

**Beniamino Sandrini**

**Via del Fante, n° 21**

37066 CASELLE di Sommacampagna

T. 0458581200 Cell. 3485214565

Mail: beniaminosandrini@virgilio.it



Caselle d'Erbe, 17.07.2015

*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 Comune di Roncade  
Ufficio Ecologia e Ambiente  
roncade@comune.roncade.legalmail.it

Al Comune di Jesolo  
Ufficio Ecologia e Ambiente  
comune.jesolo@legalmail.it

Al Comune di Meolo  
Ufficio Ecologia e Ambiente  
comune.meolo.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-udcm@mailcert.beniculturali.it

**e per conoscenza**

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

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

Al Comune di Cavallino-Treporti  
Ufficio Ecologia e Ambiente  
protocollo.comune.cavallinotreporti.ve@pecveneto.it

Al Comune di Casale sul Sile  
Ufficio Ecologia e Ambiente  
comune.casalesulsile.tv@pecveneto.it

Al Provincia di Treviso  
Ufficio Ecologia e Ambiente  
protocollo.provincia.trevisos@pecveneto.it

**Oggetto: Controdeduzioni alle Controdeduzioni (della SAVE SpA) inerenti l'ISTANZA di V.I.A. avente ad oggetto: "Aeroporto Internazionale di Venezia Tessera - Master Plan - 2021" (Avviso pubblicato il 29.05.2015).**

Visto il quanto sta accadendo all'Aeroporto di Venezia in merito all'Istanza di V.I.A. credo che come premessa sostanziale, oggi, debba essere evidenziato che l'ENAC e SAVE SpA assieme e di comune accordo (con le relative responsabilità) stanno realizzando una tra le migliori e più creative violazioni delle procedure di V.I.A. in ambito aeroportuale mai attuate in Italia e quanto stanno operando ENAC e SAVE SpA va evidenziato e dovremmo pure anche complimentarci per l'impegno profuso a violare la Direttiva V.I.A.

Considerato che in data 29.05.2015 (da parte di ENAC) è stato pubblicato l'**Avviso Pubblico** avente ad oggetto: "**Comunicazione di deposito di documenti integrativi procedura di Valutazione Impatto Ambientale del Masterplan 2012 dell'Aeroporto Marco Polo di Venezia**", con la presente, oltre a "**CONTRODEDURRE alle CONTRODEDUZIONI**" come predisposte da SAVE SpA (e da ENAC... copiate e fatte proprie), si aggiungono ulteriori considerazioni evidenziando così altri comportamenti tutti finalizzati a violare la V.I.A.

## **Controdeduzione n° 01**

### **ENAC autorizza interventi con i "Contratti di Programma" senza la V.I.A.?**

Un altro esempio del "conflitto d'interesse" che è in capo all'ENAC lo dimostra il Comunicato Stampa emesso dall'ENAC in data 8 Luglio 2015 come sotto riportato ed evidenziato in alcune frasi significative, dalla quale appare evidente quali sono i doveri e le responsabilità dell'ENAC che come soggetto "controllore" per conto dello Stato... non può essere anche il soggetto "proponente" le Istanze di V.I.A.

Comunicato Stampa n. 88/2015

#### **I VERTICI DELL'ENAC INCONTRANO I RESPONSABILI DEGLI AEROPORTI PER VALUTAZIONE STATO OPERE AEROPORTUALI E ATTUAZIONE PIANO DEGLI INVESTIMENTI**

I vertici dell'ENAC hanno incontrato nella mattinata di oggi, 8 luglio 2015, i **responsabili delle società di gestione di tutti i principali aeroporti nazionali**. La riunione, presieduta dal Presidente Vito Riggio, è stata convocata per **valutare lo stato di avanzamento della progettazione e della realizzazione delle opere aeroportuali**, e per **verificare lo stato complessivo di attuazione dei piani di investimenti** dei singoli scali.

I Dati di Traffico 2014 pubblicati dall'ENAC, infatti, mostrano una netta crescita del traffico negli scali nazionali che ha superato la soglia dei 150 milioni di passeggeri con un tasso di crescita del 4,7% confermata dai dati del primo trimestre 2015 che rispetto allo stesso trimestre dell'anno precedente ha registrato un aumento pari al 6.7%. Per dare **risposte adeguate alla domanda di traffico** va data applicazione stringente al **sistema di governo del settore** attraverso **strumenti di attuazione e controllo efficaci e attendibili**.

L'incontro odierno nasce dalla necessità di fare un punto sullo stato attuale, dopo le modifiche normative che hanno introdotto novità sulla **regolazione economica che rimane in capo all'ENAC** per i tre sistemi aeroportuali principali, Roma, Milano **Venezia**, mentre per gli altri aeroporti è stata affidata all'Autorità di Regolazione dei Trasporti. **Per tutti gli aeroporti rimane la competenza dell'ENAC**, oltre che sulla regolazione tecnica, anche sulla **valutazione dei piani della qualità e dell'ambiente**.

Il Presidente Riggio ha annunciato ai gestori aeroportuali che l'Ente sta mettendo a punto un programma rigoroso di **verifica sugli investimenti** sia dal punto di vista quantitativo, sia da quello qualitativo, con la previsione di **sanzioni da introdurre nei nuovi contratti di programma per mancati investimenti**. Si darà pertanto applicazione alle sanzioni per diverse tipologie di inosservanze fino ad arrivare alla **proposta di revoca della concessione** da avanzarsi quando viene rilevata la **non applicazione dei termini previsti dai contratti in materia di investimenti e avanzamento lavori**.

L'obiettivo, infatti, come da mandato istituzionale e come da chiaro indirizzo del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio e del Governo, è quello di puntare al più presto al **potenziamento degli investimenti in ambito aeroportuale** da parte dei concessionari e, in particolare, di quelli a **carico della finanza privata** con ricorso al **mercato di capitali**.

In merito agli investimenti, inoltre, il Presidente **ha invitato tutti i gestori a definire interventi e investimenti** con estrema attendibilità, in modo da evitare, per quanto possibile, **scostamenti significativi tra quanto programmato, in termine di opere e di finanziamenti**, e quanto realizzabile.

Si tratta, infatti, in sintesi, per il periodo 2015-2017 di investimenti importanti, ovvero: circa

- 2 miliardi di Euro per investimenti per infrastrutture su tutti gli aeroporti nazionali:

- 4 miliardi di Euro per investimenti per infrastrutture a compimento delle opere già in corso.

<http://moduliweb.enac.gov.it/Applicazioni/comunicati/comunicato.asp?selpa1=2105&NumCom=88>

Come è noto, da una parte ENAC approva i Contratti di Programma e i Piani degli Investimenti e cerca di favorire in qualsiasi modo la realizzazione delle opere e degli interventi, magari suddividendo le approvazioni "in stralci" **al fine di evitare le procedure di VIA**, dall'altra parte sempre ENAC poi è il Proponente delle procedure di VIA, i cui tempi di approvazione sono lunghi e quindi con la tecnica del *salami slicing*, nel frattempo, **ENAC approva progetti ed investimenti** (in evidente e palese "Conflitto d'Interesse") invitando i Gestori Aeroportuali ad eseguire gli interventi previsti... pena la revoca delle Concessioni.

## **Controdeduzione n° 02**

### **ENAC... non può e... non deve essere il "Proponente" delle Istanze di V.I.A.**

Che ENAC sia in evidente "Conflitto d'Interesse" nelle Procedure di V.I.A. questo parrebbe essere confermato anche leggendo il Comunicato Stampa, sempre dell'ENAC, emesso in data 25 Giugno 2015 che fa riferimento all'Aeroporto di Bologna e del quale si evidenziano alcuni paragrafi.

## TERMINATA LA PROCEDURA DI CONFORMITÀ URBANISTICA DEL MASTER PLAN DELL'AEROPORTO DI BOLOGNA

L'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile informa che in data 22 giugno 2015, presso il Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche della Lombardia e dell'Emilia Romagna, si sono chiusi i lavori di **accertamento della conformità urbanistica per il Master Plan** dell'Aeroporto di Bologna.

Tale procedura, che ha visto il coinvolgimento della Regione Emilia Romagna e di tutti gli Enti locali interessati, **era stata attivata dall'ENAC, in qualità di proponente, di concerto con la società di gestione Aeroporto** Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A.

Il Master Plan, sviluppato su un orizzonte di medio periodo, aveva **già ottenuto il Decreto di Valutazione di Impatto Ambientale** a seguito della relativa procedura svolta dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare con il Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo.

**La conclusione favorevole dell'iter approvativo del Master Plan** dell'Aeroporto di Bologna, che contempera gli scenari di crescita e di sviluppo dello scalo, rappresenta un significativo passo nell'ambito dei **programmi di adeguamento e potenziamento delle infrastrutture aeroportuali** necessari per supportare la crescente domanda di traffico generata dal territorio di riferimento, consentendo, al contempo, il conseguimento di benefici in termini di ricadute economiche e sociali.

A seguito dell'emissione del **decreto di conformità urbanistica** da parte del Provveditorato per le Opere Pubbliche, **l'ENAC emetterà il dispositivo finale di approvazione.**

<http://moduliweb.enac.gov.it/Applicazioni/comunicati/comunicato.asp?selpa1=2092&NumCom=75>

Il sottoscritto, da sempre, insiste sul fatto che ENAC, essendo il "Proponente" di diverse procedure - quindi "Controllato", non può, contestualmente, essere anche il "Controllore" che dovrebbe verificare se le società di Gestione Aeroportuali rispettano le leggi e - se nel caso non le avessero da rispettare e/o commettere errori, l'ENAC dovrebbe arrivare a revocare la Concessione per la Gestione Aeroportuale.

### Controdeduzione n° 03

#### Vizio di forma per mancanza di pubblicazione avviso su "DUE" Quotidiani

Se una Società di Gestione Aeroportuale, nella presentazione dell'Istanza di V.I.A. avesse da commettere errori e/o dimenticanze, l'ENAC come "Controllore" dovrebbe segnalare questi errori, invitando i Gestori Aeroportuali a rispettare le norme in vigore.

Se Modulo per la presentazione dell'Istanza di Valutazione di Impatto Ambientale Art.23 D.Lgs.152/2006 e s.m.i. al punto n° 5 (come predisposto dal Ministero dell'Ambiente e qui sotto riprodotto) viene evidenziato che la pubblicazione dell'Avviso deve avvenire anche pubblicazione su dei... "quotidiani".

- 5) copia della pagina dei quotidiani sui quali è stato pubblicato l'avviso (oppure in alternativa fotocopia delle stesse da cui risulti comunque evidente la testata e il giorno di pubblicazione);  
*(da predisporre conformemente all'art.24, commi 2 e 3 del D.Lgs.152/2006 e s.m.i.; qualora il giorno della presentazione dell'istanza non risulti ancora disponibile la pubblicazione sui quotidiani potrà essere allegata alla stessa una copia del testo che sarà pubblicato con indicazione delle testate e del giorno in cui avverrà la pubblicazione. Copia della pagina dei quotidiani sui quali è stato pubblicato l'avviso sarà trasmessa a mezzo fax o posta elettronica certificata entro 1 giorno dalla data di pubblicazione)*

Considerato che l'ultimo paragrafo del punto 2.a dell'art. 28 (misure di pubblicità) del D.Lgs.152/2006 così recita: "***Fino all'entrata in vigore del regolamento le pubblicazioni vanno eseguite a cura e spese dell'interessato in un quotidiano a diffusione nazionale ed in un quotidiano a diffusione regionale per ciascuna regione direttamente interessata***" ed essendo evidente che i **quotidiani** devono **essere DUE**, si segnala che... **NON vi è stata la Pubblicazione dell'Avviso su un quotidiano a Diffusione Regionale**, perché il "**Corriere del Veneto**", **NON è un quotidiano**, **ma è solo un "INSERTO" del Corriere della Sera.**

#### (n.2) Documenti procedura di Valutazione Impatto Ambientale avviata in data 02/10/2014

		Titolo	Sezione	Codice elaborato	Data	Scala	Dimensione
		Avviso al pubblico sul "Corriere della Sera" del 29 maggio 2015	Avvisi al Pubblico	PUBB-QT-001	29/05/2015	-	446 Kbytes
		Avviso al pubblico sul "Corriere del Veneto" del 29 maggio 2015	Avvisi al Pubblico	PUBB-QT-004	29/05/2015	-	380 Kbytes

Essendo mancata la pubblicazione dell'Avviso su un: "**quotidiano a diffusione regionale**" che ENAC come controllore avrebbe dovuto segnalare, ma che come "Controllato" (perché Proponente dell'Istanza di V.I.A.) è lo stesso soggetto che ha commesso l'irregolarità è evidente che la documentazione andrebbe ripubblicata con la conseguente riapertura dei termini di una nuova richiesta di Istanza di V.I.A.



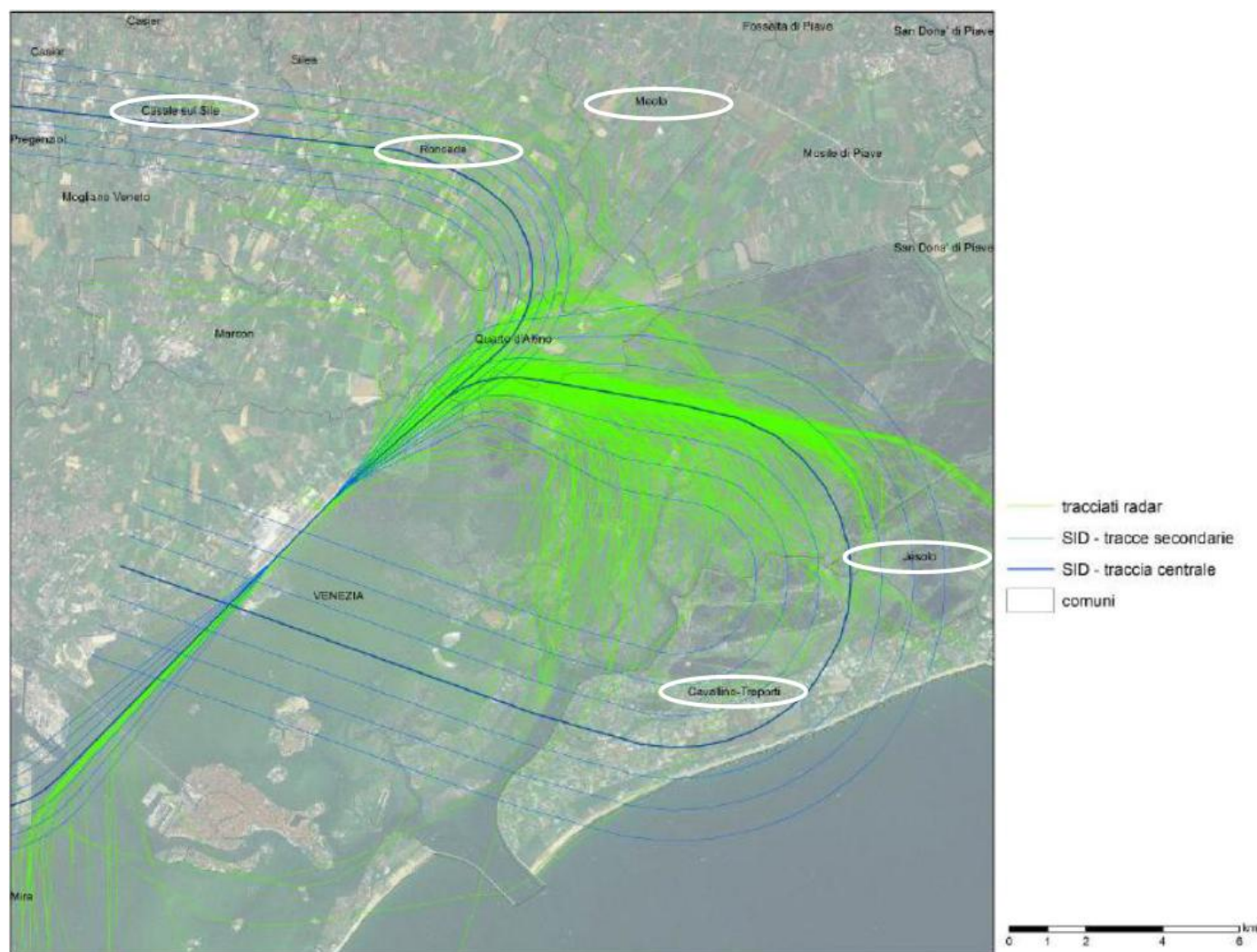
## Controdeduzione n° 04

### Mancato coinvolgimento nel procedimento di V.I.A. dei “Comuni Interessati”

Se vi è già stata una violazione della V.I.A. per la mancata pubblicazione dell'Avviso su DUE Quotidiani (vedi controdeduzione n° 03) ben più grave è la violazione della V.I.A. in merito al deposito dei documenti nei “Comuni Interessati” già segnalata nelle precedenti Osservazioni alla VIA visto che i Comuni indicati nell'avviso a lato riprodotto, sono solo i Comuni di Venezia, di Quarto d'Altino e di Marcon.

Gli atti aggiuntivi, che contengono approfondimenti relativi alla valutazione di incidenza di cui all'articolo 5 del D.P.R. 357/1997 e s.m.i. sono depositati per la pubblica consultazione presso:

- Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - Direzione Generale per le valutazioni ambientali, Via Cristoforo Colombo, 44 - 00147 Roma.
- Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo - Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e l'arte contemporanea, Via di San Michele, 22 - 00153 Roma.
- Regione del Veneto - Settore V.I.A., Calle Priuli, Cannaregio, 99, 30121 Venezia (VE).
- Provincia di Venezia - Settore Politiche Ambientali, Via Forte Marghera 191, 30173 Mestre VE.
- Comune di Venezia - Direzione Ambiente e Politiche giovanili - Ufficio V.I.A., V.A.S. e A.I.A., Campo Manin, San Marco 4023, 30123 Venezia.
- Comune di Quarto d'Altino, Piazza S. Michele, 48, 30020 Quarto d'Altino.
- Comune di Marcon - Settore Ambiente, Via Vittorio Veneto, 20, 30020 Marcon (VE).



A parere del sottoscritto e considerato gli indirizzi a cui viene inviato questo documento oltre ai Comuni di Venezia, di Quarto d'Altino e di Marcon, come “Comuni Interessati” la documentazione dell'Istanza di VIA doveva essere depositata anche presso i Comuni di Roncade, di Cavallino-Treporti, di Jesolo, di Casale sul Sile, di Meolo e anche presso la Provincia di Treviso perché tutti questi territori sono “interessati” dagli impatti ambientali dell'Aeroporto di Venezia (vedi sopra).

## Controdeduzione n° 05

### Suddivisione dell'Istanza di VIA in "due Lotti" è una violazione della V.I.A.?

Sul "sito web" del Supplemento alla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea, in data 11 Giugno 2015 è stato pubblicato questo **AVVISO**:

Il sito fa parte di  Europa



**Ted-tenders electronic daily**  
Supplemento alla Gazzetta ufficiale dell'Unione europea

#### Denominazione conferita all'appalto dall'ente aggiudicatore:

Affidamento servizi di ingegneria per la realizzazione degli interventi di riqualifica e adeguamento normativo delle infrastrutture di volo **lotto 2** dell'Aeroporto Marco Polo di Tessera Venezia. CIG 6284671293. C.d.P. 4.14nc.

#### Breve descrizione dell'appalto o degli acquisti:

Affidamento dell'incarico di progettazione definitiva, esecutiva, coordinamento della sicurezza in fase progettuale, di redazione di studi aeronautici e capacitivi accessori alla pianificazione/progettazione, inclusa la redazione della cartografia aeronautica soggetta a pubblicazione (supplementi AIP) e le analisi costi-benefici di supporto alla progettazione, degli interventi di riqualifica e adeguamento normativo delle infrastrutture di volo **lotto 2** dell'Aeroporto Marco Polo di Tessera Venezia, ed, in via opzionale, della Direzione Lavori e contabilità lavori e di coordinamento della sicurezza in fase esecutiva. CIG 6284671293. C.d.P. 4.14nc.

<http://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:207419-2015:TEXT:IT:HTML>

Visto che nell'avviso è indicato "LOTTO 2" e considerato che il sottoscritto ha evidenziato che quanto presentato per essere sottoposto alla VIA ... NON sarebbe il Masterplan per lo sviluppo dell'Aeroporto di Venezia con previsione 2030, ma sarebbe solo un "**1° Lotto**" con previsione 2021 e considerato che la SAVE spa deve eseguire i lavori previsti nel Contratto di Programma, si chiede di verificare se il suddividere una Istanza di VIA in due lotti è una evidente violazione della Direttiva V.I.A.

## Controdeduzione n° 06

### Con una V.I.A. in corso presentare un'altra V.I.A. è una violazione della V.I.A.?

Al sottoscritto appare poi "anomalo" che con un procedimento di V.I.A. "Nazionale" tutt'ora in corso il cui proponente è ENAC... nello stesso periodo, la SAVE SpA (non ENAC) abbia da presentare una Istanza di VIA "Regionale" relativamente alla Verifica di Assoggettabilità alla VIA (screening) del "[Parcheggio provvisorio " Villette" per il recupero dei posti sottratti dai cantieri - Comune di localizzazione: Venezia \(VE\)](#)" senza depositare la documentazione nei "Comuni Interessati".

20. Proponente: SAVE S.p.A.

[Parcheggio provvisorio " Villette" per il recupero dei posti sottratti dai cantieri - Comune di localizzazione: Venezia \(VE\)](#)

DATA di PUBBLICAZIONE di avvenuto deposito nel WEB

13 aprile 2015

DATA SCADENZA OSSERVAZIONI

28 maggio 2015

In itinere

Referente d'ufficio: Arch. Fabio Zanetti

<https://rdv.app.box.com/s/azxpf0421qlauz1w3ei1myd8xwadh5q>

Se sarebbe ENAC il proponente delle Istanze di V.I.A., non doveva essere ENAC a presentare anche questa "anomala" richiesta di screening? Ma se invece è SAVE SpA che, come proponente" deve presentare le Istanze di VIA (anche quelle sottoposte a VIA "Nazionale") allora il procedimento di VIA in corso va ripresentato da SAVE e tutte le VIA presentate da ENAC per gli Aeroporti italiani... sono tutte illegittime?

## Controdeduzione n° 07

### Lavori e opere già eseguite da SAVE spa durante l'istruttoria dell'Istanza di VIA

Prima di entrare nel merito della Documentazione Integrativa inviata da ENAC, si ritiene utile evidenziare alcune dichiarazioni riportate nel Resoconto sulla Gestione al 31 marzo 2015 emesso da SAVE SpA in particolare si evidenzia quanto qui riportato e relativo ai... "lavori e opere già eseguite" da SAVE SpA.

**Resoconto Intermedio  
sulla gestione  
al 31 marzo 2015**



La **posizione finanziaria netta** di Gruppo è passata da una situazione debitoria registrata al 31 dicembre 2014, pari ad Euro 141,5 milioni, ad una situazione, sempre negativa, al 31 marzo 2015, pari ad Euro 149 milioni (Euro 123,9 milioni al 31 marzo 2014); tale variazione è dovuta principalmente agli investimenti realizzati sul sedime aeroportuale di Venezia.

Gli investimenti complessivi realizzati ammontano ad Euro 15,8 milioni di cui Euro 1 milione a valere sul fondo rinnovamento beni in concessione.

Tra i principali investimenti realizzati nel corso del primo trimestre 2015, si evidenziano Euro 3,1 milioni relativi ad opere di ampliamento dei piazzali aeromobili e la realizzazione del nuovo impianto 400Hz, Euro 2,9 milioni in relazione al potenziamento delle piste di volo, Euro 2,7 milioni relativi alla progettazione dell'ampliamento ed a opere di adeguamento del terminal di Venezia, Euro 1,6 milioni in relazione all'avvio della realizzazione del Moving Walkway, Euro 1,2 milioni per interventi alle infrastrutture aeroportuali esistenti, Euro 1,1 milioni per la realizzazione di adeguamenti sismici, Euro 0,9 milioni per la realizzazione della nuova caserma dei Vigili del Fuoco e della Guardia di Finanza, Euro 0,8 milioni per la realizzazione di opere sul sedime aeroportuale di Treviso.

L'ENAC dovrebbe spiegare come mai all'Aeroporto di Venezia sono state realizzate queste opere e questi interventi e sempre l'ENAC dovrebbe spiegare anche "chi abbia approvato" queste opere e interventi.

### **Affidamento della gestione totale dell'aeroporto di Treviso alla società Aer Tre S.p.A.**

Con Decreto n. 153 del 16 aprile 2013 adottato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze, registrato alla Corte dei Conti in data 19 agosto 2013 (e da ultimo in data 11 settembre 2013 presso l'Ufficio Controllo Atti Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Ministero dell'Ambiente, della tutela del territorio e del mare - Reg. n.6 Foglio 170) è stata finalmente approvata, dopo lunghissimo iter, la convenzione n. 13/2010 sottoscritta tra ENAC ed Aer Tre S.p.A. il 14 ottobre 2010 per l'affidamento della gestione totale dell'aeroporto di Treviso alla Aer Tre, per la durata di quaranta anni decorrenti dal 16 aprile 2013.

La concessione prevede la progettazione, lo sviluppo, la realizzazione, l'adeguamento, la gestione, la manutenzione e l'uso degli impianti e delle infrastrutture aeroportuali, comprensivi dei beni demaniali dell'aeroporto Sant'Angelo, ora Canova, di Treviso.

Questo paragrafo permette di porre una domanda all'ENAC: "Se con *la convenzione per l'affidamento della gestione totale ad un aeroporto*" si stabilisce che: "*La concessione prevede la progettazione, lo sviluppo, la realizzazione, l'adeguamento, la gestione, la manutenzione e l'uso degli impianti e delle infrastrutture aeroportuali, comprensivi dei beni demaniali dell'aeroporto*", perché è l'ENAC che richiede le Istanze di VIA ed invece non è la Società Aeroportuale che ha avuto in convenzione la gestione delle infrastrutture aeroportuali e l'ENAC si limita a fare da "controllore" per il rispetto delle leggi?

In merito alle opere e agli interventi già realizzati - nonostante siano dei lavori indicati come ancora "da realizzare" nella Istanza di VIA la Commissione VIA dovrebbe anche prendere visione del Bilancio 2014 della SAVE SpA, perché anche in questo documento di fa riferimento a "lavori già eseguiti nel 2014".

Il 2014, con circa 40 milioni di investimenti realizzati dalla capogruppo, ha rappresentato inoltre il concreto avvio dell'importante piano di investimenti che vedrà la trasformazione dello scalo di Venezia nei prossimi 7 anni: già importanti realizzazioni, come l'estensione del terminal passeggeri, sul lato *landside* e verso la darsena, con la costruzione di un *moving walkway* sopraelevato, il potenziamento del sistema di piste e piazzali e la costruzione di una nuova centrale di trigenerazione sono progetti aggiudicati nell'ultimo trimestre 2014 che troveranno esecuzione in massima parte già nel corso del 2015.

Gli investimenti complessivi realizzati ammontano ad Euro 43 milioni di cui Euro 3,6 milioni a valere sul fondo rinnovamento beni in concessione.

Il 2014 ha visto le progettazioni e l'avvio dei lavori dei primi investimenti inclusi nell'importante piano di investimento previsto per il sito aeroportuale di Venezia.

Tra i principali investimenti realizzati nel corso dell'esercizio 2014 si evidenziano Euro 9,4 milioni relativi ad opere di ampliamento dei piazzali aeromobili e la realizzazione del nuovo impianto 400Hz, Euro 5,7 milioni per la realizzazione della nuova caserma dei Vigili del Fuoco e della Guardia di Finanza, Euro 5,6 milioni in relazione al potenziamento delle piste di volo, Euro 4 milioni per interventi alle infrastrutture aeroportuali esistenti, Euro 2,1 milioni relativi alle opere di consolidamento delle sponde del canale Tessera e per lo spostamento del canale Pagliaghetta, Euro 2 milioni per l'adeguamento degli apparati radiogeni di Venezia e Treviso, Euro 1,8 milioni relativi ad investimenti per *software*, Euro 1,6 milioni relativi alla progettazione dell'ampliamento del terminal di Venezia, Euro 1,5 milioni relativi ad investimenti per *hardware*, Euro 1,2 milioni in relazione alla progettazione del *Moving Walkway*, Euro 0,9 milioni per la realizzazione di opere infrastrutturali sul sedime aeroportuale di Treviso, Euro 0,9 milioni diretti alla progettazione della centrale di trigenerazione, Euro 0,7 milioni relativi alla nuova linea elettrica di media tensione, Euro 0,5 milioni per la realizzazione di impianti pubblicitari.

Parrebbe essere evidente che nell'Anno 2014, dalle SAVE SpA, siano stati spesi molti milioni di euro ed una buona parte di questi sono stati utilizzati per potenziare e ampliare le infrastrutture dell'Aeroporto di Venezia, ma dal Bilancio non appare chi abbia approvato quei progetti e se questi siano stati sottoposti alle procedure di Valutazione di Impatto Ambientale (che sappiamo non c'è ancora stata).

### **Rischi relativi al quadro normativo**

Il Gruppo SAVE, svolge la propria attività in un settore disciplinato da numerose disposizioni normative a livello nazionale, sovranazionale ed internazionale. Eventuali mutamenti dell'attuale quadro normativo (e, in particolare, eventuali mutamenti in materia di rapporti con lo Stato, enti pubblici ed autorità di settore, determinazione dei diritti aeroportuali e dell'ammontare dei canoni di concessione, sistema di tariffazione aeroportuale, assegnazione degli *slots*, tutela ambientale ed inquinamento acustico) potrebbero avere un impatto sull'operatività e sui risultati economici della Società e del Gruppo ad essa facente capo.

Ed in merito alla "tutela ambientale" e "inquinamento acustico", appare significativo da evidenziare che questi due aspetti siano stati inseriti a pagina 45 del Bilancio 2014 della SAVE SpA al capitolo: "Rischi relativi al quadro normativo"... forse perché il non rispetto di queste norme per SAVE SpA è un rischio.

Un Bilancio della SAVE SpA per l'Anno 2014 dove non appare mai la notizia e/o l'informazione ai Soci che l'Aeroporto di Venezia abbia avviato la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale e che l'aeroporto continui ad operare pur in mancanza del Decreto di Compatibilità Ambientale, ormai da decenni.

Che una Società per Azioni qual'è la SAVE SpA - quotata alla Borsa di Milano - nell'approvare il Bilancio 2014 e nel presentare il Resoconto intermedio al Marzo 2015 (pubblicato il 15 Maggio 2015) si sia dimenticata di segnalare ai soci e agli azionisti che sono in corso due diverse procedura di V.I.A. una "V.I.A. Nazionale" il cui "Proponente" risulta essere ENAC e una "V.I.A. Regionale" il cui "Proponente" è SAVE SpA, si evidenzia che forse questa è una mancata trasparenza nei confronti dei Soci e degli Azionisti.



## Controdeduzione n° 08

Per lo “stato di fatto” l’anno di riferimento è quello della “Direttiva 97/11/CE”

Nel documento identificato con la sigla “INT-001” Di questo documento si analizzano in particolare tre aspetti che sono i seguenti: “Lo stato di fatto riferito al 2013”, l’applicazione della “Opzione Zero” e che il “Lotto 1” sia previsto il completamento con uno “Scenario al 2021” (riportati a pagina 17) che sono tre elementi che meritano un adeguato esame.

### 3.2 Lo Studio di Impatto Ambientale del Masterplan 2021

Lo Studio di Impatto Ambientale e la documentazione correlata sono stati sviluppati secondo la seguente impostazione:

- stato di fatto riferito all’anno 2013, rispetto al quale si riferiscono le valutazioni di impatto e tutte le analisi ambientali dello scenario di riferimento;
- opzione zero (“do nothing”), cioè dello scenario in cui, rispetto allo stato di fatto (2013), si realizzeranno solo quegli interventi di finalizzati all’aumento della qualità e della sicurezza dei servizi dello scalo;
- scenario al 2021, scenario in cui si realizzano i progetti finalizzati all’aumento della capacità aeroportuale necessaria ad aumentare il traffico passeggeri e movimenti.

Dopo aver preso visione di questi sopra stanti paragrafi, che sono solo un interpretazione creativa di SAVE SpA - va evidenziato che anche la sottostante tabella non è corrispondente alla normativa VIA in vigore che obbliga ad una sottoposizione alla VIA complessiva e vieta la realizzazione per stralci e/o lotti al fine proprio di evitare la sottoposizione alla VIA con la tecnica del “salami slicing”.



Figura 3-2 Schema del Masterplan 2021 in relazione allo Studio di Impatto Ambientale.

Essendo evidente che il sovrastante schema **non corrisponde alla normativa relativa alla VIA** in vigore si evidenzia quanto riportato alla pagina 19 della quale vanno evidenziate altre “interpretazioni creative” della Direttiva V.I.A. come operata da SAVE SpA, che per estratto vengono di seguito riprodotte.

#### 3.2.1 Lo stato di fatto

Lo stato di fatto assunto nelle valutazioni è riferito all’anno 2013, l’ultimo anno più aggiornato al quale risalgono tutti i dati e le informazioni sullo stato ambientale dello scalo (es. controllo degli inquinanti, i dati sul rumore, viabilità ed accesso veicolare, dati di qualità dei servizi, ecc.).

Vale la pena ricordare che la configurazione attuale dello scalo risale, nelle sue infrastrutture più importanti ai primi anni 2000 (progettazioni ed iter amministrativi correlati risalenti alla fine degli anni '90) e da allora ad oggi l’aeroporto non ha subito alcun sostanziale mutamento del suo assetto operativo.

Come un Aeroporto che nel 2000 movimentava circa 4 milioni di passeggeri possa essere arrivato a quasi 8,5 milioni di passeggeri nel 2014... “senza alcun sostanziale mutamento del suo assetto operativo” sembra essere un mistero che solo il Santo protettore degli Aeroporti potrebbe svelare.



## VENEZIA TESSERA

### Traffico commerciale (arrivi + partenze)

Anno	Movimenti (Numero)	Variazione anno prec. (%)	Passeggeri (numero)	Variazione anno prec. (%)	Cargo (Tonnellate)	Variazione anno prec. (%)
1996	<b>40.436</b>	14,20	<b>2.636.280</b>	7,94	<b>10.758</b>	4,09
1997	<b>43.098</b>	6,58	<b>2.948.929</b>	11,86	<b>11.739</b>	9,12
1998	<b>48.168</b>	11,76	<b>3.363.227</b>	14,05	<b>11.673</b>	-0,56
1999	<b>54.992</b>	14,17	<b>3.718.454</b>	10,56	<b>10.205</b>	-12,58
2000	<b>62.738</b>	14,09	<b>4.080.678</b>	9,74	<b>10.990</b>	7,69
2001	<b>60.285</b>	-3,91	<b>4.561.473</b>	11,78	<b>11.658</b>	6,08
2002	<b>62.717</b>	4,03	<b>4.178.790</b>	-8,39	<b>11.300</b>	-3,07
2003	<b>74.425</b>	18,67	<b>5.264.460</b>	25,98	<b>11.844</b>	4,81
2004	<b>75.167</b>	1,00	<b>5.838.008</b>	10,89	<b>11.965</b>	1,02
2005	<b>75.196</b>	0,04	<b>5.780.783</b>	-0,98	<b>12.341</b>	3,14

## VENEZIA TESSERA

### Traffico commerciale (arrivi + partenze)

Anno	Movimenti (Numero)	Variazione anno prec. (%)	Passeggeri (numero)	Variazione anno prec. (%)	Cargo (Tonnellate)	Variazione anno prec. (%)
2005	<b>75.196</b>	0,04	<b>5.780.783</b>	<b>-0,98</b>	<b>12.341</b>	3,14
2006	<b>77.386</b>	2,91	<b>6.296.345</b>	8,92	<b>14.135</b>	14,54
2007	<b>80.896</b>	4,54	<b>7.032.499</b>	11,69	<b>12.997</b>	<b>-8,05</b>
2008	<b>73.744</b>	<b>-8,84</b>	<b>6.848.244</b>	<b>-2,62</b>	<b>22.660</b>	74,35
2009	<b>73.066</b>	<b>-0,92</b>	<b>6.655.612</b>	<b>-2,81</b>	<b>22.555</b>	<b>-0,46</b>
2010	<b>72.763</b>	<b>-0,41</b>	<b>6.801.941</b>	2,20	<b>25.377</b>	12,51
2011	<b>83.130</b>	14,25	<b>8.507.691</b>	25,08	<b>27.936</b>	10,08
2012	<b>82.484</b>	<b>-0,78</b>	<b>8.110.520</b>	<b>-4,67</b>	<b>28.794</b>	3,07
2013	<b>78.982</b>	<b>-4,25</b>	<b>8.327.899</b>	2,68	<b>33.618</b>	16,76
2014	<b>76.003</b>	<b>-3,77</b>	<b>8.407.935</b>	0,96	<b>36.384</b>	8,23

Da giugno a novembre 2011 il traffico dell'aeroporto di Treviso, chiuso per lavori, è stato dirottato sullo scalo di Venezia

In merito all'individuazione dell'ANNO ZERO e/o alla "Stato di Fatto" da cui iniziare a predisporre la documentazione per la V.I.A., interessanti sono da evidenziare alcuni paragrafi riportati nel Bilancio Annuale 2003 approvato da SAVE SpA che nel seguito si riportano e si sottolineano in aspetti significativi:

Nel corso dell'esercizio si è proseguito nell'attività di programmazione degli investimenti che porteranno al completamento del nuovo sistema aeroportuale di Venezia – Tessera in accordo con le previsioni del Master Plan.

Nell'anno 2003 si sono conclusi i lavori relativi alla nuova aerostazione passeggeri, compresi quegli interventi di messa a punto che un'opera di queste dimensioni e complessità comporta.

Si è inoltre proceduto alla definizione amministrativa e contabile dei vari contratti connessi all'apertura della nuova aerostazione.

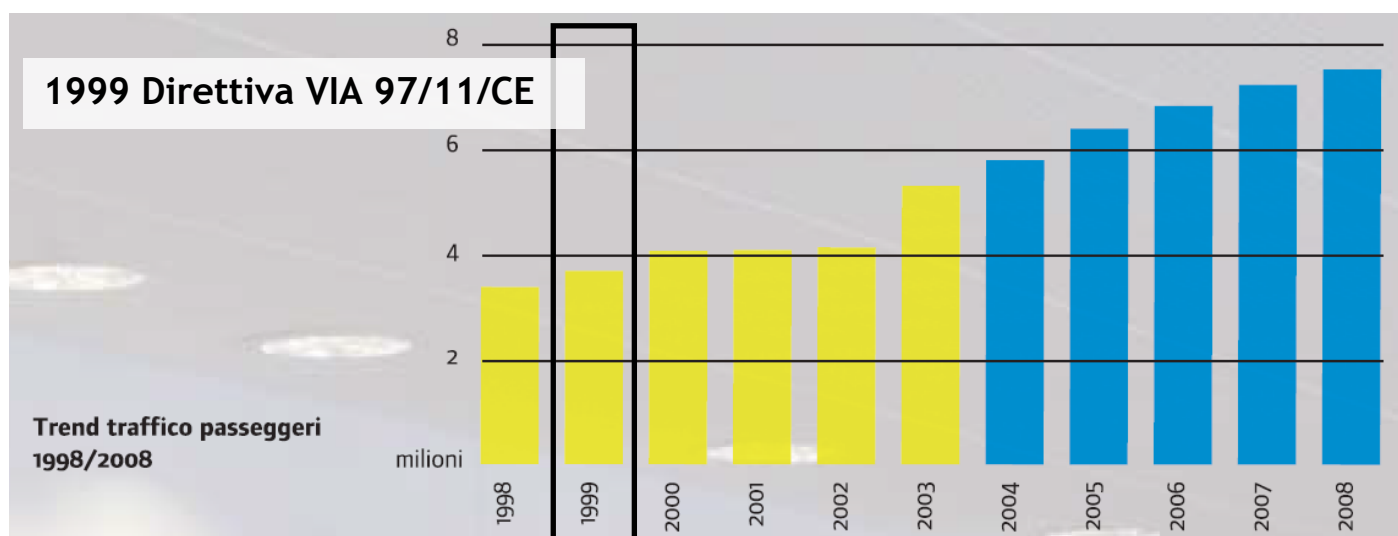
Complessivamente, il valore totale dell'investimento relativo al nuovo complesso aeroportuale (principalmente aerostazione e impianti connessi, viabilità interna, piazzale aeromobili secondo stralcio, fabbricato merci, hangar) ammonta a Euro 154 milioni.

Sempre dalla pag. 9 del Bilancio 2003 della SAVE SpA, si evidenziano questi altri paragrafi significativi:

Il nuovo sistema ha permesso, nell'anno in corso, di sostenere un traffico di 5,3 milioni di passeggeri con un elevato standard qualitativo di assistenza e comfort ai passeggeri. Sono inoltre stati conclusi nei primissimi mesi del 2003 i lavori relativi al nuovo fabbricato merci, utilizzato dal gennaio 2002 ed inaugurato ufficialmente il 18 aprile 2002 con una superficie di 6.000 metri quadri di magazzino, il doppio rispetto al vecchio fabbricato, e che dispone di circa 1.500 metri quadri di area destinata ad uffici, nonché i lavori relativi al nuovo hangar aeromobili.

Inoltre, nel corso del 2003, è stato dato effettivo avvio ad una serie di nuove opere, proseguendo nell'iter autorizzativo presso ENAC e gli altri Enti competenti:

- collegamento pedonale meccanizzato;
- nuovo fabbricato Vigili del Fuoco e Guardia di Finanza;
- ulteriore ampliamento garage multipiano Marco Polo Park.;
- ampliamento dell'attuale darsena;
- sistemazione idraulica del sedime aeroportuale (smaltimento acque meteoriche e controllo acque di prima pioggia);
- nuova area capannoni spedizionieri;
- bretella R5;
- torretta 6;
- rotonde Anas;
- ristrutturazione ex capannone Brusutti;
- magazzini merci pericolose;
- parcheggi area merci ed ex area Brusutti;
- nuovo parcheggio multipiano;
- de-icing;
- riconfigurazione parcheggi;
- ulteriori opere viarie di completamento in area Marco Polo Park;
- Venice Gateway;
- smaltimento acque meteoriche – bonifica della fascia di sicurezza di 150 m della pista di volo 04L-22R da canali e fossati;
- ristrutturazione vecchia aerostazione.



A parere del sottoscritto, visto le opere realizzate dal 1999 al 2003 all'Aeroporto di Venezia - opere che potrebbero essere anche state approvate da ENAC - parrebbe essere evidente che l'anno di riferimento dove definire lo stato di fatto da cui iniziare la procedura di V.I.A. dovrebbe essere l'anno 1999 e cioè quando è entrata in vigore la Direttiva 99/11/CE e va pertanto rigettato il tentativo di SAVE (ENAC) di stabilire come anno dello stato di fatto e dell'opzione zero l'anno 2013 il che ovviamente è una netta violazione della Direttiva VIA che era stata modificata proprio nell'anno 1999 anche non la LR 10/1999.

## Controdeduzione n° 09

### Fornire informazioni non corrette agli azionisti di SAVE SpA può essere reato?

Prima di procedere nelle controdeduzioni di SAVE (ma presentate da ENAC), merita analizzare anche il **“Prospetto informativo depositato presso la Consob in data 5 Maggio 2005 a seguito di comunicazione di nulla osta comunicata con nota n. 5031589 in data 4 Maggio 2005”** che la SAVE SpA aveva divulgato al momento dell'entrata nella Borsa di Milano...

<http://www.grupposave.it/upload/files/pdf/gruppo-save-prospetto-informativo-parte2.pdf>

e di questi documenti che hanno una valenza anche penale qualora non veri, si evidenzia quanto segue:

#### parte 2 - pag. 73

##### I.2.13.5. Disciplina in materia ambientale

Il Gruppo SAVE, al pari degli altri soggetti che operano nel settore aeroportuale, è soggetto alla normativa in materia di protezione ambientale. In particolare, il Gruppo è tenuto al rispetto della normativa in materia di rumore, emissioni in atmosfera; scarichi idrici, smaltimento dei rifiuti, e Valutazione di impatto ambientale (VIA).

Parrebbe essere evidente che già nel 2005 la SAVE - rivolgendosi agli acquirenti delle Azioni SAVE - sosteneva che il gruppo SAVE era tenuto al rispetto della normativa ambientale, compreso anche la V.I.A. ma a quanto pare dopo averlo annunciato sul prospetto informativo poi la SAVE si è dimenticata di applicare la normativa sulla Valutazione di impatto ambientale, nonostante quanto poi scritto alla pag. 76.

#### parte 2 - pag. 76

##### I.2.13.5.5. Valutazione di impatto ambientale (VIA)

La legge 8 luglio 1986, n. 349 “Istituzione del Ministero dell'ambiente e norme in materia di danno ambientale” dispone che i progetti per la realizzazione di alcune categorie di opere, successivamente individuate con DPCM 10 agosto 1988, n. 377, siano comunicati, prima della loro approvazione, al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio, al Ministro per i beni culturali e alla regione territorialmente interessata ai fini della valutazione dell'impatto sull'ambiente (VIA).

Ai sensi del citato DPCM n. 377/88, gli aeroporti con piste di atterraggio superiori a 1.500 m di lunghezza rientrano tra le categorie di opere sottoposte alla pronuncia di VIA.

In relazione al Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA) 2000-2015, SAVE ha commissionato uno Studio di impatto ambientale ai fini dell'ottenimento della VIA. Lo studio è stato presentato al Ministero dell'Ambiente e il procedimento risulta ancora pendente.

Le direttive comunitarie 79/409/CEE “Uccelli” e 92/43/CEE “Habitat”, inoltre, hanno individuato alcune “zone speciali di conservazione” (ZCS) e alcune “zone di protezione speciale” (ZPS), sottoposte a particolare tutela. La Direttiva “Habitat”, in particolare, prevede la costituzione di una rete ecologica europea denominata “Natura 2000”, formata dalle ZSC e dalle ZPS.

La Direttiva Habitat è stata recepita in Italia con D.P.R. 8 settembre 1997, n. 357 (modificato e integrato dal D.P.R. 12 marzo 2003, n. 120), e, successivamente, con D.M. 3 aprile 2000 sono stati individuati i siti rilevanti.

La normativa italiana, nazionale e regionale, relativa alle aree incluse o proposte per l'inclusione nella rete ecologica europea Natura 2000 richiede l'esecuzione di una Relazione di valutazione di incidenza ambientale per ogni piano o progetto che possa indurre impatti significativi sulla rete. Il PSA 2000-2015 dell'Aeroporto Marco Polo di Venezia interessa parte di alcuni siti inclusi o proposti per l'inclusione nella rete Natura 2000. A tal fine la Società ha redatto e presentato la prescritta Relazione di valutazione di incidenza ambientale, le cui conclusioni escludono ogni pregiudizio agli obiettivi di conservazione dei siti da parte degli interventi previsti nel PSA. Il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, con provvedimento in data 11 marzo 2004, ha confermato l'assenza di rischi di incidenza significativa.

Di quanto sopra estratto, in particolare, si evidenzia questo paragrafo: **“In relazione al Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA) 2000-2015, SAVE ha commissionato uno Studio di impatto ambientale ai fini dell'ottenimento della VIA. Lo studio è stato presentato al Ministero dell'Ambiente e il procedimento risulta ancora pendente”** e se queste informazioni non fossero corrette, se quanto divulgato nel 2005 potrebbe essere un reato, l'interesse personale del sottoscritto è evidenziare che l'Anno di riferimento e/o Anno Zero, non è il 2013 come vorrebbe sostenere SAVE SpA, **ma è l'anno 1999**, quando è entrata in vigore la Direttiva 97/11/CE e quando è stata approvata la Legge Regionale Veneto n° 10.



## **CONCLUSIONI:**

### **Se SAVE e/o ENAC stanno violando la V.I.A. chi dei due deve denunciare l'altro?**

Non credo valga la pena... perdere altro tempo nel proseguire ad esaminare le controdeduzioni che a quanto pare sono state predisposte da SAVE SpA (che ovviamente avrà anche provveduto al pagamento delle parcelle dei progettisti) quando poi le stesse controdeduzioni (sulla "fiducia" a quanto pare del lavoro fatto da SAVE) vengono presentate da ENAC (nella sua funzione di Proponente dell'Istanza di V.I.A.) quando invece ENAC dovrebbe controllare se le Società di Gestione Aeroportuale, in questo caso SAVE SpA abbiano da rispettare le leggi in vigore, compreso quelle sulla V.I.A.

Queste controdeduzioni, che qui vengono interrotte, ricordiamolo erano iniziate con questa frase: "Visto il quanto sta accadendo all'Aeroporto di Venezia in merito all'Istanza di V.I.A. credo che come premessa sostanziale, oggi, debba essere evidenziato che l'ENAC e SAVE SpA assieme e di comune accordo (con le relative responsabilità) stanno realizzando una tra le migliori e più creative violazioni delle procedure di V.I.A. in ambito aeroportuale mai attuate in Italia e quanto stanno operando ENAC e SAVE SpA va evidenziato e dovremmo pure anche complimentarci per l'impegno profuso a violare la Direttiva V.I.A."... controdeduzioni che vengono interrotte perché forse gli Enti Pubblici, in particolare i Sindaci dei "Comuni interessati", più che presentare Osservazioni forse dovrebbero **presentare degli Esposti alla Procura della Repubblica** a tutela e per la salvaguardia della salute pubblica.

#### **ENAC approva i Piani di Sviluppo Aeroportuali (PSA)**

e poi gli Aeroporti senza la V.I.A. eseguono lavori, opere e interventi per stralci al fine di violare la V.I.A.

#### **ENAC approva i Masterplan Aeroportuali**

e poi gli Aeroporti senza la V.I.A. eseguono lavori, opere e interventi per stralci al fine di violare la V.I.A.

#### **ENAC approva i Contratti di Programma**

e poi gli Aeroporti senza la V.I.A. eseguono lavori, opere e interventi per stralci al fine di violare la V.I.A.

#### **ENAC approva i Progetti di Ampliamento e di Potenziamento**

e poi gli Aeroporti senza la V.I.A. eseguono lavori, opere e interventi per stralci al fine di violare la V.I.A.

Con queste **9 Controdeduzione** si vuole evidenziare che SAVE SpA, mentre ENAC sta presentando una Istanza di V.I.A. di un primo lotto, ha indetto una gara d'appalto per la progettazione di una 2° lotto di lavori, ma nel frattempo all'interno del Sedime Aeroportuale, SAVE SpA sta già realizzando opere ed interventi che sono inseriti nel Masterplan sottoposto a V.I.A.

ENAC che doveva controllare se la SAVE SpA - a partire dall'anno 1999 - avesse da rispettare la Direttiva V.I.A. (e/o almeno anche la Legge Regionale 10/1999) in tutti questi anni non solo non ha controllato nulla, ma ha approvato progetti che hanno permesso l'incremento capacitivo del traffico senza alcuna valutazione di Impatto ambientale e ora ENAC è il "Proponente" di una Istanza di V.I.A. e fa "da passa carte" di documentazione predisposta dalla SAVE SpA.

Quanto è già accaduto e quanto ora sta accadendo all'Aeroporto di Venezia, lo ripeto, dovrebbe essere oggetto di indagine da parte dell'Autorità Giudiziaria e i Sindaci dei Comuni interessati dovrebbero agire in conseguenza ed in caso di inerzia... soggetti pure i Sindaci ad indagine per omissione di atti d'ufficio.

In teoria quanto sta scrivendo il sottoscritto dovrebbe evidenziarlo proprio ENAC... ma come proponente dell'Istanza di V.I.A. la suddetta ENAC prende i documenti predisposti da SAVE SpA, li fa suoi e poi come "Proponente" presenta la Istanza di V.I.A. in evidente "conflitto d'interesse" visto che agendo così svolge due compiti quello di "CONTROLORE" e quello di "CONTROLLATO" incompatibili tra di loro.

E quando il **CONTROLORE** è anche il **CONTROLLATO**, forse l'Autorità Giudiziaria dovrebbe aprire delle approfondite indagini al fine di verificare se possono essere stati commessi dei reati penalmente punibili.

Ovviamente se ENAC e SAVE non sono controllati da nessuno e/o si controllano tra di loro, **le responsabilità sanitarie nei confronti dei cittadini residenti nell'intorno aeroportuale e nei "Comuni Interessati", ricadono interamente sui Sindaci** e nel caso di loro inadempienze... ne diventano i responsabili finali.

Chiedendo quindi un **preciso intervento dei Sindaci dei "Comuni Interessati"**, si porgono distinti saluti.

Un cittadino "nativo" di Caselle:

*Beniamino Sandrini*

---

[beniamino.sandrini@legalmail.it](mailto:beniamino.sandrini@legalmail.it)