

**Beniamino Sandrini**

**Via del Fante, n° 21**

37066 CASELLE di Sommacampagna

T. 0458581200 Cell. 3485214565

Mail: beniaminosandrini@virgilio.it



Caselle d'Erbe, **07.10.2014**

**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.**

Al **Comune di Quarto d'Altino**  
**Ufficio Ecologia e Ambiente**  
comune.quartodaltino.ve@pecveneto.it

Al **Comune di Marcon**  
**Ufficio Ecologia e Ambiente**  
protocollo.comune.marcon.ve@pecveneto.it

Al **Ministero dell'Ambiente**  
**Direz. Generale V.I.A. - V.A.S.**  
dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it

Al **Ministero dei Beni Culturali**  
**Direz. Gen.le per il Paesaggio**  
mbac-dg-pbaac@mailcert.beniculturali.it

**e per conoscenza**

Alla **Regione Veneto**  
**Settore V.I.A.**  
protocollo.generale@pec.regione.veneto.it

Alla **Provincia di Venezia**  
**Settore Politiche Ambientali**  
protocollo.provincia.venezias@pecveneto.it

Al **Comune di Venezia**  
**Direzione Ambiente**  
protocollo@pec.comune.venezias.it

All' **E.N.A.C.**  
**Dir. Cen. Infrastrut. Aeroporti**  
protocollo@pec.enac.gov.it

**Oggetto: OSSERVAZIONI inerenti l'ISTANZA di V.I.A. avente ad oggetto: "Aeroporto Internazionale di Venezia Tessera - Master Plan - 2012".**

**PREMESSA:**

In data 30 Settembre 2014 - da parte di ENAC - è stata presentata una ISTANZA di V.I.A. denominata: **"Aeroporto Internazionale di Venezia Tessera - Master Plan 2012"**, quando in realtà, il progetto come presentato, è relativo solo ad un primo stralcio dei lavori del "Contratto di Programma ENAC-SAVE".



MINISTERO DELL'AMBIENTE  
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE

Valutazioni Ambientali: VAS - VIA

HOME

RICERCA

PROCEDURE

DATI E STRUMENTI

COMUNIC-AZIONE

COLLEGAMENTI



Aeroporto Internazionale di Venezia Tessera  
- Master Plan

03/10/2014 Presentata l'istanza di VIA per il Master Plan  
2021 dell'aeroporto di Venezia Tessera.

[Vai al Progetto »](#)

Prima di entrare nel merito a delle preliminari “**OSSERVAZIONI**” inerenti questa **ISTANZA di V.I.A.** deve essere ricordato quanto stabilito dal **D.Lgs. 4-2008 - Art. 3 ter - Principio dell'azione ambientale...** che così recita: **“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”.**

E se per la **TUTELA dell'AMBIENTE** devono essere svolte una serie di **ADEGUATE AZIONI** che abbiano da applicare correttamente i **PRINCIPI della PRECAUZIONE**, che abbiano da individuare tutte quelle **AZIONI PREVENTIVE** in modo che possano essere **CORRETTI tutti i DANNI CAUSATI all'AMBIENTE** e che sia poi applicato in modo determinante il **PRINCIPIO: “CHI INQUINA PAGA”**, è evidente che una infrastruttura come un **AEROPORTO** quando presenta una **ISTANZA di VIA** - per i danni diretti e indiretti che questo intervento causa all'Ambiente - quanto presentato **non può limitarsi ad esaminare e valutare la NUOVA PROGETTAZIONE**, ma deve valutare ed esaminare anche **quanto già realizzato e già preesistente**.

Ricordato questo dettaglio - le preesistenti infrastrutture - va evidenziato, sempre in ottemperanza del **principio della PRECAUZIONE**, che se il Parlamento Europeo ha approvato una nuova **Direttiva VIA**, questa comunque - anche se entrerà in vigore, in Italia, nel 2016 - dovrebbe essere presa in considerazione anche per la presente **ISTANZA di VIA**, almeno per alcuni punti significativi che vanno evidenziati.

## La nuova Direttiva VIA 2014/52/UE

<http://www.isprambiente.gov.it/it/temi/valutazione-di-impatto-ambientale-via/la-nuova-direttiva-via-2014-52-ue>

### Analisi del nuovo testo in materia di VIA e Tabella comparativa con la direttiva 2011/92/UE

La nuova direttiva **2014/52/UE** (Pubblicata nella G.U.U.E. 25 aprile 2014, n. L 124) reca modifiche alla direttiva 2011/92/UE concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati.

La disciplina è entrata in vigore il 16 maggio 2014 e gli Stati membri dovranno recepirla entro il 16 maggio 2017.

In breve, la nuova direttiva è composta da 5 articoli, in ognuno dei quali il legislatore illustra le modifiche rispetto alla direttiva precedente:

**l'Art. 1** riporta in 15 punti le modifiche (integrazioni, sostituzioni, soppressioni) ai primi 12 articoli della precedente direttiva 2011/82/UE

**l'Art.2** amplia il precedente articolo 13 con indicazioni sulle modalità del recepimento della direttiva da parte degli Stati membri

**l'Art.3** fornisce indicazioni in merito ai progetti il cui iter decisionale è stato avviato prima del 16/05/2014, per i quali si applicano le disposizioni previgenti – nuovo articolo

gli **Artt.4 e 5** ripropongono i precedenti articoli 15 e 16 in cui, rispettivamente, si indicavano l'entrata in vigore della direttiva e i destinatari della stessa, cioè gli Stati membri.

Vengono inoltre presentati gli allegati modificati della direttiva 2011/92/UE:

**Allegato II A:** Informazioni di cui all'art.4 per.4 (informazioni che devono essere fornite da parte del committente per i progetti elencati nell'Al.II) – nuova disposizione

**Allegato III:** Criteri di selezione di cui all'art.4 par 3 (criteri intesi a stabilire se i progetti elencati nell'allegato II debbano essere sottoposti a una valutazione dell'impatto ambientale) – sostituisce l'omonimo Allegato III della precedente direttiva

**Allegato IV:** Informazioni di cui all'art. 5 par 1- (Informazioni per il rapporto di valutazione dell'impatto ambientale) – sostituisce l'omonimo Allegato IV della precedente direttiva

Sono quindi confermati i primi due allegati della direttiva 2011/92/UE:

**Allegato I:** elenco progetti da sottoporre a valutazione di impatto ambientale

**Allegato II:** elenco progetti per i quali gli SM determinano, caso per caso, se debbano o meno essere sottoposti a valutazione di impatto ambientale (*screening*).

Per l'analisi del nuovo testo sono stati elaborati due documenti:

- 1) **“Analisi della nuova direttiva 2014/52/UE in materia di VIA”**, in cui il nuovo testo viene analizzato allo scopo di individuare le modifiche sostanziali apportate e le ragioni che le hanno giustificate
- 2) **“Tabella comparativa tra direttiva 2011/92/UE e direttiva 2014/52/UE”**, in cui viene effettuato un confronto parallelo dei due testi, articolo per articolo e allegato per allegato, in modo da poter cogliere con immediatezza le modifiche apportate dal nuovo dispositivo avendo, nel contempo, una visione completa degli indirizzi comunitari vigenti in materia di valutazione dell'impatto ambientale.

Una **SINTESI** della principali **MODIFICHE alla Direttiva VIA** sono state riportate in una serie di interventi del Relatore al Parlamento Europeo: On. Andrea Zanoni in un suo Comunicato Stampa a titolo: **“La nuova Direttiva Ue di Valutazione Impatto Ambientale (VIA)”**, pubblicato in data **12 Marzo 2014**, quando questa **NUOVA Direttiva V.I.A.**, è stata approvata definitivamente dal Parlamento Europeo.

## PUNTI CHIAVE della NUOVA DIRETTIVA VIA approvata dal PARLAMENTO EUROPEO

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

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

**3 - Gas di scisto** - Includere nell'allegato I della direttiva (obbligatorietà di Valutazione d'Impatto Ambientale VIA) i cosiddetti "idrocarburi non convenzionali" ovvero gas di scisto e del gas naturale da giacimenti di carbone, sia nella fase di "estrazione" che in quella di "esplorazione" per evitare i danni della **fratturazione idraulica**.

**4 - Salami slicing** - *Prendere in maggior attenzione all'effetto cumulativo dell'impatto ambientale di più progetti nella stessa zona e azioni volte a contrastare il cosiddetto "salami slicing" ovvero lo spacchettamento di un singolo progetto in sotto progetti per evitare l'obbligo di valutazione ambientale complessiva.*

**5 - Maggiori informazioni** - Il committente deve fornire maggiori informazioni sui rischi per la salute della popolazione interessata da un determinato progetto e sulle eventuali ripercussioni sul paesaggio e patrimonio culturale circostante.

**6 - Nuovi progetti sottoposti a VIA** - Oltre al gas di scisto, dovranno essere sottoposti a VIA obbligatoria (allegati I della direttiva) tutta una serie di progetti prima esclusi, come le demolizioni di precedenti strutture, parchi a tema (come acquatici, parchi divertimento, delfinari ecc.), campi da golf su terreni aridi e cave per estrazione dell'oro.

**7 - Eliminazione delle deroghe** - Non sono più concesse ai Paesi membri deroghe speciali per esentare determinati progetti dalla VIA con l'eccezione di quelle motivate con ragione di sicurezza pubblica.

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

Di questi **8 punti**, come sopra elencati - eccetto i "Gas di scisto" e i "Nuovi progetti sottoposti a VIA" tutti gli altri **6 punti** hanno attinenza con quanto presentato dall'ENAC e oggetto delle **OSSERVAZIONI** di seguito illustrate, in particolare il "Conflitto d'interesse" e il "Salami Slicing" di questa **ISTANZA di V.I.A.** che è denominata: "**Aeroporto Internazionale di Venezia Tessaera - Master Plan - 2012**".

In questa "prima parte" delle Osservazioni all'ISTANZA di VIA, l'attenzione viene posta su alcune prime questioni preliminari che - come nel seguito illustrate - vengono inviate agli indirizzi "per conoscenza" visto che questi Enti, nei prossimi giorni andranno a deliberare in merito ad un loro parere su quanto è stato presentato per il il Masterplan dell'Aeroporto di Venezia sottoposto alla procedura di VIA.

### OSSERVAZIONE n° 01

ENAC - Ente Nazionale Aviazione Civile non può essere il "Proponente" di una ISTANZA di VIA in quanto rappresenta l'Ente Pubblico a cui spetta il controllo e la vigilanza sulle attività svolte dai Gestori degli Aeroporti e pertanto l'ISTANZA di VIA... va ritirata da ENAC e... va ripresentata dalla Società Gestore dell'Aeroporto e nello specifico caso... l'ISTANZA di VIA va ripresentata da SAVE SpA.

ENAC non può essere "controllore e controllato" quando siamo in presenza di un procedimento di VIA perché questo è un evidente "conflitto d'interesse", che potrebbe inficiare l'eventuale autorizzazione.

### OSSERVAZIONE n° 02

Il Masterplan di un Aeroporto essendo un Piano di Sviluppo Aeroportuale che verrà realizzato in decenni deve essere sottoposto a V.A.S. Valutazione Ambientale Strategica e quando negli anni previsti dal cronoprogramma riportato nel Masterplan (e quindi quando verranno realizzate le singole opere previste) queste, solo dopo, dovranno essere sottoposte alla V.I.A. - Valutazione Impatto Ambientale.

Il Masterplan in oggetto dovrebbe pertanto essere sottoposto alle procedure previste per la VAS e non alle procedure previste per la VIA e pertanto questa procedura come presentata... viola la Direttiva VIA.

### OSSERVAZIONE n° 03

Considerato che l'ENAC insiste a presentare i Masterplan sottoponendoli alle procedure di VIA, è evidente che l'intero Masterplan, comunque, dovrebbe essere sottoposto alla VIA e non come in questo caso, sottoporre a VIA solo alcune parti - presentandolo per stralci - rispetto a quanto già approvato da ENAC con il Contratto di Programma autorizzato con Decreto Presidente Consiglio dei Ministri del 28.12.2012.

Utilizzare la procedura di: "salami slicing" e quindi sottoporre alle procedure di VIA solo una parte di quanto approvato da ENAC con il Contratto di Programma è una evidente violazione della Direttiva VIA.



Se ENAC ha approvato un Contratto di Programma con SAVE SPA, con validità fino all'Anno 2030, l'intero progetto come approvato da ENAC va sottoposto ad una "complessiva" procedura di VIA, che vada a valutare l'opera nella sua interezza e non solo per degli stralci come indicati in questa ISTANZA di VIA.

## **OSSERVAZIONE n° 04**

Il Masterplan come presentato per questa ISTANZA di VIA assume come "situazione di base" e/o come "**Opzione Zero**" lo stato dell'Aeroporto di Venezia "cristallizzato all'anno 2013", quando in realtà il "punto di partenza" di una corretta procedura di VIA deve iniziare a partire dal 16 Marzo 1999 quando, da tale data, in Italia è entrata in vigore la Direttiva 97/11/CE... che aveva modificato la precedente.

In ogni caso, considerato che in data 26 Marzo 1999 è stata approvata anche la Legge Regionale del Veneto n° 10 avente ad oggetto: "**DISCIPLINA DEI CONTENUTI E DELLE PROCEDURE DI VALUTAZIONE D'IMPATTO AMBIENTALE**", è sempre a partire dal Marzo del 1999 che una qualsiasi ISTANZA di VIA deve e dovrebbe iniziare a calcolare e quantificare gli impatti ambientali che l'Aeroporto di Venezia ha creato e che andrà a creare all'ambiente e al territorio circostante l'allora sedime aeroportuale.

Una qualsiasi ISTANZA di VIA che non abbia a valutare quanto già edificato a partire dal Marzo 1999 è evidente che è una procedura di VIA che non può ottenere un parere positivo, soprattutto perché è da quella data e da quella situazione e da quello stato di fatto: "Cristallizzato al 1999", che devono essere calcolate le opere di Mitigazione e di Compensazione Ambientale che devono essere realizzate.

## **CONCLUSIONI**

Visto l'Avviso di Gara d'Appalto promosso da SAVE SPA per un "Appalto di lavori per la realizzazione dell'Ampliamento terminal passeggeri - Lotto 1 dell'Aeroporto di Venezia", pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n° 85 del 28 Luglio 2014 nell'allegato alla G.U. 5^ Serie Speciale - Contratti Pubblici e visto che sono in corso le Gare per l'Assegnazione dei lavori per l'Ampliamento del Terminal Passeggeri - Lotto 1 dell'Aeroporto di Venezia, del Moving Walkway e della Nuova Centrale di Trigenerazione, parrebbe essere evidente che questi lavori **non possono essere eseguiti prima che sia stato emanato il Decreto di Compatibilità Ambientale**, di cui l'Aeroporto di Venezia è mancante e nonostante questo, detto Aeroporto continua a operare... pur non avendo mai ottenuto un Decreto VIA.

Solo per queste prime "4 Osservazioni", come indicate nella presente comunicazione, l'ISTANZA di VIA come presentata dall'ENAC, **dovrebbe essere ritirata e ripresentata da SAVE SpA**, anche perché essendo le opere di questo "**Primo stralcio dei lavori**" inseriti nell'elenco delle "grandi opere finanziate dal Decreto Sblocca Italia", un parere negativo della Commissione VIA, impedirebbe la loro realizzazione.

GRANDI OPERE FINANZIATE DAL DECRETO SBLOCCA ITALIA (14 CANTIERI PER UN VALORE DI 28 MILIARDI 886 MILIONI)	
1	Alta Velocità Napoli-Bari (finanziata per 2,9 miliardi)
2	Alta Velocità Torino-Lione (finanziata per 2,9 miliardi)
3	Ferrovia Messina-Catania-Palermo (finanziata per 5,25 miliardi)
4	Autostrada Orte-Mestre (finanziata per 10,4 miliardi)
5	Passante autostradale di Bologna (finanziato per 1,3 miliardi)
6	Autostrada regionale Cispadana (finanziata per 1,2 miliardi)
7	Autostrada Valdastico Nord (finanziata per 1,031 miliardi)
8	Superstrada Lioni-Grottaminarda (finanziata per 200 milioni)
9	Superstrada Rho-Monza (finanziata per 55 milioni)
10	Infrastrutture Aeroporto Fiumicino (finanziate per 2,1 miliardi)
11	Infrastrutture Aeroporto Malpensa (finanziate per 890 milioni)
12	<b>Infrastrutture Aeroporto Venezia (finanziate per 360 milioni)</b>
13	Aeroporto Firenze, seconda pista (finanziata per 280 milioni, per ora a carico del gestore)
14	Infrastrutture Aeroporto Genova (finanziate per 20 milioni)

Per quest'ultimo motivo, la presente comunicazione viene inviata anche "**per conoscenza**" a ENAC al fine che come Ente Pubblico, che dovrebbe **controllare l'operato delle Società di Gestione Aeroportuali**, abbia da intraprendere tutte quelle azioni necessarie, compreso il ritiro e la ripresentazione della ISTANZA di V.I.A. che dovrà essere integrata con le Osservazioni qui riportate.

All'ENAC, nel frattempo che procede l'Iter dell'ISTANZA di V.I.A., tra l'altro, dovrebbe astenersi dall'approvare progetti e/o ad autorizzare qualsiasi incremento capacitivo dell'Aeroporto Marco Polo di Venezia.

Fiducioso che le Osservazioni siano condivise, si porgono distinti saluti.

Un cittadino "**nativo**" di Caselle:

*Beniamino Sandrini*

[beniamino.sandrini@postacertificata.gov.it](mailto:beniamino.sandrini@postacertificata.gov.it)