente qual'è stato l'incremento del traffico dell'Aeroporto di Venezia dal 2000 al 2010 e il tutto è accaduto senza alcuna previa sottoposizione alla V.I.A.

6. Se possibile, menzionare le norme del diritto comunitario (trattati, regolamenti, direttive, decisioni ecc.) che, secondo il denunciante, lo Stato membro ha violato:

In merito al documento avente ad oggetto: «Contratto di programma ENAC – SAVE – Convocazione Comitati degli utenti aeroportuali sul piano tariffario 2012-2016».

http://www.enac.gov.it/repository/ContentManagement/node/P951936418/Nota_convocazione_consultazione_tariffe_SAVE_19_07_2011_accessibile.pdf

non vi è alcun cenno o riferimento alla direttiva 2001/42/CE – Direttiva V.A.S.

In merito al documento avente ad oggetto : « Contratto di Programma ENAC – SAVE - Convocazione Comitato utenti aeroportuali per apertura consultazione sul Piano degli Investimenti, sul Piano della Qualità e dell’Ambiente e sulle Previsioni di traffico di breve e medio periodo».

http://www.enac.gov.it/repository/ContentManagement/node/P951936418/Avvio_Consultazioni_SAVE.pdf

non vi è alcun cenno o riferimento alla direttiva 2001/42/CE – Direttiva V.A.S.

In merito al documento avente oggetto : « Relazione Piano Decennale 2012-2021 - Aeroporto internazionale di Venezia “Marco Polo” »

http://www.enac.gov.it/repository/ContentManagement/information/P951936435/relazione_decennale.pdf

A pagina 5 si segnala che detto documento inizia con questo paragrafo:

1. OBIETTIVI

La presente relazione e parte integrante del **PIANO DECENNALE 2012 – 2021 dell’Aeroporto Marco Polo di Venezia**. Gli obiettivi principali del presente Piano sono:

1. redigere il **Piano degli interventi** allegato al Contratto di Programma che la SAVE S.p.A si impegna a **realizzare nel corso del periodo regolatorio 2012 – 2021**;
2. permettere a ENAC di procedere alla valutazione e **autorizzazione dei singoli interventi in quanto compresi nel piano quadriennale 2012-2015** presentato dal gestore e approvato dalle competenti Direzioni (art. 8.1 dell’APT 21);
3. rendere operativo, per il periodo in esame, il Piano Quarantennale al 2041 ed il **Piano di Sviluppo Aeroportuale (ora Master plan) al 2030**, pur in un ambito di tolleranza e flessibilità legata alla natura delle pianificazioni.

Si precisa che il presente Piano Decennale acquisisce validità operativa univocamente nel caso di stipula del Contratto di Programma. In caso contrario, **il Gestore si riserva la possibilità di modificare il Piano in termini di numero degli interventi, importo degli investimenti e cronoprogramma di attuazione.**

A pagina 6 e 7 si evidenzia questo altro paragrafo :

3.1.1 COMPATIBILITA' URBANISTICO / AMBIENTALE DEGLI INTERVENTI

La corretta valutazione delle varie fasi di una singola commessa e uno degli aspetti critici della fattibilità tecnico economica del piano decennale. In particolare particolarmente **difficoltoso valutare il periodo autorizzativo** in quanto può essere legato a fattori esogeni ed a complessi iter procedurali autorizzativi che riguardano anche molti Enti, oltre a ENAC, quali il Provveditorato alle Opere pubbliche, il Magistrato alle Acque di Venezia, la Commissione di Salvaguardia di Venezia, la Soprintendenza, la Regione Veneto, la Provincia di Venezia oltre che l’Asl, i VVF, la GdF, Polaria, l’Agenzia delle dogane, ecc.

In tal senso ENAC ha richiesto a SAVE di approfondire il timing degli investimenti dei primi due anni (2012-2013) e di rivedere, **traslando in avanti, gli interventi con una valutazione urbanistico/ambiente complessa in modo tale da renderli compatibili con l’approvazione urbanistico - ambientale** del Master Plan 2030; in altre parole, ENAC ha richiesto di verificare che, per questi particolari commesse, la consegna dei lavori avvenga solo dopo l’approvazione urbanistico-ambientale del MP 2030 e quindi dal secondo semestre del 2013 o, meglio, dagli inizi del 2014.

A tale scopo risulta prima di tutto necessario pianificare l’iter di completamento del Master Plan 2030 e la sua autorizzazione che di seguito si declina:

Anno 2011

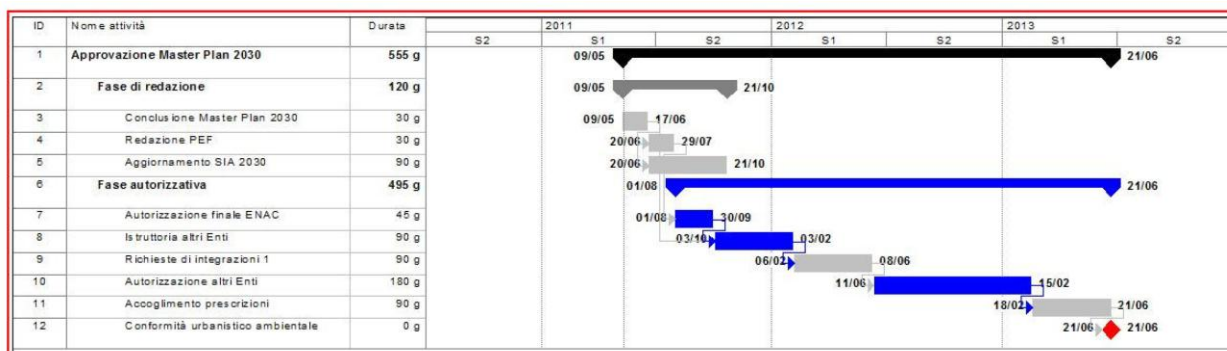
1. **completamento del Master Plan 2030** (MP 2030)
2. redazione del Piano Economico Finanziario relativo al suddetto MP 2030 (PEF 2030)
3. Approvazione tecnica da parte di ENAC del sopradetto MP 2030
4. **Aggiornamento dello Studio di Impatto Ambientale legato al MP 2030** (SIA 2030)

Anno 2012- 2013

1. ampio e piu che congruo tempo di conclusione di un iter approvativo ai fine dell'ottenimento della conformita urbanistico ambientale del MP 2030 ipotizzando:

- richieste di integrazioni progettuali ai vari documenti presentati.
- Modifiche per accogliere prescrizioni ai documenti prodotti

Un'ipotesi di planning e riportata di seguito:



A pagina 7 e 8 si evidenzia e si sottolinea questo altro paragrafo :

I progetti quindi che ricadono nel sedime devono seguire normalmente fino tre procedure diverse e con gradi di difficoltà crescente:

- Procedura della conformità urbanistica**, ai sensi della ex DPR 383/94, con istanza al Provveditorato alle Opere Pubbliche (POP) presso il Magistrato delle Acque di Venezia ai fini del raggiungimento dell'intesa Stato – Regione;
- Procedura della conformità ambientale**, in Regione (o Commissione di Salvaguardia nel caso l'opera sia all'interno del contermine che si esprime in massimo 120gg) che indice una conferenza di Servizi e coinvolge la Soprintendenza, la Forestale, i VVf, i Consorzi di Bonifica, ecc;
- Procedura della Valutazione di Impatto ambientale**, certamente la piu complessa, incerta e longeva procedura se escludiamo la versione piu semplificata di verifica di assoggettabilità (screening).

Ai fini quindi della compatibilità dei crono programmi sono stati posticipati vari investimenti in modo tale che **l'esecuzione avesse prudenzialmente inizio non prima della fine del 2013** (quindi inizio lavori dal 2014).

In definitiva, **all'interno del biennio 2012-2013 sono rimasti i soli interventi "edilizi" e gli interventi "urbanistici" con iter procedurale piu semplice, che non richiedono quindi la VIA piu complessa**, e quindi approvabili da un minimo di 90gg ad un massimo di 120/150gg.

Per essere piu precisi, gli interventi "urbanistici" di SAVE rimasti sono:

- (2.07) **il nuovo edificio ENAC**, che non ha impatti urbanistici essendo praticamente una ricollocazione dell'esistente
- (2.09) **Riprotezione dei VVF e GdF**, che ha già ottenuto positivamente la VIA
- (2.20) **Campo prove dei VVF**, semplice piazzola che non richiede la procedura VIA
- (3.35) **Ampliamento del parcheggio Ca' da mosto**, che ha ottenuto la VIA sotto forma di procedura semplificata (screening)
- (5.04) **Spostamento stazione di servizio carburanti Tamoil**, che non richiede la VIA
- (5.24) **Piazzola prova motori**, che non richiede la VIA
- (5.25) **Aree sosta mezzi di rampa**, che non richiede la VIA

Per quanto qui sopra riportato è evidente che sia la SAVE che l'ENAC, oltre a non citare in alcun modo l'esistenza della Direttiva VAS, ad avviso dello scrivente non interpretano correttamente nemmeno la Direttiva VIA dichiarando – ad esempio – che certe opere ed interventi non richiederebbero la VIA, quando sappiamo che solo una procedura di « screening » – di verifica di assoggettabilità alla VIA – può escludere un progetto dalla sottoposizione alla VIA.

A pagina 18 e 19 si segnalano questi altri paragrafi :

7.1 SCHEDA A

Il piano di riferimento interessa il decennio 2012-2021. Le aree di investimento individuate da ENAC, nelle quali sono state raccolte la singole commesse, sono:

0. PIANI DI SVILUPPO, comprendente lo studio di fattibilità per il nodo intermodale in cui si inserisce il progetto delle reti TEN-T, e la redazione del Piano di Sviluppo Aeroportuale.

1. TERMINAL, riguardante investimenti sul Terminal passeggeri attivo (escluso quindi l'edificio del vecchio Terminal che è stato dimesso da funzione di aerostazione passeggeri anche se accoglie al suo interno altre attività aeroportuali). All'interno dell'area "Terminal" è stato individuato da ENAC il sottogruppo "Piano di utilizzo dell'aerostazione" (cod. 1.100.1) che individua i progetti specifici che in qualche modo modificano sostanzialmente il layout dei servizi aeroportuali all'interno del Terminal.

2. EDIFICI VARI, individuante gli edifici diversi dal Terminal o comunque non ricadenti nelle altre tipologie di aree individuate;

3. SISTEMA DI ACCESSO – VIABILITÀ – PARCHEGGI, riguardante il sistema viario dei parcheggi ed anche i mezzi di trasporto meccanizzati quali il people mover;






4. INFRASTRUTTURE DI VOLO, riguardante tutte le infrastrutture aeroportuali air-side quali pista, apron e opere connesse;

5. RETI ED IMPIANTI, riguardante tutte le opere elettriche, dati ed idrauliche che si estendono nel sedime; in questo cluster, inoltre, sono stati inseriti i piccoli lavori di manutenzione straordinaria che vengono continuamente svolti negli edifici in gestione a SAVE;

6. ECOLOGIA, area in cui sono stati inseriti interventi di tipo idraulico che hanno l'obiettivo di eliminare apporti inquinanti nell'ecosistema lagunare di Venezia, opere di adeguamento della rete di bonifica anche al di fuori del sedime aeroportuale, interventi per la riduzione e il monitoraggio dell'inquinamento acustico causato dalle operazioni di volo e opere per la depurazione dei rifiuti urbani, opere di compensazione ambientale derivanti dalla VIA.

7.2 SCHEDA B

La scheda B riporta per le singole commesse e all'interno delle aree individuate nella scheda A, il Gant

	fase di progettazione (studi di fattibilità, preliminare, definitiva ed esecutiva)
	fase di approvazione finale ovvero del progetto che poi è posto a base d'asta (normalmente il progetto esecutivo, oppure il progetto definitivo in caso di appalto integrato o il preliminare in caso di appalto concorso). E' evidente che la fase autorizzativa, in generale, è normalmente estesa anche al preliminare, e specie al definitivo, e coinvolge oltre all'ENAC ed il CdA della Committente, una serie di altri Enti che volta per volta risultano pertinenti alla commessa (Provveditorato alle Opere Pubbliche presso il Magistrato alle Acque, Commissione di Salvaguardia di Venezia, Comune, VV.F, ENAV, Polizia di Stato, Agenzia delle Dogane, Consorzio di Bonifica Acque Risorgive, ecc.)
	fase di gara (appalto di lavori pubblici, di forniture, trattativa privata, ecc); questa fase può comprendere anche la "fase di approvazione" qualora la committente ritenga di poter mettere in gara un progetto in pendenza di alcune autorizzazioni;
	fase di esecuzione dei lavori o di posa delle forniture;
	fase di collaudo o di certificazione di regolare esecuzione (ambiti sotto soglia ai sensi dell'art.141 L.163/2006), per legge richiesta dopo 6 mesi o 3 mesi rispettivamente dal certificato di fine lavori.

Tab.2 – Fasi di sviluppo temporale della singola commessa

7.3 SCHEDA C E SCHEDA D

Le schede C e D sono **schede operative e di monitoraggio delle commesse** che hanno senso più che per la prima emissione del piano (come in questa sede) per le fasi successive di monitoraggio delle singole attività.

In particolare:

- la Scheda C monitora l'evoluzione temporale della commessa sulla base della previsione del Piano implementato nella Scheda B.

- la Scheda D invece **chiarisce l'avanzamento della commessa in termini progettuali, in termini di avanzamento lavori** e definisce gli importi stanziati dal Gestore, quelli autorizzati dall'ENAC ed infine quelli appaltati. Inoltre individua univocamente i principali soggetti deputati all'appalto: Appaltatore, Responsabile del procedimento, Alta Sorveglianza e Direttore dei lavori.

La Scheda C fa riferimento solo agli anni del Piano Quadriennale più l'anno ponte precedente, quindi dal 2011 al 2015, ed è escluso l'anno di link 2016, che è invece considerato nella Scheda B.

Nella scheda C si riportano:

- i costi di progettazione e gli importi lordi di appalto fino al 2015;
- i costi accessori fino al 2015;
- l'importo da quadro economico complessivo delle commesse per il periodo 2012-2015.

Nella scheda D sono presenti le seguenti voci:

- **data ultimazione lavori:** corrisponde alla fine della fase di realizzazione, quindi alla fine del periodo rosso della scheda B;
- **data consegna lavori:** e il momento in cui iniziano i lavori di esecuzione e quindi nella scheda B coincide con l'inizio della fase rossa;
- **data approvazione progetto da parte di ENAC:** corrisponde al periodo di uno o due mesi successivi alla fase di progettazione, quindi nella scheda B sono i due mesi che seguono la fase grigio chiaro;
- **stanziamento previsto:** corrisponde all'importo da quadro economico complessivo, quindi comprendente l'importo di appalto, i costi di progettazione e tutti i costi accessori.
- **stanziamento autorizzato da ENAC:** questo valore è presente solo nel caso di progetto esecutivo, oppure di progetto definitivo per appalto integrato, oppure di progetto preliminare per appalto concorso. È il valore approvato da ENAC del Quadro Economico Complessivo (art.17 DPR 554/99)
- **stanziamento appaltato:** e l'importo di appalto, esclusi tutti i costi accessori, al netto dello sconto offerto dall'appaltatore;
- infine è stata indicata la "fonte" dei dati di quello specifico investimento.

In alcuni casi la fase di approvazione non è evidenziata nella scheda C (colore blu), **poiché la fase di gara comincia quando l'iter di approvazione è ancora in corso**, tuttavia nella scheda D è indicata come data di approvazione quella corrispondente a uno o due mesi dalla data di ultimazione del progetto.

È evidente che per quanto sinteticamente è stato riportato in questa segnalazione siamo in presenza di un PIANO e/o di un PROGRAMMA e che come tale dovrebbe essere sottoposto alla Direttiva 2001/42/CE – Direttiva V.A.S.

Va segnalato poi il mancato rispetto delle direttive europee sulla VIA, quando – come parrebbe – dopo l'approvazione del Contratto di Programma, come questo ad esempio tra ENAC e SAVE, ENAC poi vadano ad approvare singoli interventi senza la preventiva sottoposizione alla Direttiva 85/337/CEE. E che vi sia una non corretta applicazione della Direttiva VIA questo emergerebbe anche dalla lettura della pagina 23 in cui vi è riportato:

0.02 PSA MP/SIA

Revisione ed aggiornamento del Masterplan e dello Studio di Impatto Ambientale relativo.

Il **Masterplan è uno strumento di pianificazione strategica a lungo termine**, che partendo da un'accurata analisi dello stato di fatto dell'aeroporto, del traffico registrato, del contesto territoriale ed ambientale e dei vincoli dell'attività aeronautica, definisce:

- i **futuri scenari di sviluppo del traffico** dello scalo,
- i **fabbisogni infrastrutturali necessari** a rispondere alla **crescita del traffico**;
- l'**assetto degli interventi previsti**, sia **urbanistico** che **edilizio**;
- le **compatibilità con il contesto territoriale** ed i **vincoli ambientali** ed aeronautici;
- il rapporto con la programmazione statale e comunitaria nel settore trasporti;
- il **programma di attuazione degli interventi** nel tempo;
- le risorse economiche necessarie per la loro esecuzione e le fonti di finanziamento.

Lo **Studio di Impatto Ambientale ha lo scopo di verificare la sostenibilità ambientale** degli interventi previsti dal Masterplan attraverso la valutazione degli impatti generati dalle azioni di progetto.

Lo Studio viene quindi redatto, secondo normativa, attraverso l'analisi del progetto evidenziando gli elementi che potenzialmente interferiscono con l'ambiente e fornendo un quadro del territorio e dell'ambiente interessati dallo sviluppo dell'infrastruttura.

Gli investimenti per questa voce sono distribuiti in più anni poiché sono contemplate spese future dovute a consulenze, approfondimenti, adeguamenti ed aggiornamenti del Masterplan e del relativo Studio di Impatto Ambientale.

Lo SIA determina la necessaria mitigazione degli interventi ed i nuovi interventi di compensazione (v.6.17)

Periodo di esecuzione: continuativo

Importo complessivo fino al 2030: 3.073.898 € a carico del gestore;

Il sottoscritto ritiene che debba essere verificato se ENAC dopo l'approvazione dei Contratti di Programma – che a parere del sottoscritto dovrebbero essere preventivamente sottoposti a procedura di VAS – ENAC abbia da autorizzare interventi e/o opere che possono avere incrementi capacitivi sul traffico e/o che siano approvati questi incrementi capacitivi anche senza opere, ma conseguenti a nuove autorizzazioni di ENAC all'apertura di nuove rotte e nuovi voli come sta accadendo da anni all'Aeroporto di Venezia.

Una infrastruttura aeroportuale, quella dell'Aeroporto di Venezia, che ricordo è mancante del Decreto di Compatibilità Ambientale perchè non ha mai ottenuto un parere positivo in una procedura di V.I.A.

7. Menzionare l'eventuale finanziamento comunitario (se possibile, con i riferimenti) di cui lo Stato membro in causa beneficia o potrebbe beneficiare, in relazione ai fatti contestati:

In merito a questo segnale quanto riportato a pagina 22 e 23:

0.01 Intermodal node- feasibility TEN-T

Nel novembre 2008, la Commissione Europea, nell'ambito del programma comunitario TEN-T (Trans-European Transport Network) ha approvato la **richiesta di cofinanziamento** avanzata dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e da Save, in qualità di soggetto attuatore, per la redazione dello studio in oggetto.

Il nodo intermodale previsto e costituito da una nuova stazione ferroviaria ipogea a cui si connette un complesso di infrastrutture di trasporto, quali la bretella di collegamento con il Sistema Metropolitano Ferroviario Regionale, la linea ferroviaria AV/AC Venezia-Trieste, la sub lagunare per Venezia, la darsena acquea, il People Mover di collegamento con l'aerostazione, il sistema dei parcheggi d'interscambio e dei servizi complementari.

L'obiettivo dello studio, che può ritenersi come piano particolareggiato del Master Plan, è quello di verificare la fattibilità tecnica, economica, ambientale e gestionale di un polo di interscambio modale aria/ferro/gomma/acqua e di verificarne la compatibilità con l'ambiente e con il territorio.

Ad oggi sono state completate buona parte delle attività previste; l'ultimazione del progetto, a livello di studio di fattibilità, è fissata per il prossimo 30 giugno 2011.

Periodo di esecuzione: 2010 - 2011

Importi complessivi: 2.672.000 € a carico del gestore;

2.672.000 € a carico terzi (Comunità Europea).

8. Eventuali contatti già presi con i servizi della Commissione (se possibile, allegare copia della corrispondenza):

In merito alle procedure di VIA ricordo le pratiche **EU-PILOT 240/08/ENVI** (Aeroporto Valerio Catullo) e la **EU-PILOT 488/09/ENVI** (Interporto Quadrante Europa) oltre due infrastrutture mai sottoposte a procedure di V.A.S. e tantomeno di V.I.A. che meriterebbero un riesame e una nuova analisi visto i continui ampliamenti e potenziamenti, che anche a Venezia sono in continua esecuzione.

9. Eventuali contatti già presi con altre istituzioni od organi comunitari (per esempio, commissione per le petizioni del Parlamento europeo, mediatore europeo). Se possibile, indicare il riferimento attribuito da tali organi alla lettera del denunciante:

Interrogazione al Parlamento Europeo e alla Commissione sul: "Ruolo di ENAC sulla mancata applicazione della direttive 85/337/CEE, 97/11/CE e 2001/42/CE sui tre Aeroporti di Venezia, Treviso e Verona".

http://4.bp.blogspot.com/-NT5Wjz0yhEE/Tzy_i9G-jDI/AAAAAAAAAHgk/jE0zadgU_fA/s1600/AZint2a_0000.jpg

10. Contatti già presi con le autorità nazionali a livello centrale, regionale o locale (se possibile, allegare copia della corrispondenza):

- 13.1 iniziative di tipo amministrativo (per esempio, esposto presso le competenti autorità nazionali a livello centrale, regionale o locale o presso il mediatore nazionale o regionale):

Lettera inviata al Comune di Venezia... e altri

www.vivicaselle.eu/OLAF/AerTRE-VE-viaCEAolaf-BIS.pdf

Risposta ricevuta dal Comune di Venezia

www.vivicaselle.eu/OLAF/ScannedImage-28.jpg

www.vivicaselle.eu/OLAF/ScannedImage-29.jpg

- 13.2 azioni o ricorsi dinanzi ai dei tribunali nazionali o altri procedimenti avviati (per esempio arbitrato o conciliazione). (Indicare se vi è già stata una decisione o sentenza e, in tal caso, allegarne il testo):

Lettera inviata alla CONSOB

www.vivicaselle.eu/OLAF/CONSOB-SAVE.pdf

Risposta ricevuta dalla CONSOB

www.vivicaselle.eu/OLAF/Consob-SAVE-1.pdf

14. Indicare qui di seguito e allegare gli eventuali documenti giustificativi ed elementi probanti a sostegno della denuncia, comprese le disposizioni nazionali pertinenti:

In questa pagina del sito web dell'ENAC sono indicati quali sono i Contratti di Programma **in corso**

http://www.enac.gov.it/La_Regolazione_Economica/Aeroporti/Contratti_di_Programma/Consultazioni_in_corso/index.html

Consultazioni in corso

Vengono elencate in questa pagina le consultazioni in corso.

Enac - ADR

[http://www.enac.gov.it/La_Regolazione_Economica/Aeroporti/Contratti_di_Programma/Consultazioni_in_corso/Enac - ADR/index.html](http://www.enac.gov.it/La_Regolazione_Economica/Aeroporti/Contratti_di_Programma/Consultazioni_in_corso/Enac_-_ADR/index.html)

Enac - Sogaer

[http://www.enac.gov.it/La_Regolazione_Economica/Aeroporti/Contratti_di_Programma/Consultazioni_in_corso/Enac - Sogaer/index.html](http://www.enac.gov.it/La_Regolazione_Economica/Aeroporti/Contratti_di_Programma/Consultazioni_in_corso/Enac_-_Sogaer/index.html)

Enac - SAVE

[http://www.enac.gov.it/La_Regolazione_Economica/Aeroporti/Contratti_di_Programma/Consultazioni_in_corso/Enac - SAVE/index.html](http://www.enac.gov.it/La_Regolazione_Economica/Aeroporti/Contratti_di_Programma/Consultazioni_in_corso/Enac_-_SAVE/index.html)

In questa pagina del sito web dell'ENAC sono indicati quali sono i Contratti di Programma **con le istruttorie chiuse**

http://www.enac.gov.it/La_Regolazione_Economica/Aeroporti/Contratti_di_Programma/Istruttorie_chiuse/index.html

Istruttorie chiuse

Vengono di seguito elencate le istruttorie già concluse dall'Enac per le quali non sono ancora terminate le fasi di valutazione ed approvazione da parte delle Amministrazioni competenti:

- Enac - GESAP (Aeroporto di Palermo)
- Enac - SAC (Aeroporto di Catania)
- Enac - SEA (Aeroporti di Milano)

In questa pagina del sito web dell'ENAC sono indicati quali sono i Contratti di Programma **stipulati**:

http://www.enac.gov.it/La_Regolazione_Economica/Aeroporti/Contratti_di_Programma/Stipulati/index.html

Stipulati

Vengono in questa pagina elencati i contratti di programma stipulati tra Enac e società di gestione e già efficaci a seguito di approvazione con Decreto Interministeriale (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Ministero dell'Economia e delle Finanze):

- **Enac - SAT (Aeroporto di Pisa)**
http://www.enac.gov.it/La_Regolazione_Economica/Aeroporti/Contratti_di_Programma/Stipulati/info-1080292814.html
- **Enac - GESAC (Aeroporto di Napoli)**
http://www.enac.gov.it/La_Regolazione_Economica/Aeroporti/Contratti_di_Programma/Stipulati/info-1080307753.html
- **Enac - AdP (Aeroporto di Bari)**
http://www.enac.gov.it/La_Regolazione_Economica/Aeroporti/Contratti_di_Programma/Stipulati/info-2134230724.html
- **Enac - AdP (Aeroporto di Brindisi)**
http://www.enac.gov.it/La_Regolazione_Economica/Aeroporti/Contratti_di_Programma/Stipulati/info838791498.html
- **Enac - SAB (Aeroporto di Bologna)**
http://www.enac.gov.it/La_Regolazione_Economica/Aeroporti/Contratti_di_Programma/Stipulati/info1422470692.html

Tutto ciò premesso il sottoscritto ritiene che essendo i “Contratti di Programma” dei Piani e dei Programmi, questi, prima di essere approvati dall'ENAC – come Ente Pubblico – dovrebbero essere sottoposti alle procedure della Direttiva 2001/42/CE.

Va ricordato che per quanto riguarda l'Aeroporto di Venezia, pur essendo questo arrivato a quasi 8 milioni di passeggeri, questa infrastruttura aeroportuale ad oggi non è ancora in possesso del Decreto di Compatibilità Ambientale, ma nonostante questo continua l'incremento capacitivo del traffico e continuamente vengono realizzate opere ed interventi senza la previa sottoposizione alla V.I.A.

Appare alquanto inopportuno quindi che ad una struttura Aeroportuale siano autorizzati – di fatto – nuovi ampliamenti e nuovi potenziamenti e sviluppi anche mediante la sottoscrizione di Accordi di Programma, quando questa infrastruttura è ancora mancante del Decreto di Compatibilità Ambientale.

Per quanto illustrato in questa segnalazione si è preso come esempio l'Aeroporto di Venezia (SAVE), ma le stesse identiche considerazioni valgono anche per gli altri Contratti di Programmi, quelli tutt'ora in **corso di approvazione**, quelli delle **istruttorie chiuse** e quelli dei Contratti di Programma **già stipulati**... in merito ai quali si chiede se siamo in presenza di una **violazione della direttiva Direttiva 2001/42/CE** (la Direttiva V.A.S.) **da parte di ENAC**.

Al fine di rendere noto alla Commissione una procedura già stipulata dall'ENAC si riportano i documenti relativi all'Aeroporto di Bologna, la cui procedura di V.I.A. come richiesta al Ministero dell'Ambiente, dovrebbe essere stata interrotta dopo l'esame della Commissione VIA-VAS che a quanto pare avrebbe richiesto che il Piano di Sviluppo Aeroportuale venga sottoposto a procedura di V.A.S. che se applicata sul “Contratto di Programma” avrebbe fatto risparmiare anni e avrebbe permesso una corretta valutazione ambientale sul PROGRAMMA.

In questa pagina del sito web dell'ENAC sono riportati i documenti che sono stati approvati con la stipula del Contratto di Programma tra ENAC e aeroporto di Bologna.

http://www.enac.gov.it/La_Regolazione_Economica/Aeroporti/Contratti_di_Programma/Stipulati/info_1422470692.html

Enac - SAB

Viene di seguito reso disponibile il decreto di approvazione del contratto di programma per l'aeroporto di Bologna, Enac-Sab, corredato dei relativi allegati.

Si ricorda che i corrispettivi stabiliti entreranno in vigore a partire dal 28 marzo 2011, 20° giorno successivo alla pubblicazione in Gazzetta ufficiale (8 marzo 2011) della comunicazione di intervenuta approvazione.

- **Decreto Ministeriale SAB, in formato pdf** (dimensione 164 KB)
http://www.enac.gov.it/repository/ContentManagement/information/P1422470692/1.Decreto_ministeriale_SAB.pdf
- **Programma interventi, in formato zip** (dimensione 2.075 KB)
http://www.enac.gov.it/repository/ContentManagement/information/P1422470692/2.Programma_interventi.zip
- **Servizi regolamentati, in formato pdf** (dimensione 253 KB)
http://www.enac.gov.it/repository/ContentManagement/information/P1422470692/3.Servizi_regolamentati.pdf
- **Stime di traffico, in formato pdf** (dimensione 57 KB)
http://www.enac.gov.it/repository/ContentManagement/information/P1422470692/4.Stime_traffico.pdf
- **Elenco prodotti-cespiti-servizi, in formato pdf** (dimensione 203 KB)
http://www.enac.gov.it/repository/ContentManagement/information/P1422470692/5.Elenco_prodotti_espiti_servizi.pdf
- **Piano qualità-ambiente, in formato pdf** (dimensione 848 KB)
http://www.enac.gov.it/repository/ContentManagement/information/P1422470692/6.Piano_quality_ambiente.pdf
- **Piano qualità-ambiente, in formato pdf** (dimensione 188 KB) - **versione accessibile**
http://www.enac.gov.it/repository/ContentManagement/information/P1422470692/6-Piano_quality_ambiente_accessibile.pdf
- **Articolazione tariffaria, in formato pdf** (dimensione 196 KB)
http://www.enac.gov.it/repository/ContentManagement/information/P1422470692/7.Articolazione_tariffaria.pdf
- **Monitoraggio piano quadriennale, in formato pdf** (dimensione 221 KB)
http://www.enac.gov.it/repository/ContentManagement/information/P1422470692/8.Monitoraggio_piano_quadriennale.pdf
- **Modello di autocertificazione investimenti, in formato pdf** (dimensione 146 KB)
http://www.enac.gov.it/repository/ContentManagement/information/P1422470692/9.Modello_autocertificazione_investimenti.pdf
- **Modello di autocertificazione discontinuità di costo, in formato pdf** (dimensione 146 KB)
http://www.enac.gov.it/repository/ContentManagement/information/P1422470692/10.Modello_autocertificazione_discontinuity.pdf
- **Contratto di programma, in formato pdf** (dimensione 1.322 KB)
http://www.enac.gov.it/repository/ContentManagement/information/P1422470692/11.Contratto_di_programma.pdf
- **Contratto di programma, in formato pdf** (dimensione 372 KB) - **versione accessibile**
http://www.enac.gov.it/repository/ContentManagement/information/P1422470692/11-Contratto_di_programma_accessibile.pdf.pdf
- **Tariffe 2011, in formato pdf** (dimensione 281 KB)
http://www.enac.gov.it/repository/ContentManagement/information/P1422470692/12.Tariffe_2011.pdf
- **Tariffe 2012, in formato pdf** (dimensione 23 Kb)
http://www.enac.gov.it/repository/ContentManagement/information/P1422470692/13.Tariffe_2012.pdf

Di questi documenti si evidenzia il contenuto del Contratto di Programma come stipulato dal quale si estraggono i seguenti paragrafi :

Articolo 2

Definizioni

1. Ai fini del presente contratto di programma si intende per:

i) **Periodo regolatorio**: periodo di vigenza del presente contratto **pari a 4 anni**;

j) **Piano degli investimenti**: il **piano degli interventi** di cui al successivo art. 12 che la Società si impegna a realizzare nel corso del Periodo regolatorio, nel rispetto della tempistica fissata – per fasi di **progettazione, lavorazione e di entrata in esercizio dei singoli interventi** – nel crono-programma allegato al Piano medesimo;

Articolo 4

Durata e rinnovo

1. Il presente contratto disciplina il quadriennio 2010–2013. Esso diviene vincolante per le parti alla data di pubblicazione in Gazzetta Ufficiale del relativo decreto di approvazione, fermo restando quanto stabilito dal comma successivo per quanto attiene la decorrenza dei livelli tariffari.

Articolo 12

Piano degli investimenti

1. Il **Piano degli investimenti** di cui all'Allegato 1 individua, riportando anche le fonti del relativo finanziamento, **gli interventi di ammodernamento, ampliamento, sviluppo delle infrastrutture ed impianti aeroportuali** la cui progettazione e/o realizzazione, in coerenza con le previsioni del Piano quindicennale di Sviluppo Aeroportuale, **ricade nel quadriennio di vigenza del presente contratto**. Il suddetto Piano individua anche gli interventi di manutenzione straordinaria da effettuarsi nel corso del Periodo regolatorio.

2. La Società provvede all'adempimento degli impegni definiti nel **Piano degli investimenti nel rispetto dei tempi previsti, per fasi di progettazione, lavorazione e di entrata in esercizio**, nel crono-programma allegato al Piano medesimo.

Per queste considerazioni si richiede la verifica e l'accertamento se i “Contratti di Programma” come stipulati con le Società di Gestione Aeroportuali - prima di essere approvati dall'E.N.A.C. - debbano essere sottoposti alle procedure della Direttiva 2001/42/CE, la Direttiva V.A.S.

15. Riservatezza (apporre una crocetta su una delle due caselle dell'opzione)²:

- “Autorizzo la Commissione a indicare la mia identità nei Suoi contatti con le autorità dello Stato membro contro il quale è presentata la denuncia.”
- “Chiedo alla Commissione di non indicare la mia identità nei Suoi contatti con le autorità dello Stato membro contro il quale è presentata la denuncia.”

16. Luogo, data e firma del denunciante/del rappresentante:

Caselle di Sommacampagna (VR) lì 21 Febbraio 2012

presentato da: **Beniamino Sandrini**

² Si noti che, in determinati casi, ai fini del trattamento della denuncia, può risultare indispensabile che i servizi della Commissione indichino l'identità del denunciante.

(Nota esplicativa da riprodurre sul modulo di denuncia)

Ogni Stato membro è responsabile dell'applicazione del diritto comunitario (attuazione entro i termini, conformità e corretta applicazione) nel rispettivo ordinamento giuridico interno. A norma dei trattati, la Commissione delle Comunità europee vigila sulla corretta applicazione del diritto comunitario: di conseguenza, se uno Stato membro non lo rispetta, la Commissione dispone di poteri propri (il ricorso per inadempimento) per cercare di porre fine all'infrazione e, se necessario, adisce la Corte di giustizia delle Comunità europee. In seguito a una denuncia oppure in base a presunzioni d'infrazione da essa individuati, la Commissione prende le iniziative che ritiene giustificate.

S'intende per inadempimento la violazione da parte degli Stati membri di obblighi derivanti dal diritto comunitario. L'inadempimento può consistere in un comportamento attivo od in un'omissione. S'intende per Stato lo Stato membro che viola il diritto comunitario, qualunque sia l'autorità – centrale, regionale o locale – responsabile dell'inadempimento.

Chiunque può chiamare in causa uno Stato membro presentando denuncia presso la Commissione contro un provvedimento (legislativo, regolamentare o amministrativo) o contro una prassi imputabile a tale Stato, che il denunciante ritenga contrari ad una disposizione o ad un principio del diritto comunitario. Il denunciante non deve dimostrare un interesse ad agire in tal senso, né deve provare che l'infrazione denunciata lo riguarda a titolo principale e in forma diretta. Si rammenta che, per essere ricevibile, la denuncia deve riguardare una violazione del diritto comunitario da parte di uno Stato membro. Si precisa inoltre che è facoltà dei servizi della Commissione valutare se dare seguito o meno ad una denuncia, in base alle regole e alle priorità stabilite dalla Commissione stessa per l'avvio e la prosecuzione dei procedimenti d'infrazione.

Chiunque ritenga che un provvedimento (legislativo, regolamentare o amministrativo) o una prassi amministrativa sia contrario al diritto comunitario, prima di presentare denuncia alla Commissione o in parallelo con tale presentazione è invitata a rivolgersi alle autorità amministrative o giudiziarie nazionali (compreso il mediatore nazionale o regionale) o seguire procedure di arbitrato e di conciliazione. La Commissione consiglia di avvalersi di questi strumenti di tutela amministrativa, giudiziaria o di altro tipo previsti nel diritto interno prima di presentare una denuncia, dati i vantaggi che possono derivarne per il denunciante.

In genere, sperando i mezzi di tutela disponibili a livello nazionale, il denunciante può far valere i propri diritti in forma più diretta e specifica (procedimento d'ingiunzione, annullamento di una decisione nazionale, risarcimento del danno) piuttosto che in seguito all'esito favorevole di un procedimento d'infrazione avviato dalla Commissione. Infatti, detto procedimento può richiedere talvolta un certo tempo prima di giungere a una conclusione poiché, prima di adire la Corte di giustizia, la Commissione è tenuta a seguire una fase di contatti con lo Stato membro interessato, per tentare di ottenere la cessazione dell'infrazione.

Inoltre, la sentenza con la quale la Corte constata l'inadempimento non produce effetti sui diritti del denunciante, poiché non è intesa a decidere su di una situazione individuale. Essa si limita a imporre allo Stato membro di conformarsi al diritto comunitario. Le domande di risarcimento provenienti da privati devono essere rivolte alle autorità giudiziarie nazionali.

A favore del denunciante sono previste garanzie amministrative esposte qui di seguito:

- a) Dopo che la denuncia è stata registrata presso il segretariato generale della Commissione, se viene ritenuta ricevibile, Le viene attribuito un numero ufficiale. Subito dopo viene

inviata al denunciante una lettera in attestante la ricezione della denuncia e che comunica il numero attribuito; numero che è bene menzionare in ogni corrispondenza successiva. L'attribuzione di un numero ufficiale ad una denuncia non implica necessariamente l'avvio di un procedimento d'infrazione contro lo Stato membro in causa.

- b) Qualora i servizi della Commissione decidano d'intervenire presso le autorità dello Stato membro contro il quale è stata presentata la denuncia, lo faranno rispettando la scelta del denunciante di cui al punto 15 del presente modulo.
- c) Nei limiti del possibile, la Commissione decide sul merito della pratica (avvio di un procedimento d'infrazione oppure archiviazione) entro i dodici mesi successivi alla data di registrazione della denuncia presso il segretariato generale.
- d) Il servizio competente, qualora intenda proporre alla Commissione di decidere l'archiviazione della denuncia, ne informa previamente il denunciante. Inoltre, i servizi della Commissione tengono informato il denunciante sull'andamento dell'eventuale procedimento d'infrazione.