

**Beniamino Sandrini**

**Via del Fante, n° 21**

37066 CASELLE di Sommacampagna

T. 0458581200 Cell. 3485214565

Mail: beniaminosandrini@virgilio.it

**PROJECT**

TO

**PROTECT**

**COME SALVARE  
CASELLE**

**PROGETTARE**

PER

**PROTEGGERE**

[www.vivicaselle.eu](http://www.vivicaselle.eu)

Caselle d'Erbe, 18.11.2015

**Ares(2015)1035687 - Ares(2015)663090**

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 **Ministero dell'Ambiente**  
Direz. Generale V.I.A. - V.A.S.  
[dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it](mailto:dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it)

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](mailto:ENV-D02@ec.europa.eu)

e per conoscenza:

All' **On. Arianna Spessotto**

[spessotto\\_a@camera.it](mailto:spessotto_a@camera.it)

Al **Sen. Gianni Pietro Giroto**

[giannipietro.giroto@senato.it](mailto:giannipietro.giroto@senato.it)

All' **On. Gian Pietro Dal Moro**

[dalmoro\\_g@camera.it](mailto:dalmoro_g@camera.it)

All' **Avv. Paola Noemi Furlanis**

Presidente Commissione V.I.A.  
della Regione Veneto  
[protocollo.generale@pec.regione.veneto.it](mailto:protocollo.generale@pec.regione.veneto.it)

**TERZA INTEGRAZIONE** alla PRECEDENTE SEGNALAZIONE – PARI OGGETTO – del 13.08.2015

**Oggetto:** **Richiesta di apertura di una Procedura di Infrazione di V.I.A. relativa al Masterplan dell'Aeroporto di Venezia da estendere anche agli Aeroporti di Treviso e Verona**

Prima di iniziare ad illustrare questa **TERZA INTEGRAZIONE** alla “**Richiesta di apertura di una Procedura di Infrazione di V.I.A. relativa al Masterplan dell'Aeroporto di Venezia**” si evidenzia che il precedente Oggetto viene così riscritto: “**Richiesta di apertura di una Procedura di Infrazione di V.I.A. relativa al Masterplan dell'Aeroporto di Venezia da estendere anche agli Aeroporti di Treviso e di Verona**”.

Visto che questa **TERZA INTEGRAZIONE** (indirizzata ancora alla Direzione Generale Ambiente della Commissione Europea, alla Direzione Generale VIA e VAS del Ministero dell'Ambiente e alla Presidenza della Commissione VIA della Regione Veneto) viene inviata anche a tre Parlamentari del Veneto: **On. Arianna Spessotto**, **Sen. Gianni Pietro Giroto** e **On. Gian Pietro Dal Moro** che, ultimamente, hanno presentato delle INTERROGAZIONI e viene inviata per “*loro opportuna conoscenza*” chiedendo un “*loro intervento*”.

Credo sia, oggi, necessario ricordare la nutrita corrispondenza intercorsa tra il sottoscritto e con vari Enti e Autorità Pubbliche, inerenti la **VIOLAZIONE della DIRETTIVA V.I.A. dei TRE AEROPORTI del VENETO** il cui “**Minimo Comune Denominatore**” è la **SAVE SpA**, società che gestisce l'Aeroporto di Venezia, ma che con più dell'80% delle quote di AERTRE Spa gestisce anche l'Aeroporto di Treviso e che - anche se **SAVE SpA** detiene solo il 40% della Valerio Catullo Spa - “*di fatto*”, gestisce anche l'Aeroporto di Verona ed è evidente che se i... **TRE AEROPORTI del VENETO sono senza V.I.A.**... forse **delle colpe sono di SAVE SpA**.

Se oggi viene inviata questa ulteriore integrazione è perché - anche se da articoli di giornali - solo ieri il sottoscritto ha appreso che è stata presentata una Terza Interrogazione al Parlamento Italiano il cui “Minimo Comune Denominatore” è la **SAVE SpA** che gestisce gli Aeroporti di Venezia, Treviso e Verona, che - come è noto - da decenni operano in mancanza del Decreto di Compatibilità Ambientale e quindi violando la Direttiva V.I.A.

Corrispondenza come intercorsa dal **10 09 2014** al **29 09 2015**

11 09 2014 [www.vivicaselle.eu/SAVE/20140911CHAP2011-0398.pdf](http://www.vivicaselle.eu/SAVE/20140911CHAP2011-0398.pdf)  
 03 10 2014 [www.vivicaselle.eu/SAVE/20141003ARES2014-3308001.pdf](http://www.vivicaselle.eu/SAVE/20141003ARES2014-3308001.pdf)  
 07 10 2014 [www.vivicaselle.eu/SAVE/20141007OSS-VIA-VE-01.pdf](http://www.vivicaselle.eu/SAVE/20141007OSS-VIA-VE-01.pdf)  
 08 10 2014 [www.vivicaselle.eu/SAVE/20141008OSS-VIA-VE-02.pdf](http://www.vivicaselle.eu/SAVE/20141008OSS-VIA-VE-02.pdf)  
 10 10 2014 [www.vivicaselle.eu/SAVE/20141010EUPilot3720-12-ENVI.pdf](http://www.vivicaselle.eu/SAVE/20141010EUPilot3720-12-ENVI.pdf)  
 09 03 2015 [www.vivicaselle.eu/SAVE/20150309ARES2015-1035687.pdf](http://www.vivicaselle.eu/SAVE/20150309ARES2015-1035687.pdf)  
 10 03 2015 [www.vivicaselle.eu/SAVE/20150310RIS-VIA-VE-MW-ris.pdf](http://www.vivicaselle.eu/SAVE/20150310RIS-VIA-VE-MW-ris.pdf)  
 17 07 2015 [www.vivicaselle.eu/SAVE/20150717OSS-VIA-VE-03.pdf](http://www.vivicaselle.eu/SAVE/20150717OSS-VIA-VE-03.pdf)  
 20 07 2015 [www.vivicaselle.eu/SAVE/20150720OSS-VIA-VE-04.pdf](http://www.vivicaselle.eu/SAVE/20150720OSS-VIA-VE-04.pdf)  
 27 07 2015 [www.vivicaselle.eu/SAVE/20150727OSS-VIA-VE-05.pdf](http://www.vivicaselle.eu/SAVE/20150727OSS-VIA-VE-05.pdf)  
 13 08 2015 [www.vivicaselle.eu/SAVE/20150813-VIA-VE-MW-ris-0.pdf](http://www.vivicaselle.eu/SAVE/20150813-VIA-VE-MW-ris-0.pdf)  
 21 09 2015 [www.vivicaselle.eu/SAVE/20150921-VIA-VE-MW-ris-1.pdf](http://www.vivicaselle.eu/SAVE/20150921-VIA-VE-MW-ris-1.pdf)  
 28 09 2015 [www.vivicaselle.eu/SAVE/20150928-VIA-VE-MW-ris-2.pdf](http://www.vivicaselle.eu/SAVE/20150928-VIA-VE-MW-ris-2.pdf)

## «Catullo, dateci un piano industriale. Il tempo è finito»

Dal Moro (Pd) interroga Delrio sullo stato dello scalo. La Spa replica: «Investimenti e progetti già noti»

**VERONA** Un'interrogazione al ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio per capire che cosa sta succedendo davvero all'aeroporto Catullo e per sapere che cosa il ministero conosce dello scalo di Verona.

È questa la nuova iniziativa dell'onorevole Gianni Dal Moro, la seconda puntata, come la definisce il parlamentare democratico, del suo impegno verso il Catullo. L'interrogazione è composta in realtà di tre domande specifiche: con la prima si chiede ad Enac se abbia approvato la procedura d'ingresso di Save, senza una gara ad evidenza pubblica; la seconda riguarda il piano industriale (se

esista oppure no); la terza, infine, pone la questione degli esuberanti del Catullo. «Nel 2013 - ha precisato l'onorevole Dal Moro - è stato approvato un piano industriale per l'aeroporto di Verona. Nei documenti a cui ho avuto accesso, invece, non c'è traccia di quel piano, approvato da tutti i soci, né di altri. Quindi, è importante capire se esista effettivamente un piano o se siamo alle solite promesse. Faccio notare che a Venezia sono partiti lavori per 250 milioni di euro con cantieri appaltati. A Verona, invece, sono stati investiti meno di un milione in manutenzioni e non in sviluppo».

Il tema degli investimenti,



**Dal Moro**  
Qui non possiamo aspettare, l'aeroporto di Verona è in agonia



L'aeroporto Catullo Nel mirino del Pd la scalata di Save

per quanto riguarda il Catullo, si intreccia inevitabilmente con i tempi: più sono lunghi, più si ritarda il rilancio dello scalo che sta provando ad uscire da un periodo molto difficile. «Dico semplicemente - ha ribadito Dal Moro - che se il piano riguarda il 2020 o dopo, non ce li abbiamo 5 anni di tempo, perché per allora il Catullo non ci sarà più. Non possiamo più aspettare: l'aeroporto è in agonia e tutto appare nebuloso».

Dall'aeroporto, tuttavia, arriva una nota che prova a fare chiarezza sul tema: «Catullo Spa, come già dichiarato, ribadisce che sono stati elaborati il Piano quadriennale 2015 - 2019

e il Piano di Sviluppo Aeroportuale 2015 - 2030, che indicano gli obiettivi, gli investimenti e lo sviluppo dello scalo nel breve e medio-lungo termine, come illustrato in più sedi. Il Piano quadriennale, approvato da Enac, è in fase attuativa, essendo stati avviati i cantieri in aeroporto. Il Piano di Sviluppo Aeroportuale 2015 - 2030 è stato presentato ad ENAC e siamo in attesa della relativa autorizzazione. Il Piano Industriale, documento aziendale strategico di pianificazione industriale è stato esaminato e approvato dal consiglio d'amministrazione».

**Sam.Nott.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**AEROPORTO.** Il deputato del Pd fa un'interrogazione al ministro Delrio

## Dal Moro contro il Catullo

### «Dov'è il piano di rilancio?»

**Enrico Giardini**

Esiste davvero un piano industriale sottoscritto dai soci pubblici della società Aeroporto Catullo e dalla società Save? E questo piano industriale è stato approvato dall'Enac, cioè l'Ente nazionale aviazione civile? Ed esso è vincolante per Save? Che cosa si fa, inoltre, per salvaguardare i posti di lavoro? Sono, queste, alcune domande po-

ste da Gianni Dal Moro, deputato del Pd, in una interrogazione al ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Graziano Delrio. Il passo di Dal Moro giunge dopo che egli stesso ha già illustrato un dossier sul caso-Catullo, in cui critica l'accordo fra Catullo e la Save, la società che già gestiva gli scali di Venezia e di Treviso. Nella sua interrogazione al ministro, Dal Moro prende le mosse da alcuni dati sul piano di sviluppo e di

rilancio di aeroporti italiani.

«Nel prossimo quinquennio sono previsti investimenti di tre miliardi 600 milioni per potenziare aeroporti sia sul fronte passeggeri sia sul versante merci», spiega, citando appunto gli aeroporti di Roma (investimenti per 1,6 miliardi), di Milano (910 milioni), Venezia (660 milioni), Bologna (112 milioni), Pisa-Firenze (85 milioni). «E per Verona?», si chiede Dal Moro. «Nel 2015 è stato inve-

stato meno di un milione in manutenzione e non in sviluppo», spiega il parlamentare, «come invece servirebbe. Ed esiste anche il rischio che il regolatore abbassi le tariffe per mancati investimenti. A Venezia, invece, sono già partiti lavori per 250 milioni, con cantieri appaltati. A Verona, invece, soltanto promesse e parole circa i potenziali che il sistema aeroportuale del Garda potrebbe avere se venisse sviluppato. Ma questo lo sapevamo già da tempo».

Secondo Dal Moro «l'aeroporto Catullo è in agonia e tutto appare nebuloso. E l'ultimo vero piano di rilancio era stato approvato dal Consiglio di amministrazione

ne della società Catullo nel 2013, prima dell'intesa con Save, e fra l'altro prevedeva il Progetto Romeo che avrebbe consentito di aumentare la capacità aeroportuale di Verona fino a cinque milioni di passeggeri. Ora non c'è traccia di questo piano industriale fra Catullo e Save. Per questo», conclude Dal Moro, «ho depositato l'interrogazione». In questa il deputato chiede anche «se l'Enac abbia approvato l'ingresso del partner privato senza procedura a evidenza pubblica» e «che cosa intenda fare il ministero per salvaguardare i posti di lavoro dei dipendenti messi in mobilità in questi giorni dal gruppo Catullo». •

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Di questi due articoli, in particolare da quello dell'Arena, qui sopra riprodotto, si evidenzia la frase: **“A Venezia, invece, sono già partiti lavori per 250 milioni, con cantieri appaltati”**, ricordando che sono tutti lavori in esecuzione, approvati dalle Commissioni V.I.A. Provinciali e Regionali, utilizzando la tecnica del salami slicing al fine di eludere e/o di violare la sottoposizione alla Commissione V.I.A. Nazionale del Piano di Sviluppo Aeroportuale... presentato in due stralci.

E di quest'altro articolo (vedi a lato) si evidenzia la frase: **“Il piano quadriennale approvato da ENAC, è in fase attuativa, essendo stati avviati i cantieri in Aeroporto. Il piano di sviluppo è stato presentato a ENAC e siamo in attesa della relativa autorizzazione”**, che evidenzia il grave **“Conflitto di Interesse”** di ENAC, che dovrebbe controllare il rispetto della Direttiva V.I.A. ma poi è il Proponente delle Istanze di V.I.A.

### La replica

## «I piani sono già in atto» E l'Enac disse: tutto ok

Era il 13 settembre 2013 quando il cda dell'Enac, come riportato anche dal nostro giornale scrisse in una nota che in merito alla negoziazione per l'ingresso di Save nella Catullo con quote inferiori al 5 per cento «non ha titoli né può essere chiamato a esprimere pareri in merito». E quindi, «l'Enac non ha nessuna attività o iniziativa da intraprendere in merito». La Catullo spa ieri ha precisato che «sono stati elaborati il piano quadriennale

2015-2019 e il piano di sviluppo aeroportuale 2015-2030, che indicano gli obiettivi, gli investimenti e lo sviluppo dello scalo nel breve e medio-lungo termine. Il piano quadriennale, approvato da Enac, è in fase attuativa, essendo stati avviati i cantieri in aeroporto. Il piano di sviluppo è stato presentato ad Enac e siamo in attesa della relativa autorizzazione. Il piano industriale è stato esaminato e approvato dal consiglio d'amministrazione».

Premesso questo riportiamo la **1^ INTERROGAZIONE** come presentata dagli Onorevoli: Arianna Spessotto e Nicola Bianchi inviata alla IX Commissione (Trasporti, Poste e Telecomunicazioni) ed indirizzata al MINISTERO delle INFRASTRUTTURE e dei TRASPORTI e al MINISTERO dell'AMBIENTE della TUTELA del TERRITORIO e del MARE. <http://aic.camera.it/aic/scheda.html?numero=5%2F06719&ramo=CAMERA&leg=17>

**Atto Camera**  
**Interrogazione a risposta in commissione 5-06719**  
presentato da  
**SPESSOTTO Arianna**  
testo di  
**Martedì 20 ottobre 2015, seduta n. 506**

**SPESSOTTO** e **NICOLA BIANCHI**. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare*. — Per sapere – premesso che:

l'ENAC (Ente nazionale per l'aviazione civile), dovrebbe essere l'Ente pubblico che controlla e/o sanziona le società di gestione aeroportuali se queste rispettano e/o violano le Leggi nazionali e le direttive comunitarie;

ENAC rappresenta anche l'organo «proponente» delle Istanze di valutazione di impatto ambientale – VIA in relazione agli aeroporti;

ENAC ha clamorosamente ritirato il progetto sottoposto a procedimento di valutazione dell'impatto ambientale dell'aeroporto A. Canova di Treviso dopo tre anni di analisi e tre «bocciature» della commissione tecnica valutazione impatto ambientale CTVIA del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, dando anticipatamente autorizzazione a cospicui ampliamenti fruitivi e delle strutture di volo;

anche presso l'aeroporto Marco Polo di Venezia sono in corso lavori di ampliamento dell'aerostazione senza aver ancora ricevuto un'autorizzazione di valutazione dell'impatto ambientale;

ENAC ha già siglato un accordo di programma per l'ampliamento dell'aeroporto Catullo di Verona e, ad una settimana dall'apertura dei lavori già programmati, non esiste, a quanto consta agli interroganti, nessun inoltro di Valutazione di impatto ambientale al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare;

l'aeroporto G.B. Pastine di Ciampino Roma continua ad aumentare voli e passeggeri senza aver mai aperto un procedimento di valutazione dell'impatto ambientale;

l'aeroporto Caravaggio di Orio al Serio – BG, ENAC è stato condannato al TAR e al Consiglio di Stato per mancata sottoposizione a V.A.S., valutazione ambientale strategica, di tale infrastruttura;

per quanto di conoscenza, e considerati i fatti esposti in premessa, ENAC risulterebbe inadempiente su numerose questioni di ordine ambientale e di sicurezza che coinvolgono centinaia di migliaia di abitanti che vivono nei dintorni aeroportuali –:

quale sia il ruolo di ENAC in relazione alle questioni ambientali dirette e indirette connesse con gli aeroporti ed in particolare, se ENAC possa essere il «controllore» e contemporaneamente anche il «controllato» nelle procedure relative alla valutazione d'impatto ambientale e alla valutazione ambientale strategica. (5-06719)

Dopo aver riprodotto l'Interrogazione degli Onorevoli: Arianna Spessotto e Nicola Bianchi... ora pubblichiamo la **2^ INTERROGAZIONE** come presentata dai Senatori: Gianni Pietro Girotto, Enrico Cappelletti, Vincenzo Santangelo, Sergio Puglia, Sara Paglini e Ornella Bertorotta ed indirizzata al MINISTERO delle INFRASTRUTTURE e dei TRASPORTI e al MINISTERO dell'AMBIENTE della TUTELA del TERRITORIO e del MARE. <http://www.senato.it/japp/bgt/showdoc/showText?tipodoc=Sindisp&leg=17&id=942307>

**Atto n. 4-04772**

**Publicato il 3 novembre 2015, nella seduta n. 534**

**GIROTTI, CAPPELLETTI, SANTANGELO, PUGLIA, PAGLINI, BERTOROTTA - Ai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare. –**

Premesso che:

l'Ente nazionale per l'aviazione civile (Enac) è l'autorità italiana di regolamentazione tecnica, certificazione e vigilanza nel settore dell'aviazione civile sottoposta al controllo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

tra le funzioni assegnate all'Enac rientrano i molteplici aspetti della regolazione dell'aviazione civile, del controllo e vigilanza sull'applicazione delle norme adottate, della disciplina degli aspetti amministrativo-economici del sistema del trasporto aereo;

inoltre, l'attività dell'Enac è anche dedicata al rispetto ed alla tutela dell'ambiente e del territorio, con valutazioni volte alla limitazione dell'impatto ambientale dei sedimi aeroportuali ed alla riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico prodotto dagli aeromobili;

considerato che, a quanto risulta agli interroganti:

la Direzione generale delle valutazioni e autorizzazioni ambientali del Ministero dell'ambiente e della tutela e del territorio e del mare avrebbe comunicato, tramite nota U.prot. DVA-2015-0017491 del 6 luglio 2015, il ritiro di istanza di VIA (valutazione d'impatto ambientale) relativamente al piano di sviluppo *master plan* 2011-2030 dell'aeroporto di Treviso "Antonio Canova", in quanto il proponente, Enac, "ha avanzato richiesta di ritiro di istanza di VIA formulata una prima volta in data 08/03/2012 e poi ripresentata in data 01/03/2013, riservandosi di avviare una nuova procedura una volta aggiornati gli studi e gli approfondimenti tematici tuttora in evoluzione";

risulta agli interroganti che l'istanza di VIA presentata da Enac, nella fase di apertura alle osservazioni del pubblico, sia stata accolta da numerose critiche, sia sulla legittimità di Enac come proponente, che in merito ai contenuti tecnici,

da parte delle amministrazioni comunali coinvolte, del comitato dei cittadini di Treviso che combattono contro l'espansione dell'aeroporto, di Legambiente, Italia Nostra e anche di singoli cittadini;

lo stesso SIA (studio impatto ambientale) del *master plan* 2011-2030 dell'aeroporto è stato bocciato per ben 3 volte con pareri negativi dalla commissione tecnica di valutazione ambientale (CTVA) del Ministero dell'ambiente, prima con parere n. 1363 CTVA del 25 ottobre 2013 e successivamente con parere n. 1454 CTVA del 13 marzo 2014 ed in ultimo con parere n. 1590 del 1° agosto 2014;

considerato inoltre che, per quanto risulta agli interroganti:

all'aeroporto "Marco Polo" di Venezia sarebbero in corso lavori di ampliamento dell'aerostazione, senza che sia stata ancora ricevuta un'autorizzazione di VIA; il proponente avrebbe suddiviso in 2 lotti i lavori di ampliamento, pratica denominata "Salami Slicing", vietata dalla nuova normativa di valutazione d'impatto ambientale europea;

Enac avrebbe siglato un accordo di programma per l'ampliamento dell'aeroporto "Catullo" di Verona, attraverso un piano degli investimenti 2016-2019. In prossimità del possibile avvio dei lavori programmati, non risulterebbe essere stato effettuato alcun inoltro di istruttoria di VIA. Inoltre, l'aeroporto scaligero è sprovvisto di VAS (valutazione ambientale strategica) obbligatoria per legge;

l'aeroporto "G.B. Pastine" di Ciampino (Roma) continuerebbe ad aumentare numero di voli e flusso di passeggeri, nonostante non sia stato aperto un procedimento, né di VIA, né di VAS;

in relazione all'aeroporto "Caravaggio" di Orio al Serio (Bergamo), il Consiglio di Stato, Sezione IV, con sentenza del 12 marzo 2015, n. 1278, ha confermato il pronunciamento del TAR Lombardia, sentenza del 15 luglio 2013, n. 668, respingendo il ricorso inoltrato da Enac e Sacbo SpA contro l'annullamento della zonizzazione acustica aeroportuale (approvata dalla commissione aeroportuale nel novembre 2010).

La sentenza ha confermato la legittimità della richiesta di Legambiente, comitati e amministrazioni comunali, secondo la quale la zonizzazione acustica aeroportuale si sarebbe dovuta effettuare dopo l'attuazione di una VAS, in base alle direttive UE e al decreto legislativo n. 152 del 2006 che le ha recepite;

considerato altresì che:

la direttiva 97/11/CE del Consiglio del 3 marzo 1997, che modifica la direttiva 85/337/CEE, relativa alla valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, dispone che gli Stati membri adottino le disposizioni necessarie affinché sia prevista un'autorizzazione e una valutazione del loro impatto prima del rilascio dell'autorizzazione, per i progetti per i quali si prevede un notevole impatto ambientale, in particolare per la loro natura, le loro dimensioni o la loro ubicazione;

la Corte di giustizia europea, Sezione V, tramite sentenza del 21 marzo 2013, causa C-244/12, ha riconfermato l'obbligatorietà dell'istruttoria per tutti gli aeroporti;

considerato infine che, a giudizio degli interroganti, le criticità evidenziate, che coinvolgono centinaia di migliaia di cittadini residenti nei dintorni aeroportuali, evidenziano gravi inadempienze in merito al rispetto delle valutazioni, volte alla limitazione dell'impatto ambientale e alla salvaguardia della salute pubblica,

si chiede di sapere:

se i Ministri in indirizzo siano a conoscenza dei fatti esposti e se non intravedano estremi di inadempienze o tentativi di elusione di normative e leggi europee e nazionali;

quali siano i motivi, considerato che gli studi d'impatto ambientale e la relativa documentazione per la richiesta di VIA vengono commissionati e pagati dai gestori privati aeroportuali, per cui dal 2008 ad oggi, escluso per l'aeroporto di Bologna, sia Enac e non direttamente gli stessi gestori a presentare le istanze di VIA;

quale sia il ruolo di Enac in relazione alle problematiche ambientali, dirette e indirette, connesse con gli aeroporti italiani, anche in considerazione del fatto che, a giudizio degli interroganti, desterebbe preoccupazione che lo stesso ente sia contemporaneamente "controllore" e "controllato" e quindi in evidente conflitto di interessi.

Dopo la 1^ e la 2^ Interrogazione, ora la **TERZA INTERROGAZIONE**, come questa è stata inviata dall'On. Gian Pietro Del Moro al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro del lavoro e delle politiche sociali, la quale interrogazione - a differenza delle precedenti - in particolare riguarda l'Aeroporto di Verona. <http://giannidalmoro.it/wp-content/uploads/2015/11/interrogazione-Catullo.pdf>

Atto Camera  
Interrogazione a risposta orale 3-01824  
presentato da  
DAL MORO Gian Pietro  
testo di Venerdì 6 novembre 2015, seduta n. 516

DAL MORO. — Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro del lavoro e delle politiche sociali. — Per sapere – premesso che:

nel luglio 2013 all'assemblea dei soci della società Aeroporto Valerio Catullo viene presentato il bilancio 2012 che presenta un passivo di 14 milioni di euro, che si somma alla perdita del precedente esercizio, con 26 milioni di perdite; nel luglio 2013, l'assemblea degli azionisti della società Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca Spa approva un nuovo piano industriale che prevede circa 130 milioni di euro di investimenti in 10 anni e importanti misure occupazionali per ricollocare i lavoratori in cassa integrazione;

contestualmente alla presentazione del piano industriale i soci iniziano a valutare un piano di intervento straordinario in grado di poter assicurare il rilancio del sistema aeroportuale con almeno 50 milioni di euro di investimento nei primi tre anni; vengono valutate tre possibili soluzioni:

a) un nuovo aumento di capitale da sottoporre ai soci (soluzione difficile per le restrizioni legate al patto di stabilità degli enti);

b) l'ingresso di un «partner industriale» o «partner finanziario» per lo sviluppo del sistema aeroportuale del Garda che investa immediatamente nella infrastruttura;

c) una gara a evidenza europea per la vendita totale o parziale della Catullo spa; l'assemblea dei soci opta per la soluzione b) «partner industriale» o «partner finanziario» per lo sviluppo del sistema aeroportuale del Garda con particolare riguardo a Brescia con il settore cargo e Verona con lo sviluppo passeggeri;

nel mese di agosto 2013 SAVE spa, società di gestione aeroportuale che gestisce gli scali di Venezia, Treviso e partecipa all'azionariato dell'aeroporto di Charleroi, Belgio, fa pervenire alla Presidenza della Catullo spa, un'offerta per entrare nella Catullo. La Catullo SpA viene valutata da SAVE circa 70 milioni di euro come Enterprise Value; la proposta SAVE ha 30 giorni di validità. Nel settembre 2013, viene convocata una nuova assemblea dei soci per decidere sulla proposta SAVE;

l'assemblea dei soci delibera di accettare la proposta SAVE consentendo di avere una esclusiva per mettere in atto una formale due diligence per finalizzare la proposta definitiva alla Catullo spa;

nel periodo settembre 2013 – aprile 2014 è applicata una due diligence sui conti della Catullo da parte di SAVE e allo stesso tempo i soci Catullo, insieme a SAVE, lavorano anche sugli aspetti legali, su come operare considerato che il 91 per cento della Catullo è in mano a soci pubblici e secondo la normativa vigente sarebbe necessario fare una gara ad evidenza europea per venderne le quote;

da inizio 2014 viene presentato ai soci il risultato del gruppo di lavoro costituito da professionisti legali individuati dalla società dove si determina che l'ingresso di Save può avvenire senza gara ad evidenza pubblica sulla base di due condizioni indispensabili e non prescindibili:

a) che il controllo della società Catullo sia in termini operativi che di governance societario rimanga in mano ai soci pubblici;

b) che la società SAVE abbia visionato e sottoscritto piano industriale senza condizioni e problemi;

nel periodo marzo 2014 – luglio 2014 vengono convocati dei Consigli di amministrazione per approvare le modifiche allo statuto della Catullo per consentire l'ingresso di SAVE;

tra i documenti portati in Consiglio di amministrazione non risulta all'interrogante ci fosse la presentazione di un piano industriale, né tantomeno condivisione del piano industriale Catullo approvato all'assemblea di luglio 2013;

non risulta all'interrogante sia stato mai presentato al Consiglio di amministrazione un documento di approvazione dell'operazione Catullo – SAVE; da parte di ENAC, né tanto meno alcuna nota di approvazione da parte del Ministero;

in data 6-10 giugno 2014, alcuni soci pubblici di maggioranza della società Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca Spa (CCIAA di Verona, comune di Verona, provincia di Verona e provincia autonoma di Trento) sottoscrivono un accordo di investimento con Save spa, società di gestione degli aeroporti di Venezia e Treviso, per consentirne l'ingresso nella compagine sociale attraverso l'acquisto di una quota di azioni cedute da uno dei soci pubblici o attraverso la sottoscrizione da parte di Save spa delle azioni inopstate derivanti da un aumento di capitale;

con delibera il comune di Villafranca, socio minoritario della società Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca spa, cede a mezzo di trattativa privata circa il 2 per cento della partecipazione societaria alla società Save spa;

quindi, nonostante le disposizioni di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo n. 163 DEL 2006, l'ingresso di un socio privato nella gestione del servizio aeroportuale dello scalo di Verona avviene attraverso la cessione della partecipazione azionaria di un ente locale senza prevedere una procedura di evidenza pubblica;

con assemblea straordinaria dei soci del 30 luglio 2014, la società Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca delibera un aumento di capitale tale da consentire a Save spa di vedere aumentata la propria partecipazione sociale sino al 35 per cento;

nel dicembre 2014 con ulteriore operazione di capitalizzazione la partecipazione di Save spa aumenta sino al 40,3 per cento;

per effetto di tale partecipazione Save spa incide in modo determinante sulla governance della società aeroportuale, indicando 4 consiglieri di amministrazione su 9 membri effettivi oltre a nominare il nuovo amministratore delegato;

ad oltre un anno dall'ingresso di Save spa nella società Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca spa non risulta effettuato alcuno degli importanti investimenti previsti dal piano industriale approvato nel 2013 né risulta approvato un piano industriale alternativo in grado di garantire lo sviluppo dell'Aeroporto di Verona;

in nessuno degli atti deliberativi degli organi di indirizzo dei soci pubblici, autorizzativi dell'accordo di investimento e dell'alienazione di azioni della società Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca spa, si rinviene la sottoscrizione del piano industriale approvato nel 2013 o di un qualsiasi piano industriale;

inoltre in questi giorni 28 lavoratori del gruppo Catullo sono stati messi in mobilità. Di fronte ai continui proclami di espansione la società riduce il proprio personale licenziando dei lavoratori –:

se nella fattispecie Enac abbia dato parere favorevole alla cessione a trattativa privata senza procedura ad evidenza pubblica di una quota di partecipazione alla società Valerio Catullo;

se alla luce delle informazioni raccolte l'ingresso di Save in Catullo spa nelle modalità sopra descritte sia da considerarsi in linea con la normativa vigente;

se risulti che l'accordo di investimento sottoscritto tra i soci pubblici della società Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca spa e la società Save prevedesse un piano industriale e se tale piano sia stato approvato o ritenuto idoneo da Enac e fosse vincolante per Save;

in caso affermativo, quali e quanti investimenti Save spa si sia obbligata a realizzare e con quali tempi di realizzazione;

in caso negativo, in assenza di un reale piano industriale allegato all'accordo di investimento, come sia stato possibile realizzare l'operazione di dismissione di una partecipazione pubblica di una società di trasporti in assenza del controllo di ENAC sui piani di sviluppo dello scalo aeroportuale di Verona;

cosa intenda fare il Governo per salvaguardare i posti di lavoro dei dipendenti messi in mobilità dalla società Catullo.

(3-01824)

## CONCLUSIONI

Prima di scrivere le conclusioni a queste **TERZA INTEGRAZIONE**, relativamente alla **3<sup>a</sup> Interrogazione** si riportano i “link” di **due interventi** dell’On. **Gian Pietro del Moro** che sono stati ripresi nei “**servizi video**” mandati “in onda” in due TV locali di Verona, **Telearena** e **Telenuovo** del 27 Ottobre 2015.



<https://youtu.be/fANB726fqis>



<https://youtu.be/WkGDSFDa7t0>

Ricordati i due video, dalle **Interrogazioni** dei **Parlamentari Veneti** appare evidente il **ruolo di ENAC**, che da una parte dovrebbe essere quell’Ente Pubblico che **dovrebbe controllare se le Società Aeroportuali rispettano le normative in vigore** - tra cui la Direttiva V.I.A. - quando poi è sempre la stessa ENAC che come “Proponente” va a presentare le **Istanze di VIA** - o spesso **non presenta le Istanze di VIA** alla Commissione VIA Nazionale, quando con gli **Accordi di Programma** va ad approvare lavori con autorizzazioni spesso ottenute **violando e/o eludendo la VIA** utilizzando il metodo del “salame slicing”.

Il “**Conflitto di Interesse**” che il sottoscritto, da anni, **assegna ad ENAC**, raggiunge il massimo quando la Direzione Generale Ambiente della Commissione Europea “interroga” le Autorità Italiane per **raccogliere informazioni utili a verificare se vi è il rispetto della Direttiva VIA** da parte dei Gestori Aeroportuali.

Ma come è noto, nella maggior parte dei casi **è sempre ENAC** che risponde alla DGA della CE... e sempre sostenendo che gli Aeroporti stanno rispettando la VIA... quando - va ricordato - che è sempre l’ENAC che come “Proponente” presenta le **Istanze di VIA** (nella migliore ipotesi) e/o cerca di violare e/o eludere la VIA con il metodo del “*salami slicing*”, in particolare... nei **TRE AEROPORTI del Veneto**.

E dato che **SAVE SpA** ... dovrebbe essere “controllata” da ENAC... **se l’Aeroporto di Venezia rispetta la V.I.A.**, ricordiamo due interviste del Presidente di SAVE SpA: Enrico Marchi, una del 10 Novembre 2010 e una del 4 Dicembre 2014... dalle quali è evidente che il Presidente di SAVE SpA **si dimentica sempre** che i suoi **TRE Aeroporti**, da anni stanno operando in mancanza del Decreto di Compatibilità Ambientale.



<https://youtu.be/6lwDHCXnv84>



<https://youtu.be/uW0bLmNMmBw>

Pur convinto che la Direzione Generale Ambiente della Commissione Europea, **continuerà ad archiviare le mie richieste di indagini sulla violazione della V.I.A.** dei TRE Aeroporti gestiti da SAVE SpA - **perché nelle Sue decisioni la DGA della CE continuerà a basarsi su informazioni fornite da ENAC** - ancora una volta si inviano queste ulteriori informazioni, **nella speranza che la V.I.A. venga fatta “rispettare”**.

In attesa di un cortese cenno di riscontro, si porgono distinti saluti.

Un cittadino “nativo” di Caselle:

*Beniamino Sandrini*

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