

Beniamino Sandrini

Via del Fante, n° 21

37066 CASELLE di Sommacampagna

T. 0458581200 Cell. 3485214565

Mail: beniaminosandrini@virgilio.it



Caselle d'Erbe, **05.08.2013**

Prot. Pratica: CHAP(2012)03071

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**.

Oggetto:

Violazione della Direttiva 2001/42/CE – (la Direttiva V.A.S.) in relazione ai “Contratti di Programma” conclusi tra ENAC e Società di Gestione Aeroportuali FOCUS sull’Aeroporto di Venezia e sul “Contratto di Programma” ENAC-SAVE

Ad oggi, il sottoscritto, non ha ancora ben compreso “come opera” la Direzione Generale Ambiente in merito alle **Violazioni delle Direttive V.I.A. e V.A.S.** e delle altre **Direttive** che dovrebbero favorire la partecipazione del pubblico ai processi decisionali che possono... **generare e creare impatti ambientali.**

Quando la Direzione Generale Ambiente utilizza le parole **“sembrano”** e/o **“non pare”** (vedi qui sotto l'estratto dalla lettera: CHAP(2012)03071 del 30 Luglio 2013, il sottoscritto non riesce a comprendere... **“come opera”** questa Direzione al fine di **far rispettare la Direttiva V.I.A. e V.A.S.** agli Stati membri.

I "Contratti di programma" stipulati dall'ENAC sembrano avere natura di convenzione, in quanto sono stipulati dall'ENAC con i singoli gestori aeroportuali allo scopo di definire, per il periodo di regolazione, obiettivi di produttività, di efficienza e di qualità per i servizi resi in esclusiva dalla concessionaria, prossimi a quelli che sarebbero garantiti da mercati concorrenziali, oltre che condizioni di equilibrio economico finanziario idonee a consentire alla concessionaria di far fronte, nel periodo di regolazione, oltre che agli obiettivi di cui sopra, agli ulteriori impegni legati alla realizzazione in autofinanziamento degli interventi di ammodernamento e sviluppo delle infrastrutture. Ne consegue che lo strumento "Contratto di programma" non pare costituire un "piano o programma" ai sensi dell'articolo 2 della direttiva VAS ed esula dunque dall' ambito d'applicazione della direttiva.

Ciò premesso il sottoscritto chiede - se possibile - che la Direzione Generale Ambiente... sia più precisa nelle determinazioni, rispondendo che: A) C'E' UNA VIOLAZIONE o... B) NON C'E' NESSUNA VIOLAZIONE della Direttiva VAS (o VIA) scrivendo anche dei motivi chiari, affinché le eventuali “contro deduzioni” siano anche queste più chiare e precise e quindi più utili alle verifiche delle violazioni della VAS (o VIA).

Al Dott. Ion Codescu

Direzione Generale - Ambiente
Capo Unità ENV.A.1 - Infrazioni

Rue de la Loi, 200

B-1049 BRUXELLES (Belgio)

ENV-D02@ec.europa.eu

e per conoscenza a:

A Dott. Giorgio Orsoni
Sindaco di Venezia

Cà Farsetti - San Marco 4136

30100 - VENEZIA

protocollo@pec.comune.venezia.it

Alla Direzione Avvocatura Civica

avvocaturacivica@comune.venezia.it



COMMISSIONE EUROPEA
DIREZIONE GENERALE
AMBIENTE
Direzione D - Applicazione, governance e semestre europeo
ENV.D.2 - Applicazione, politica di coesione e semestre europeo, Gruppo 2
Il Capo Unità

Bruxelles, 30/07/2013

ENV.D.2/GM/vf/CHAP(2012)03071

Beniamino Sandrini
Via del Fante, 21
37066 - Sommacampagna (VR)
ITALIA

E-mail: beniaminosandrini@virgilio.it

Oggetto: Sue lettere del 7 marzo 2012 e del 30 aprile 2012, protocollate con riferimento CHAP(2012)03071

Gentile Signore,

La ringrazio per le lettere in oggetto, con cui ha presentato contro-osservazioni all'archiviazione del caso CHAP(2012)00633 annunciata con mia lettera del 6 marzo 2012 e confermata con mia lettera del 30 aprile 2012.

Poiché per un disguido amministrativo le Sue lettere in oggetto sono state registrate nel sistema CHAP quando ormai la precedente pratica CHAP(2012)00633 era stata archiviata, le Sue contro-osservazioni vengono ora esaminate nell'ambito della nuova pratica CHAP(2012)03071 (riferimento da menzionare in tutta la corrispondenza successiva).

Ai sensi dell'articolo 17 TUE, la Commissione ha il compito di vigilare sulla corretta applicazione del diritto dell'Unione europea. La Commissione esercita tale funzione di controllo anche rispetto alle situazioni denunciate dai singoli cittadini e, ove riconosca, nelle situazioni denunciate, una potenziale violazione del diritto dell'Unione europea, può intervenire presso le autorità degli Stati membri.

Nelle lettere in oggetto Lei ribadisce la presunta violazione della direttiva 2001/42/CE (la "direttiva VAS") in relazione ai "Contratti di programma" conclusi tra ENAC e le società di gestione aeroportuali.

Al riguardo La informo che, dopo aver attentamente analizzato le Sue contro-osservazioni, la Commissione non ha individuato nuovi elementi atti a modificare le conclusioni raggiunte da questi servizi nell'ambito della pratica CHAP(2012)00633.

Più in particolare mi preme precisare che l'art. 2 della direttiva VAS è formulato in questi termini: "Ai fini della presente direttiva: a) per "piani e programmi" s'intendono i piani e i programmi, compresi quelli cofinanziati dalla Comunità europea, nonché le loro

modifiche: - che sono elaborati e/o adottati da un'autorità a livello nazionale, regionale o locale oppure predisposti da un'autorità per essere approvati, mediante una procedura legislativa, dal parlamento o dal governo e - che sono previsti da disposizioni legislative, regolamentari o amministrative; (...)"

I "Contratti di programma" stipulati dall'ENAC sembrano avere natura di convenzione, in quanto sono stipulati dall'ENAC con i singoli gestori aeroportuali allo scopo di definire, per il periodo di regolazione, obiettivi di produttività, di efficienza e di qualità per i servizi resi in esclusiva dalla concessionaria, prossimi a quelli che sarebbero garantiti da mercati concorrenziali, oltre che condizioni di equilibrio economico finanziario idonee a consentire alla concessionaria di far fronte, nel periodo di regolazione, oltre che agli obiettivi di cui sopra, agli ulteriori impegni legati alla realizzazione in autofinanziamento degli interventi di ammodernamento e sviluppo delle infrastrutture. Ne consegue che lo strumento "Contratto di programma" non pare costituire un "piano o programma" ai sensi dell'articolo 2 della direttiva VAS ed esula dunque dall'ambito d'applicazione della direttiva.

Per questo motivo, sulla base dell'insieme delle informazioni disponibili, questi servizi non ritengono configurabile alcuna violazione della direttiva 2001/42/CE in relazione ai "Contratti di programma" oggetto della Sua segnalazione. Di conseguenza, Le comunico che, decorse quattro settimane dalla presente, in assenza di nuovi elementi che consentano di riconsiderare le conclusioni raggiunte, la pratica CHAP in oggetto sarà archiviata.

Mi pregio porgere distinti saluti.

p.o. Jonathan D. Parker

Ion Codescu

Di questa comunicazione si apprende comunque che, con i "Contratti di Programma", l'ENAC autorizza le Società Aeroportuali alla: "realizzazione in autofinanziamento degli interventi di ammodernamento e sviluppo delle infrastrutture"... il che, senza VAS o senza VIA, sarebbe una autorizzazione illegittima!

 Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

 ENAC Ente Nazionale Aviazione Civile

AEROPORTO "MARCO POLO" DI VENEZIA



PROGRAMMA DEGLI INTERVENTI

PIANO DECENNALE 2012/2021

Rev. 0 - Prima emissione - aprile 2011

Rev. 1 - Prescrizioni ENAC - maggio 2011

Rev. 2 - Ulteriori prescrizioni ENAC - maggio 2011

SCHEDA D

Secondo la Commissione Europea Ambiente - i "Contratti di Programma", stipulati da ENAC sembrano avere natura di "convenzione"... quando in realtà poi, invece, si utilizza questo strumento per autorizzare opere e interventi come previsti nel PIANO degli Investimenti e nel PIANO della Qualità e Ambiente (che sono parte essenziale del "Contratto di Programma") e dato che questi due PIANI sarebbero dei PIANI... -sembra- essere logico che questi... PIANI... dovrebbero essere sottoposti a VAS.

E di poche settimane fa la notizia che nell'autunno prossimo, il Parlamento Europeo verrà chiamato ad esprimersi su una nuova versione della Direttiva V.I.A., in particolare sul "conflitto d'interesse che troppo spesso vede coincidere il committente di un progetto e chi dovrebbe controllare la corretta applicazione della direttiva..." (ENAC è proponente delle procedure di VIA e ENAC dovrebbe vigilare se gli Aeroporti rispettano la VIA) e anche "contro il cosiddetto "salami slicing", ovvero la valutazione ambientale di parti separate di un singolo progetto" che come è noto... spesso accade negli Aeroporti italiani quando questi presentano la VIA, anche se in genere... non la presentano mai!!!

Prendendo come esempio il “Contratto di Programma” (vedi sotto) come sottoscritto tra ENAC e SAVE (Società Gestore dell’Aeroporto di Venezia) e approvato con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, nel seguito, verranno evidenziate una serie di azioni che interessano e coinvolgono la V.A.S.

1. [Decreto del presidente del Consiglio dei Ministri del 28.12.2012](#)
2. [Contratto di programma in deroga ENAC-SAVE.](#)
3. [Atto aggiuntivo ENAC-SAVE.](#)
4. [Documento Tecnico di Regolazione Tariffaria.](#)
5. [Allegato 2 - Piano degli investimenti - Relazione decennale](#)
6. [Piano degli investimenti - Scheda A.](#)
7. [Piano degli investimenti - Scheda B.](#)
8. [Piano degli investimenti - Scheda C.](#)
9. [Piano degli investimenti - Scheda D.](#)
10. [Allegato 3 - Piano della qualità e dell'ambiente.](#)
11. [Allegato 3 - Piano della qualità e dell'ambiente.](#)
12. [Allegato 4 - Previsioni di traffico.](#)
13. [Allegato 5 - Linee di attività.](#)
14. [Allegato 6 - Servizi regolamentati](#)
15. [Allegato 7 - tabella 1](#)
16. [Allegato 7 - tabella 2](#)
17. [Allegato 8 - Autocertificazioni](#)
18. [Allegato 9 - Autocertificazione investimenti.](#)
19. [Allegato 9b - Autocertificazione discontinuità di costo.](#)
20. [Allegato 9 bis - scheda A.](#)
21. [Allegato 9 bis - scheda B.](#)
22. [Allegato 9 bis - scheda C – agosto.](#)
23. [Allegato 9 bis - scheda C – dicembre.](#)
24. [Allegato 9 bis - scheda D](#)
25. [Allegato 10 - Articolazioni tariffaria](#)
26. [WACC Incrementale per investimenti strategici](#)

www.enac.gov.it/La_Regolazione_Economica/Aeroporti/Contratti_di_Programma/Stipulati/info599322602.html

Che l’Aeroporto di Venezia continui ad operare, da decenni, senza aver mai ottenuto un parere favorevole di una procedura di VIA, anche questo sarebbe un dettaglio da ricordare alla Commissione, la quale starebbe indagando su questa violazione della VIA con la Pratica: EU PILOT 3720/12/ENVI, non solo sull’Aeroporto di Venezia, ma anche su altri aeroporti. (www.vivicaselle.eu/file/ComEurENVI-16072012.pdf)

Dalla lettura del DPCM che ha approvato il “Contratto di Programma” tra ENAC e SAVE per l’Aeroporto di Venezia, si apprende questo: *“**CONSIDERATO che, ai fini della stipula del Contratto di programma, la Società SAVE ha presentato all’ENAC il Piano degli investimenti da realizzare nel periodo di vigenza del contratto e che lo stesso è stato approvato con provvedimento dell’ENAC - Direzione Pianificazione e Progetti n. 70206/IPP del 31 maggio 2011, previa verifica della coerenza di tale Piano con gli altri documenti di programmazione pluriennale concernenti l’aeroporto veneziano ed in particolare con il Piano di Sviluppo Aeroportuale (Master Pian)...** il tutto per un Aeroporto... **mancante del Decreto VIA.**”*

ENAC approva i Piani di Sviluppo Aeroportuale... ENAC approva il Piano degli Investimenti... ENAC approva i “Contratti di Programma”... ENAC presenta le richieste di sottoposizione alla VIA... ENAC poi autorizza anche le nuove rotte e gli incrementi capacitivi di traffico... ENAC dovrebbe anche essere lo stesso Ente Pubblico che dovrebbe controllare se gli Aeroporti rispettano le direttive VIA e VAS... ma poi se la Commissione Europea Ambiente interroga le autorità italiane sulla corretta applicazione della Direttiva VIA e VAS, è sempre la stessa ENAC che fornisce le risposte durante le indagini aperte nelle pratiche EU PILOT?

Parrebbe pertanto che in merito al rapporto tra ENAC e le Società di Gestioni Aeroportuali, in particolare soprattutto in merito alle problematiche VIA e VAS... possa esserci un evidente **“conflitto d’interesse”**?



COMUNE DI VENEZIA

In merito ai Contratti di Programma stipulati da ENAC con le società di gestione Aeroportuali, visto che la presente segnalazione ha come oggetto: **“Violazione della Direttiva 2001/42/CE - (la Direttiva V.A.S.) in relazione ai “Contratti di Programma” conclusi tra ENAC e Società di Gestione Aeroportuali FOCUS sull’Aeroporto di Venezia e sul “Contratto di Programma” ENAC-SAVE”** si evidenzia quanto agli atti del Comune di Venezia e quindi si evidenzia la Delibera di Giunta n° 515 del 5 Novembre 2012 avente ad oggetto: **“Comune di Venezia - autorizzazione a proporre ricorso ex art. 116 cpa avanti il TAR Veneto nei confronti di ENAC - Ente Nazionale per l’Aviazione Civile”**.

http://portale.comune.venezia.it/utilities/deliberegiunta/files/2012/DG_2012_515_testo.pdf

Estratto dal registro delle deliberazioni della **GIUNTA COMUNALE**

N° 515 / / SEDUTA DEL 5 NOVEMBRE 2012

Presenti Assenti

<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Giorgio ORSONI	Sindaco
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Sandro SIMIONATO	V.Sindaco,Assessore
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Tiziana AGOSTINI	Assessore
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Ugo BERGAMO	“
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Gianfranco BETTIN	“
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Andrea FERRAZZI	“
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Bruno FILIPPINI	“
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Pier Francesco GHETTI	“
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Alessandro MAGGIONI	“
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Ezio MICELLI	“
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Roberto PANCIERA	“
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Antonio PARUZZOLO	“
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Carla REY	“

13 0

Presiede la seduta il Sindaco **Giorgio ORSONI**

Partecipa il V. Segretario Generale **Francesco VERGINE**

N. 515 –

Liti: Comune di Venezia – autorizzazione a proporre ricorso ex art. 116 c.p.a. avanti il T.A.R. Veneto nei confronti di E.N.A.C. – Ente Nazionale per l'Aviazione Civile.

LA GIUNTA COMUNALE
su proposta del Signor Sindaco

premessi che:

1. Con nota prot. n. 432008 del 12/10/2012, il Comune di Venezia, nella persona del Sindaco pro tempore, ha inoltrato a E.N.A.C. formale richiesta di accesso agli atti avente ad oggetto il contratto di programma in fase di stipula tra E.N.A.C. e SAVE s.p.a., predisposto ex art. 704, comma 4 del Codice della Navigazione ed interessante l'aeroporto Marco Polo di Venezia;
2. In pari data, il Comune di Venezia diffidava E.N.A.C. a non stipulare il contratto di programma succitato prima della sua trasmissione al Comune e prima di avere ricevuto da questo le osservazioni del caso;
3. con successiva nota prot. n. 133878 del 18/10/2012, E.N.A.C. diniegava l'accesso, rappresentando che il Comune di Venezia non avrebbe, ex lege, alcun diritto a partecipare al relativo procedimento di stipula;
4. con nota prot. n. 453570 in data 24/10/2012, il Comune di Venezia ribadiva la sussistenza del suo buon diritto ad accedere ai contenuti del succitato contratto di programma, ex artt. 3, comma 2 e 13 d.lgs. n. 267/2000, che attribuiscono all'ente locale tutte le funzioni amministrative che riguardano il territorio comunale ed in particolare il suo assetto ed utilizzo.
5. essendo detta ultima nota rimasta priva di seguito, si rende necessario adire il T.A.R. Veneto ex art. 116 c.p.a., affinché venga ordinata a E.N.A.C. l'esibizione del documento richiesto.

tutto ciò premesso

Visto il parere di regolarità dell'Avvocato Direttore per quanto di competenza (art. 49 T.U. 267/2000); **nonchè del Responsabile Contabile;**

A voti unanimi

d e l i b e r a

- autorizzare il Sindaco a proporre ricorso avanti il T.A.R. Veneto ex art. 116 c.p.a., affinché venga ordinata ad E.N.A.C. l'esibizione del contratto di programma stipulato ex art. 704, comma 4 del Codice della Navigazione con SAVE s.p.a. ed avente ad oggetto l'aeroporto Marco Polo di Venezia, affidandone il patrocinio all'Avvocatura Civica.
- la presente deliberazione comporterà una presunta spesa di € 600,00 per contributo unificato necessario per l'iscrizione a ruolo della causa, da porsi a carico del Bilancio 2012 al cap. 10507 art. 006.
- dichiarare la presente deliberazione immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 134 co. 4 t.u. 267/2000.

P.D. N. 681/2012

Non sono a conoscenza se poi il TAR del Veneto si è espresso in merito a questa richiesta del Sindaco di Venezia di poter accedere agli atti dell'ENAC, ma credo sia significativo il segnalare che il "Contratto di Programma", se va ad incidere - come riportato in delibera - *"sul territorio ed in particolare il suo assetto ed utilizzo"*, è evidente che la procedura giusta e corretta è quella prevista dalla Direttiva VAS.

Premesso e visto il comportamento del Sindaco di Venezia, relativamente al "Contratto di Programma" tra ENAC e SAVE, (anche per il Sindaco che ci legge "per conoscenza") ricordiamo la lettera ricevuta dalla Commissione Europea Ambiente avente come protocollo: CHAP(2012)03071 del 30 Luglio 2013.

Più in particolare mi preme precisare che l'art. 2 della direttiva VAS è formulato in questi termini: "Ai fini della presente direttiva: a) per "piani e programmi" s'intendono i piani e i programmi, compresi quelli cofinanziati dalla Comunità europea, nonché le loro modifiche: - che sono elaborati e/o adottati da un'autorità a livello nazionale, regionale o locale oppure predisposti da un'autorità per essere approvati, mediante una procedura legislativa, dal parlamento o dal governo e - che sono previsti da disposizioni legislative, regolamentari o amministrative; (...)".

I "Contratti di programma" stipulati dall'ENAC sembrano avere natura di convenzione, in quanto sono stipulati dall'ENAC con i singoli gestori aeroportuali allo scopo di definire, per il periodo di regolazione, obiettivi di produttività, di efficienza e di qualità per i servizi resi in esclusiva dalla concessionaria, prossimi a quelli che sarebbero garantiti da mercati concorrenziali, oltre che condizioni di equilibrio economico finanziario idonee a consentire alla concessionaria di far fronte, nel periodo di regolazione, oltre che agli obiettivi di cui sopra, agli ulteriori impegni legati alla realizzazione in autofinanziamento degli interventi di ammodernamento e sviluppo delle infrastrutture. Ne consegue che lo strumento "Contratto di programma" non pare costituire un "piano o programma" ai sensi dell'articolo 2 della direttiva VAS ed esula dunque dall'ambito d'applicazione della direttiva.

Visto il ricorso al TAR del Veneto del Sindaco di Venezia e visto le considerazioni come espresse dalla Commissione Europea Ambiente, il sottoscritto, ritiene utile ed indispensabile, far conoscere anche alla Amministrazione Comunale di Venezia quanto determinato nella lettera ricevuta, invitando il Sindaco di Venezia a contattare la Direzione Ambiente, inviando il testo del Ricorso al TAR anche alla Commissione.



COMUNE DI VENEZIA

Sempre in merito ai Contratti di Programma stipulati da ENAC con le società di gestione Aeroportuali, visto che la presente segnalazione ha come oggetto: **“Violazione della Direttiva 2001/42/CE - (la Direttiva V.A.S.) in relazione ai “Contratti di Programma” conclusi tra ENAC e Società di Gestione Aeroportuali FOCUS sull’Aeroporto di Venezia e sul “Contratto di Programma” ENAC-SAVE”** si evidenzia quanto deliberato dal Comune di Venezia con un’altra Delibera di Giunta la n° 60 del 22 febbraio 2013 avente ad oggetto: **“Liti: Comune di Venezia - autorizzazione a proporre ricorso avanti il TA.R. Veneto per l’annullamento del contratto di programma stipulato ex art. 704, comma 4 C.N. tra ENAC e SAVE. Reg. 115/2013”**.

http://portale.comune.venezia.it/utilities/deliberegiunta/files/2013/DG_2013_60_testo.pdf

Estratto dal registro delle deliberazioni della **GIUNTA COMUNALE**

SEDUTA DEL 22 FEBBRAIO 2013

NR 60 - 7

Presenti	Assenti			
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Giorgio	ORSONI	Sindaco
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Sandro	SIMIONATO	V. Sindaco, Assessore
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Tiziana	AGOSTINI	Assessore
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Ugo	BERGAMO	“
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Gianfranco	BETTIN	“
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Andrea	FERRAZZI	“
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Bruno	FILIPPINI	“
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Francesco	GHETTI	“
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Alessandro	MAGGIONI	“
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Ezio	MICELLI	“
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Roberto	PANCIERA	“
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Antonio	PARUZZOLO	“
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Carla	REY	“
<hr/>	<hr/>			
12	1			

Presiede la seduta il Sindaco **GIORGIO ORSONI**

Partecipa il Segretario Generale **RITA CARCO'**

N. 60: Liti: Comune di Venezia – autorizzazione a proporre ricorso avanti il T.A.R. Veneto per l’annullamento del contratto di programma stipulato ex art. 704, comma 4 C.N. tra ENAC e SAVE. Reg. 115/2013

LA GIUNTA COMUNALE

su proposta del Signor Sindaco

premesse che

1. Con D.P.C.M. del 28/12/2012 è stato approvato il contratto di programma stipulato tra ENAC e SAVE ai sensi dell’art. 704, comma 4 del Codice della Navigazione, avente ad oggetto, tra l’altro, la realizzazione di alcuni interventi nell’ambito dell’aeroporto Marco Polo di Venezia, rivelatisi fortemente lesivi delle scelte pianificatorie operate dall’Amministrazione nell’ambito delle proprie competenze in materia di disciplina e sviluppo del territorio;
2. il contratto prevede in particolare la realizzazione, all’interno del sedime aeroportuale, della stazione sotterranea della linea ferroviaria dell’Alta Velocità, che dovrebbe collegare la stazione di Mestre e l’aeroporto di Tessera, mediante un tunnel sotto alla gronda lagunare;
3. detto intervento è del tutto difforme da quanto previsto dal PAT, che l’ha espressamente escluso, favorendo il vaglio di ipotesi alternative che conducano alla valorizzazione ed al potenziamento dei tracciati ferroviari esistenti;
4. lo stesso impedirebbe peraltro lo sviluppo di tutte le aree attraversate, quali in particolare la zona di via Torino, di Campalto e di Tessera, secondo le concrete previsioni del PAT;
5. il contratto di programma prevede poi l’acquisizione dell’area ex aeroterminal, ove destinarla alla realizzazione di un nuovo Terminal Acqueo, Hotel e Centro Congressi;
6. l’intervento da ultimo citato risulta in contrasto con le indicazioni fornite dal PAT per quell’area, considerata strategica per la realizzazione del sistema dei terminal di interscambio terra-acqua, per la riorganizzazione dei flussi turistici dalla Terraferma alla Città Storica e viceversa;
7. il contratto di programma prevede inoltre la realizzazione della fermata della linea metropolitana sublagunare;

8. nel PAT non vi è alcun riferimento alla realizzazione di un collegamento sublagunare tra l'aeroporto e la Città Storica;
9. le previsioni del contratto di programma incidono dunque sulle scelte pianificatorie operate dal Comune di Venezia nell'ambito delle proprie competenze, quali attribuite ex artt. 3, comma 2 e 13 d.lgs. n. 267/2000, pur non essendo quest'ultimo stato mai formalmente coinvolto nella procedura volta alla sua approvazione;
10. il contratto è stato in definitiva approvato in aperta violazione delle norme sul giusto procedimento e sulla trasparenza dell'azione amministrativa, che impongono il coinvolgimento dei soggetti direttamente coinvolti nella definizione dei concerti contenuti della stessa;
11. si rende pertanto necessario adire il T.A.R. Veneto al fine di ottenere l'annullamento del contratto in parola.

Tutto ciò premesso

Visto il parere di regolarità dell'Avvocato Direttore per quanto di competenza ed il parere contabile (art. 49 t.u. 267/2000);

A voti unanimi

d e l i b e r a

1. autorizzare il Sindaco a proporre ricorso avanti il T.A.R. Veneto affinché venga disposto l'annullamento del contratto di programma stipulato ex art. 704, comma 4 del Codice della Navigazione tra ENAC e SAVE s.p.a. ed avente ad oggetto lo sviluppo dell'aeroporto Marco Polo di Venezia, affidandone il patrocinio all'Avvocatura Civica;
2. la presente deliberazione comporterà una presunta spesa di € 600,00 per spese vive da porsi a carico del Bilancio 2013 cap. 0010502 art. 19;
3. dichiarare la presente deliberazione immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 134 co. 4 t.u. 267/2000.

Nemmeno di questo secondo Ricorso al TAR del Veneto da parte del Comune di Venezia, nei confronti del "Contratto di Programma" come stipulato tra ENAC e SAVE, il sottoscritto ad oggi non ha ancora preso visione, ma che il Comune di Venezia chieda l'annullamento del "Contratto di Programma" avente ad oggetto lo "sviluppo dell'Aeroporto Marco Polo" evidenzia che... se detto "Programma" fosse stato sottoposto a VAS, tutti i soggetti direttamente coinvolti, tra cui i "cittadini interessati" avrebbero potuto apportare il loro contributo e fornire le proprie osservazioni all'interno di un procedimento di VAS.

Parrebbe pertanto essere evidente che quanto riportato nella comunicazione della Direzione Generale Ambiente della Commissione Europea, che "*sembrerebbe avere natura di convenzione*" e anche di "*non costituire un piano o programma*" **sia una errata interpretazione della Direzione Generale Ambiente.**

Se il "**Contratto di Programma**" fosse solo una "**Convenzione tra ENAC e SAVE**" questa si chiamerebbe "**Convenzione**" e non sarebbe da sottoporre a VAS. Ma dato che **quanto autorizzato da ENAC, permette poi alle società aeroportuali di ampliare e potenziare le infrastrutture aeroportuali** - quasi sempre

violando anche la VIA suddividendo in diversi stralci gli interventi da realizzare - parrebbe essere invece evidente che il “**Contratto di Programma**” essendo appunto un “**Programma**” - che ha anche incidenza sulle scelte urbanistiche dei Piani di Assetto del Territorio - questo... **debba essere sottoposto a VAS.**

Dalla lettura del “**Contratto di Programma**” stipulato tra ENAC e SAVE in data 26.10.2012 emerge questo:

www.enac.gov.it/repository/ContentManagement/information/P599322602/Schema_contratto_ENAC_SAVE_firmato_15012013.pdf

Articolo 12

Piano degli investimenti

1. Il Piano decennale degli investimenti di cui all'Allegato 2 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 in ciascuno dei due sottoperiodi individuati dal presente contratto all'art.3. Il suddetto Piano individua separata mente anche gli interventi di manutenzione straordinaria da effettuarsi in ciascun sottoperiodo.
2. Le schede A,B,C e D. che integrano il **Piano degli investimenti decennale**, sono elaborate all'atto della stipula per il solo primo periodo tariffario. Entro 60 giorni dalla approvazione del bilancio dell'esercizio coincidente con il penultimo anno del primo sotto periodo tariffario la Società è tenuta a presentare all'ENAC la documentazione e l'aggiornamento dei dati previsti dal Documento Tecnico di Regolazione Tariffaria al paragrafo 8, punti 8.2 e 8.3 unitamente alle schede A,B,C e D del Piano degli Investimenti del secondo sottoperiodo tariffario.
3. 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**, fatti salvi eventuali scostamenti e/o ritardi dovuti a cause di forza maggiore.
4. Gli **interventi indicati nel Piano degli investimenti**, sulla cui base sono programmati ex ante i parametri *k* riportati nell'Allegato 7, Tabella 1, **saranno annualmente riconosciuti in tariffa, nei limiti del costo effettivamente consuntivato**, mediante l'inclusione nel sopra citato parametro *k*:
 - a. **per le lavorazioni in corso**: della remunerazione, **calcolata sugli importi risultanti dai SAL** (Stato di Avanzamento Lavori) emessi nelle forme prescritte e nel rispetto della tempistica fissata dal crono programma nell'anno successivo a quello della loro intervenuta contabilizzazione;
 - b. **per le opere realizzate**: della pertinente quota di tutti i costi operativi/gestionali (p.e. utenze, manutenzioni, pulizie, ecc) e di capitale, a partire dall'anno successivo a quello della loro entrata in esercizio, tenuto conto di quanto previsto ai successivi commi 5, 6 e 7 ed all'art. 15;
 - c. per gli **interventi di manutenzione straordinaria**: della pertinente quota di remunerazione ed ammortamento, in ragione del valore capitalizzato dell'intervento, a partire dall'anno successivo a quello della loro effettuazione;
 - d. **nuovi apparati ed attrezzature**, definiti ex ante in via previsionale, saranno annualmente riconosciuti in tariffa mediante l'inclusione nel parametro *k*, nei limiti del costo effettivamente contabilizzato, nell'anno successivo a quello della loro intervenuta contabilizzazione.
5. **La Società provvede a presentare all'ENAC, entro il 30 settembre di ciascun anno, una dichiarazione di pre-consuntivo** a firma del rappresentante legale - resa ai sensi del D.P.R. 28 dicembre 2000, n. 445 e redatta secondo lo schema allegato al presente contratto (Allegato 9) - **attestante lo stato, rilevato al 31 agosto e prevedibile al 31 dicembre, degli adempimenti relativi a ciascuno degli interventi previsti dal Piano degli Investimenti** di cui all'Allegato 2 per l'annualità di riferimento, unitamente alle schede di cui all'Allegato 9-8is. In coerenza con tale dichiarazione, la Società presenterà anche il calcolo del coefficiente *k* da applicare a ciascun servizio regolamentato in ragione della realizzazione di tali interventi, ferme restando le verifiche di cui al successivo art. 15. Il coefficiente *k* sarà determinato, secondo le modalità indicate dalle Linee guida, utilizzando il tasso di remunerazione di cui all'art. 18 e le stime di traffico di cui all'Allegato 4.
6. Entro il 30 aprile di ciascun anno, la Società provvede a presentare all'ENAC analoga dichiarazione a quella di cui al precedente comma 5, **attestante a consuntivo, le nuove opere entrate in esercizio**, i SAL emessi e gli interventi di manutenzione straordinaria effettuati alla data del 31 dicembre dell'anno precedente. Con la medesima dichiarazione la Società provvede a rendere la dovuta informativa in ordine agli **adempimenti di Piano inerenti gli obblighi di progettazione previsti per l'annualità precedente**.
7. Lo scostamento eventualmente rilevato dall'ENAC, sulla base della dichiarazione di consuntivo di cui al precedente comma 5, sarà contabilizzato e recuperato - maggiorato degli interessi calcolati in applicazione del tasso nominale di cui al seguente art. 18 - attraverso il saldo delle poste figurative di cui all'art. 10.
8. Tali dichiarazioni formeranno **oggetto di specifiche verifiche che l'ENAC** medesimo si riserva di condurre, anche a campione, per ciascuna annualità attraverso propri ispettori.
9. **La non veridicità delle dichiarazioni rese** ai sensi dei precedenti comma 5 e 6, comporta, in qualsiasi momento essa venga accertata, anche successivo alla scadenza del presente contratto, il recupero, a valere sul saldo delle poste figurative in essere al momento di tale accertamento, degli importi indebitamente percepiti dalla Società, maggiorati degli interessi calcolati in applicazione del tasso nominale di cui al successivo art. 18, ol tre che l'applicazione delle misure previste all'art. 19, comma 4.
10. **Per gli investimenti per la cui realizzazione sia previsto un progetto esecutivo approvato da ENAC**, l'eventuale maggior onere sostenuto per la realizzazione rispetto al costo risultante dal progetto medesimo, costituisce "Rischio di costruzione" a carico della Società ad esclusione dei casi in cui l'incremento dei costi risulti da una perizia di variante in corso d'opera, per una delle cause previste dall'art. 132, comma 1, le t. a), b), c), d), e comma 3, del d.lgs. 12 aprile 2006, n. 163 e s.m.i.. In ta li casi, il maggiore onere sostenuto verrà riconosciuto **previa approvazione della perizia di variante da parte dell'ENAC**.

Che poi nel “**Contratto di PROGRAMMA**”, che contiene il “**PIANO degli Interventi di ammodernamento, ampliamento, sviluppo delle infrastrutture ed impianti aeroportuali**”, non vi sia mai cenno che prima di qualsiasi intervento e/o opera che abbia da creare incrementi capacitivi di traffico sia d'obbligo ottenere un **parere favorevole ad una V.A.S.** e/o un **parere favorevole ad una V.I.A.** anche nel “**Contratto di PROGRAMMA**” firmato tra ENAC e SAVE... **non vi cenno che in Italia vanno applicate le direttive VIA e VAS.**

In merito al “Contratto di Programma” tra ENAC e SAVE, se leggiamo un articolo di “VENEZIATODAY” del 26 ottobre 2012 a titolo: “**Firma contratto di programma Save-Enac, 26 ottobre 2012** - Arriva la sospirata firma: Save ed Enac rinnovano il contratto di programma” con sottotitolo: “**Firma contratto di programma Save-Enac, 26 ottobre 2012** - L'intesa prevede investimenti per l'aeroporto Marco Polo per 328.640.100 di euro in quattro anni. In dieci anni, invece, saranno spesi 604.573.153 euro. L'Enac: “Un'intesa che ha valenza strategica”” e questo testo:

Finalmente, dopo tante proteste, **è arrivata la firma sul contratto di programma tra Enac**, l'Ente nazionale aviazione civile, e **Save**, la società di gestione dell'aeroporto Marco Polo di Venezia. L'intesa è stata siglata alla presenza del presidente dell'Ente Vito Riggio, del direttore generale dell'Enac Alessio Quaranta e del presidente di Save Enrico Marchi, che ora potrà ritoccare le tariffe all'insu, **a fronte di maggiori investimenti a favore dei passeggeri**.

La pubblicazione del contratto sulla Gazzetta Ufficiale è attesa entro fine anno. Gli investimenti programmati tra il 2012 e il 2016 ammontano complessivamente a 328.640.100 euro di cui 228.505.988 euro a carico del gestore e 100.134.112 euro a carico di terzi. **Gli investimenti programmati nel periodo nell'intero decennio 2012 – 2021 ammontano, invece, complessivamente, a 604.573.153 euro, di cui 409.488.606 euro a carico del gestore** e 195.084.547 euro a carico di terzi. L'incremento medio delle tariffe, rispetto alla media vigente al 2010, è di circa 5 euro come media nel quinquennio.

Il Presidente dell'Enac Vito Riggio nel salutare la firma, afferma: “**I contratti di programma hanno una valenza strategica per lo sviluppo del settore**. Quello firmato oggi da una parte permetterà a Save di avere certezza delle entrate necessarie allo **sviluppo del piano degli investimenti**, dall'altra fornirà all'Enac strumenti più incisivi per svolgere il proprio ruolo di vigilanza e controllo, compreso lo strumento sanzionatorio per l'eventuale mancato rispetto degli accordi”.

www.veneziatoday.it/cronaca/firma-contratto-programma-save-enac-26-ottobre-2012.html

Come possano “spendere” 328 milioni di euro in quattro anni... senza prima aver superato positivamente una procedura di VAS o una VIA, al sottoscritto pare “anomalo” o tutto questo viene realizzato senza VIA.

CONCLUSIONI:

Visto quanto riportato nell'ultimo paragrafo della lettera CHAP(2012)03071 e come qui sotto evidenziato:

Per questo motivo, sulla base dell'insieme delle informazioni disponibili, questi servizi non ritengono configurabile alcuna violazione della direttiva 2001/42/CE in relazione ai “Contratti di programma” oggetto della Sua segnalazione. Di conseguenza, Le comunico che, decorse quattro settimane dalla presente, in assenza di nuovi elementi che consentano di riconsiderare le conclusioni raggiunte, la pratica CHAP in oggetto sarà archiviata.

Visto che il “Contratto di Programma” che ENAC stipula con le Società di Gestione Aeroportuali, va ben oltre quello che potrebbe essere una “Convenzione”, ma che essendo quindi un vero “Programma” (che, tra l'altro, prevede considerevoli investimenti e la realizzazione di nuove opere) il sottoscritto ritiene che la Direzione Generale Ambiente abbia da riconsiderare le conclusioni raggiunte confermando una palese violazione della Direttiva VAS.

Alla Direzione Generale Ambiente della Commissione Europea, comunque si chiede copia della documentazione che è intercorsa tra la Direzione stessa e le Autorità Italiane, al fine di poter “contro dedurre” anche in merito alle dichiarazioni dei vari Enti Pubblici che possano aver inviato alla Direzione Generale Ambiente stessa relativamente all'oggetto della presente.

Alla Direzione Generale Ambiente della Commissione Europea - in attesa di prendere visione di detta documentazione come sopra richieste e che è fondamentale per una corretta contro deduzione da parte del sottoscritto - si chiede pertanto di non archiviare la pratica CHAP in oggetto.

Al Comune di Venezia, si chiede di poter acquisire una copia del Ricorso al TAR Veneto contro il “Contratto di Programma” tra ENAC e SAVE, al fine che il sottoscritto possa inviarlo alla Direzione Generale Ambiente della Commissione Europea come “NUOVO ELEMENTO” e/o in subordine si chiede che il Comune di Venezia abbia da inviare “direttamente” alla Direzione detto Ricorso al TAR Veneto entro le 4 settimane a partire dalla data del 31 Luglio 2013.

Nella fondata speranza che la Direzione Europea Ambiente della Commissione Europea abbia quindi da “riconsiderare” la propria determinazione, si porgono i più distinti saluti.

Un cittadino “nativo” di Caselle:

Beniamino Sandrini

beniamino.sandrini@postacertificata.gov.it