

**Beniamino Sandrini**

**Via del Fante, n° 21**

37066 CASELLE di Sommacampagna

T. 0458581200 Cell. 3485214565

Mail: beniaminosandrini@virgilio.it



Caselle d'Erbe, 27.07.2015

**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).

**Verifica delle responsabilità di E.N.A.C. nelle procedura di V.I.A. degli Aeroporti**

Come è noto da mesi il sottoscritto sostiene che tutte le Istanze di V.I.A. come presentate da E.N.A.C. in qualità di "Proponente" siano tutte illegittime in quanto ENAC non è autorizzata a presentarle ed in merito a questa convinzione, si inviano queste ulteriori considerazioni in quanto, solo oggi, il sottoscritto

to, ha avuto modo di prendere visione e di esaminare un documento dell'E.N.A.C. avente ad oggetto: "Regolamento "Individuazione dei termini dei procedimenti amministrativi di competenza dell'Enac" - Ed. 2 del 22 giugno 2015", dal quale documento parrebbe che **non è di competenza dell'ENAC presentare le Istanze di V.I.A.** ed in questo contesto sarebbe utile comprendere - una volta per tutte - il motivo e il perché ENAC presenta le Istanze di VIA al posto delle Società di Gestione Aeroportuale.

OdG e Deliberazioni del CdA | Contatti e PEC | Mappa | Bandi di gara | Concorsi e selezioni | Modulistica | Coordinate per i pagamenti | Servizi OnLine | RSS

**ENAC**  
ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE  
ITALIAN CIVIL AVIATION AUTHORITY

CERCA NEL SITO    
Ricerca Avanzata

- L'Enac
- Aeroporti e Compagnie Aeree
- I Diritti dei Passeggeri
- La Regolazione per la Sicurezza
- La Regolazione Economica
- L'Ambiente

Home > Normativa ENAC di nuova emissione

### Normativa ENAC di nuova emissione

Viene di seguito riportata la recente normativa ENAC emessa, in ordine dalla più recente:

- Regolamento "Mezzi Aerei a Pilotaggio Remoto" - Ed. 2 del 16 luglio 2015
- Regolamento "Individuazione dei termini dei procedimenti amministrativi di competenza dell'Enac" - Ed. 2 del 22 giugno 2015
- Regolamento "Servizi di Traffico Aereo" - Ed. 2 dell'8 giugno 2015

Pagina aggiornata al 21 luglio 2015

<http://www.enac.gov.it/Home/News/info-1676348446.html>

## Individuazione dei termini dei procedimenti amministrativi di competenza dell'Enac

Edizione 2 del 22 giugno 2015

-  **Regolamento - Individuazione dei termini dei procedimenti amministrativi di competenza dell'Enac, in formato pdf (dimensione 1,6 MB)**

Data di pubblicazione sul sito web Enac: 15 luglio 2015

Il Regolamento è in corso di pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale.

Pagina aggiornata al 15 luglio 2015

[http://www.enac.gov.it/repository/ContentManagement/information/N840134059/Reg\\_individ\\_term\\_pro\\_ammvi\\_Ed2.pdf](http://www.enac.gov.it/repository/ContentManagement/information/N840134059/Reg_individ_term_pro_ammvi_Ed2.pdf)

Dall'esame del Regolamento pubblicato sul sito web dell'ENAC in data 15.07.2015 appare che tra i compiti di ENAC vi siano tutta una serie di adempimenti, **ma non presentare le Istanze di VIA** e si evidenzia:

	Regolamento		
	Individuazione dei termini dei procedimenti amministrativi di competenza dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile	Ed. 2	pag. 8 di 10
<b>ALLEGATO</b> - Procedimenti amministrativi i cui termini sono superiori a 90 giorni e non superiori a 180 giorni.			
Procedimento amministrativo	Termine gg.	Motivazione	
Approvazione Master plan aeroportuale	180	Complessità dell'istruttoria legata alla verifica delle previsioni di traffico ipotizzate e della rispondenza alle previsioni regolamentari.	
Approvazione progetti complessi	180	Attività complessa legata all'articolazione delle fasi endoprocedimentali e alla difficoltà del processo valutativo dovuta a verifiche sull'organizzazione del gestore, sulle infrastrutture e sui mezzi.	

Visto quest'ultimo compito ci si chiede come ENAC possa pensare di approvare in 180 giorni dei "Progetti complessi" quando appunto perché complessi, prima dovrebbero essere sottoposti alle procedura di VIA

Come evidenziato nella pagina seguente, tra i compiti di ENAC vi sarebbe anche la “Approvazione dei Masterplan Aeroportuali”, i quali essendo dei “Piani” e/o “Programmi” con durata decennale, dovrebbero essere prima sottoposti alla Valutazione Ambientale Strategica (VAS) e non alla procedura di VIA.

E solo dopo aver ottenuto una V.A.S. positiva su il Masterplan, le società di gestione aeroportuale - e non l'ENAC - potrebbero presentare dei Piani di Sviluppo Aeroportuali secondo le procedure della V.I.A.

Premesso questo e con particolare attenzione in merito a quanto sta accadendo per l'Istanza di VIA dell'Aeroporto di Venezia, al fine di comprendere meglio il ruolo di ENAC in evidente conflitto d'interesse essendo “Controllore” quanto approva i Masterplan e “controllato” quando presenta le Istanze di VIA segnaliamo il contenuto di una pagina del sito web di ENAC a titolo: “**Master Plan**”.

[http://www.enac.gov.it/Aeroporti\\_e\\_Compagnie\\_Aeree/Aeroporti\\_italiani/Master\\_Plan/index.html](http://www.enac.gov.it/Aeroporti_e_Compagnie_Aeree/Aeroporti_italiani/Master_Plan/index.html)



OdG e Deliberazioni del CdA | Contatti e PEC | Mappa | Bandi di gara | Concorsi e selezioni | Modulistica | Coordinate per i pagamenti | Servizi OnLine | RSS

Home > Aeroporti e Compagnie Aeree > Aeroporti italiani > Master Plan

### Master Plan

I Master Plan rappresentano gli strumenti che individuano le principali caratteristiche degli interventi di adeguamento e potenziamento degli scali tenendo conto delle prospettive di sviluppo dell'aeroporto, delle infrastrutture, delle condizioni di accessibilità e dei vincoli imposti sul territorio.

Si rendono di seguito disponibili le tabelle relative ai piani di interventi con le specifiche di orizzonte temporale e importi delle opere.

**Aeroporti con procedura approvativa completata dall'ENAC**

Aeroporto	Orizzonte temporale	Importo opere (milioni di euro)
Bergamo Orio al Serio	2015	187,5
Bolzano	2020	25,0
Catania Fontanarossa	2012	219,0
Pescara	2010	33,5
Roma Fiumicino Sud	2020	1.658,5

**Aeroporti italiani**

- Aeroporti certificati
- Regolamento di Scalo
- Master Plan**
- Piani di intervento
- Carte dei Servizi dei Gestori Aeroportuali
- Ordinanze aeroportuali

#### Aeroporti con Master Plan approvati dall'ENAC

Aeroporto	Orizzonte temporale	Importo opere (milioni di euro)
Albenga	2020	7,6
Bari Palese	2022	255,6
Bologna	2023	371,0
Brindisi	2021	256,6
Cagliari	2024	93,9
Crotone	2025	96,5
Firenze	2010	95,0
Foggia (prolungamento pista)	---	14,0
Genova	2027	108,4
Lamezia Terme	2027	195,5
Milano Malpensa	2030	2036,0
Olbia	2020	114,0
Palermo Punta Raisi	2025	322,9
Pisa S. Giusto	2028	259,0
Perugia S.Egidio	2028	2,5
Rimini	2025	109,0
Torino Caselle	2015	47,4
Treviso	2030	130,5
Trieste Ronchi dei Legionari	2024	34,2
Venezia Tessera	2021 (appr. prot. n.85639/14)	630,0
	2030 (appr. prot. n.134399/12)	1761,0

Dall'esame della tabella: “Aeroporti con Master Plan Approvati dall'ENAC” appare subito evidente che per l'Aeroporto di Venezia sono stati approvati **due** Master Plan.

Un Master Plan con orizzonte temporale al 2013, per importo di 1761 milioni di euro... è stato approvato da ENAC nel 2012.

Successivamente nell'anno 2014, sempre da ENAC è stato approvato un altro Master Plan, con un orizzonte temporale al 2021 per un importo di 630 milioni di euro.

Essendo noto che la Direttiva VIA non permette la suddivisione di un unico progetto in più lotti, come sta accadendo per l'Aeroporto di Venezia, è evidente che ENAC “non può” prima approvare un Master Plan e poi suddividerlo in due lotti.

ENAC dovrebbe controllare che le Società di gestione aeroportuali abbiano da rispettare la Direttiva VIA e l'ENAC non può presentare Istanze di VIA.

### Aeroporti con Master Plan sui quali è in corso l'istruttoria tecnica dell'ENAC

Aeroporto	Orizzonte temporale	Note
Alghero Fertilia	2025	in attesa di integrazioni
Brescia Montichiari	2030	in attesa di integrazioni
Firenze Peretola	2029	in corso su integrazioni fornite
Salerno Pontecagnano	2014/2025	in attesa di integrazioni
Trapani Birgi	2014/2025	in attesa di integrazioni
Verona Villafranca	2014/2030	in attesa di integrazioni

Ovviamente se poi andiamo a leggere l'ultima parte di questa pagina del sito web di ENAC dove è riportata una tabella a titolo: "Aeroporti con Master Plan sui quali è in corso l'istruttoria tecnica dell'ENAC" *fa sorridere* leggere che ENAC abbia istruttorie in corso di Master Plan con orizzonte temporale a partire dal 2014 quando siamo già... oltre la metà del 2015.

Evidenziato ancora una volta il **grave conflitto d'interesse dell'ENAC** sarebbe interessante comprendere in base a quale norma, legge e/o direttiva ENAC presenta le Istanze di VIA, quando per gli stessi aeroporti approva anche i Contratti di Programma, dove per l'Aeroporto di Venezia viene citato il Master Plan al 2030 ma non vi è traccia del Master Plan al 2021 - vedi pag 6-7 del documento di seguito evidenziato:

[https://www.enac.gov.it/repository/ContentManagement/information/P599322602/relazione\\_decennale.pdf](https://www.enac.gov.it/repository/ContentManagement/information/P599322602/relazione_decennale.pdf)

### 3.1.1 COMPATIBILITA' URBANISTICO / AMBIENTALE DEGLI INTERVENTI

La corretta valutazione delle varie fasi di una singola commessa è 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:

Piano Decennale degli Investimenti 2012-2021  
Rev. 2 – Ulteriori prescrizioni Enac - Maggio 2011

5 / 75

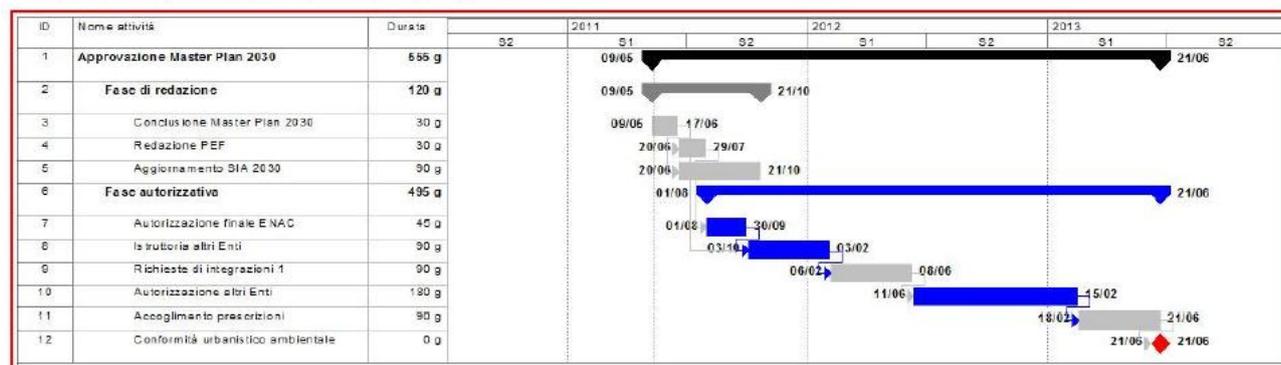
#### Anno 2011

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 più che congruo tempo di conclusione di un iter approvativo ai fine dell'ottenimento della conformità urbanistico ambientale del MP 2030 ipotizzando:
  - a. richieste di integrazioni progettuali ai vari documenti presentati.
  - b. Modifiche per accogliere prescrizioni ai documenti prodotti

Un'ipotesi di planning è riportata di seguito:



Sulla base del menzionato crono programma, sono stati passati al setaccio tutti gli investimenti e spostati in avanti quelli a cui è richiesto un iter approvativo urbanistico ambientale più complesso.

Per capire il contesto specifico in cui opera la società di gestione, è opportuno riportare sinteticamente gli aspetti generali e procedurali che interessano le opere all'interno del sedime demaniale.

Come indicato nella tavola n° 4 del MP 2030 "Vincoli paesaggistici ed ambientali", l'attuale sedime aeroportuale è suddiviso in due macro aree ben distinte:

1. area dalla SS 14 "Triestina" (strada romana) fino alla linea del *contermine lagunare della Laguna di Venezia*, che copre ca il 50% dell'area del sedime ma accoglie ca il 90% dello sviluppo previsto. Questa area è sotto vincolo paesaggistico di cui al Dlgs n°42/2004;
2. *aree all'interno del contermine della Laguna di Venezia*, che copre il restante 50% del sedime ma che accoglie però solo ca il 10% degli investimenti previsti. Quest'area è protetta sotto un regime speciale, ovvero sotto la tutela della Commissione di Salvaguardia di Venezia di cui la L.171/73. Questa area è anche estremamente vincolata dal punto di vista aeronautico per la presenza delle strip e CGA delle due piste.

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

1. **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;
2. **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;
3. **Procedura della Valutazione di Impatto ambientale**, certamente la più complessa, incerta e longeva procedura se escludiamo la versione più 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 più semplice, che non richiedono quindi la VIA più complessa, e quindi approvabili da un minimo di 90gg ad un massimo di 120/150gg.

Per essere più 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

Infine gli interventi "urbanistici" finanziati prevalentemente da Terzi (e che quindi praticamente non incidono sul valore delle tariffe alla base del Contratto di Programma):

- (2.04) Il Venice Gateway
- (2.17) il Nuovo deposito TOTAL
- (3.34) le Nuove rotonde ANAS
- (4.13) la nuova Piazzola Elicotteri Augusta

Dopo queste ulteriori considerazioni e letto quanto evidenziato nel riquadro di colore rosso, il sottoscritto è sempre più convinto che **l'ENAC non abbia ancora per compreso come si applica correttamente la Direttiva V.I.A. sugli Aeroporti** e soprattutto si evidenzia ancora una volta che ENAC non può approvare i Master Plan, poi approvare i Contratti di Programma e poi **presentare le Istanze di VIA dopo che i lavori previsti nei Master Plan e nei Contratti di Programma sono già iniziati** come sta accadendo all'Aeroporto di Venezia in netta violazione delle norme della Valutazione Impatto Ambientale.

Un cittadino "nativo" di Caselle:

*Beniamino Sandrini*

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