

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

Caselle d'Erbe, **28.09.2015**

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 **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

Al **Ministero dell'Ambiente**

Direz. Generale V.I.A. - V.A.S.

dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it

All' **Avv. Paola Noemi Furlanis**

Presidente Commissione V.I.A.

della Regione Veneto

protocollo.generale@pec.regione.veneto.it

SECONDA 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

Se in data **22 Settembre 2015** a seguito dell'aver recuperato “**NUOVE INFORMAZIONI**” era stato inviato un documento, dove oltre all'oggetto: “**Richiesta di apertura di una Procedura di Infrazione di V.I.A. relativa al Masterplan dell'Aeroporto di Venezia**”, era stata precisato una: “**INTEGRAZIONE alla PRECEDENTE SEGNALAZIONE - PARI OGGETTO - del 13.08.2015**” oggi con questa **SECONDA INTEGRAZIONE si intende INTEGRARE** la precedente segnalazione già inviata in data **13 Agosto 2015** e quella successiva poi inviata in data **21 Settembre 2015** riconfermando l'oggetto delle precedenti segnalazioni già inviate.

Questa **SECONDA integrazione** in aggiunta a quella del **21.09.2015** viene oggi inviata in quanto solo da 2 giorni il sottoscritto **ha preso conoscenza** che sul Bollettino Ufficiale della Regione Veneto n° 90 del **22 Settembre 2015** è stata pubblicata la Delibera di Giunta Regionale del Veneto, la n° **1146 del 1 Settembre 2015** avente ad oggetto: “**ENAC - Aeroporto Internazionale di Venezia Tesserà - MasterPlan. Comune di localizzazione: Venezia, Marcon e Quarto d'Altino (VE). Procedura di V.I.A. Statale (D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii.)**”, con questa nota per la trasparenza: “**Giudizio favorevole di compatibilità ambientale sul Master Plan 2021 dell'aeroporto di Venezia "Marco Polo"**.” alla quale DGRV 1146/15 è stato allegato anche il **Parere della Commissione VIA Regionale n° 542 del 29.07.2015** di pari oggetto della Delibera.

<http://bur.regione.veneto.it/BurvServices/pubblica/html2pdf.aspx?id=306148&tipoAtto=9&storico=False>

http://bur.regione.veneto.it/BurvServices/pubblica/Download.aspx?name=1146_AllegatoA_306148.pdf&type=9&storico=False

Dalla lettura di questi primi paragrafi come estratti della DGRV n° 1146/15 è evidente un **MADORNALE ERRORE**, in quanto la Commissione VIA Regionale Veneta... **NON ha titolo e NON può emettere nessun GIUDIZIO DI COMPATIBILITÀ AMBIENTALE**, ma come è noto **può solo emettere un PARERE** in quanto il... **Giudizio di Compatibilità Ambientale** - su un Masterplan Aeroportuale e/o su progetti che abbiano attinenza con le infrastrutture aeroportuali - **lo può emettere... solo la Commissione VIA “NAZIONALE”**.

In particolare questa **SECONDA INTEGRAZIONE** al documento inviato il 13 Agosto 2015, andrà ad analizzare ed evidenziare due documenti, mettendo a confronto tra di loro il **Parere n° 542 del 29/7/2015 della Commissione VIA Regionale** e il documento elaborato da SAVE SpA denominato: **“INTEGRAZIONI - PREMESSE - CONTRODEDUZIONI (MinAmb_42 e RVE_13)”**.



giunta regionale - 9^ legislatura

ALLEGATO A alla Dgr n. 1146 del 01 settembre 2015

pag. 1/86

REGIONE DEL VENETO

COMMISSIONE REGIONALE V.I.A.
(L.R. 26 marzo 1999 n°10)

Parere n. 542 del 29/07/2015

Oggetto: ENAC – Aeroporto Internazionale di Venezia Tessera - MasterPlan. Comune di localizzazione: Venezia, Marcon e Quarto d’Altino (VE). Procedura di V.I.A. Statale (D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii.).

http://bur.regione.veneto.it/BurvServices/pubblica/Download.aspx?name=1146_AllegatoA_306148.pdf&type=9&storico=False

<http://www.va.minambiente.it/File/Documento/136344>

COMMESSA						
MASTERPLAN 2021						
ELABORATO VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE (ID_VIP 2853)				COMMESSA: CO829		COD. C.d.P.: 0.02
INTEGRAZIONI PREMESSE CONTRODEDUZIONI (MinAmb_42 e RVE_13)				CODICE ELABORATO 23957-REL-T700.0		
REV.	DATA	DESCRIZIONE	REDAZIONE	VERIFICA	APPROVAZIONE	NOME FILE: 700_Premesse_Controd.pdf
0	20/05/2015	Integrazioni Procedura VIA	Gruppo di lavoro SIA	A. Regazzi	P. Rossetto	FILE DI STAMPA:
						SCALA:
PROGETTISTA						
			SAVE ENGINEERING S.r.l. Sede Legale: V.le G. Galilei, 30/1 - 30173 Venezia - Tessera (Italia) Uffici: Via A. Ca' Da Mosto, 12/3 - 30173 telefono: +39/041 260 6191 telefax: +39/041 2606199 e-mail: saveeng@veniceairport.it		DIRETTORE TECNICO ing. Franco Dal Pos	
COMMITTENTE						
SAVE S.p.A. DIREZIONE OPERATIVA R.U.P./R.L.		SAVE S.p.A. POST HOLDER PROGETTAZIONE		SAVE S.p.A. POST HOLDER MANUTENZIONE		SAVE S.p.A. POST HOLDER AREA MOVIMENTO-TERMINAL
ing. Corrado Fischer		ing. Franco Dal Pos		ing. Virginio Stramazzo		sig. Francesco Rocchetto
SAVE S.p.A. COMMERCIALE MARKETING NON AVIATION		SAVE S.p.A. COMERCIALE E SVILUPPO AVIATION		SAVE S.p.A. QUALITÀ AMBIENTE E SICUREZZA		SAVE S.p.A. SAFETY MANAGER
dott. Andrea Geretto		dott. Camillo Bozzolo - dott. Giovanni Rebecchi		ing. Davide Bassano		sig. Adriano Andreon

Come è noto (vedi qui sopra), tutti i documenti elaborati per la **procedura di VIA del Masterplan 2021** dell’Aeroporto di Venezia il... **Progettista** è la **SAVE ENGINEERING srl** e il... **Committente** è la **SAVE SpA** e dato che il Progettista è una società controllata dal Committente, può essere che l’istanza di VIA sia stata elaborata dal Progettista al fine di “facilitare” il Committente ad interpretare la Direttiva VIA?

Secondo i **Progettisti** della documentazione relativa all'Istanza di VIA del Masterplan 2021 dell'Aeroporto di Venezia la Direttiva VIA andrebbe interpretata secondo quanto da loro definito a pagina 15 al capitolo: "**3 Note esplicative**" che inizia con questo paragrafo: "Al fine di fornire chiarimenti di carattere procedurale, oggetto di alcune **osservazioni del pubblico**, nei successivi paragrafi vengono riproposti, riorganizzandoli, alcuni temi già trattati nella documentazione di VIA".

In questa prima parte delle "Note esplicative" nel capitolo: "**3.1 I Piani di Sviluppo Aeroportuale e le opere assoggettate a Valutazione di Impatto Ambientale (VIA)**" i Progettisti così interpretano la VIA:

Il Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA o Masterplan) è il documento che individua e sancisce l'attitudine, ed al contempo, la necessità di un bene a soddisfare le finalità pubbliche del trasporto aereo (Circolare ENAC, APT-32 del 07.12.2009, art. 4).

Il legislatore definisce i **PSA** come quegli strumenti pubblicistici che indicano "**per l'intero ambito aeroportuale o per le aree comunque interessate**, la distribuzione delle opere e dei servizi, sia pubblici che privati, previsti, il quadro di consistenza delle opere e la loro compatibilità con i vincoli aeronautici, i tempi di attuazione, il programma economico-finanziario; e possono prevedere la definizione edilizia delle opere e dei manufatti compresi nel perimetro interessato".

Un **Piano di Sviluppo Aeroportuale** tipico, come il Masterplan 2021 in esame, sulla base di previsioni di sviluppo dello scalo (passeggeri e conseguentemente i movimenti necessari per trasportarli) , individua e programma tutti gli interventi di riassetto e riorganizzazione del sedime che si prevede di attuare nel **breve, medio e/o lungo termine**.

Gli **interventi previsti da un Piano di Sviluppo Aeroportuale** possono riguardare quindi, collettivamente o singolarmente, a seconda dello scalo, le seguenti tipologie di intervento:

- **interventi funzionali all'adeguamento capacitivo dell'aeroporto**, connessi allo **sviluppo di traffico e movimenti**;
- **interventi funzionali ad aumentare la qualità del servizio**, la sicurezza aeronautica ed aeroportuale **indipendentemente da variazioni di traffico e movimenti**.

In base alle norme vigenti, la **procedura di Valutazione di Impatto Ambientale** si applica ai **Piani di Sviluppo Aeroportuali** che contengono **interventi progettuali propedeutici all'incremento della capacità aeroportuale**, conseguentemente finalizzati ad un **aumento dei volumi di traffico** .

E se già in queste definizioni vi sono delle anomalie è nella pagina seguente che l'interpretazione della Direttiva VIA da parte dei Progettisti di SAVE spa diventa significativa da evidenziare, in particolare sulla tipologia delle opere e degli interventi che secondo i progettisti... **non vanno sottoposti alla VIA**:

Per quanto sopra, le **opere/progetti finalizzati** unicamente a **garantire un migliore livello di qualità del servizio**, una **maggiore sicurezza aeronautica/aeroportuale**, una migliore efficienza energetica, **non devono essere sottoposti a procedura di VIA**.

Questa categoria di interventi, per poter essere realizzati è comunque soggetta alle procedure tecnico-amministrative vigenti (**normativa nazionale integrata dalla disciplina regionale, provinciale, comunale** vigente) sul territorio su cui insistono.

Figura 3-1 Piani di Sviluppo Aeroportuale in relazione all'assoggettamento delle opere a VIA.



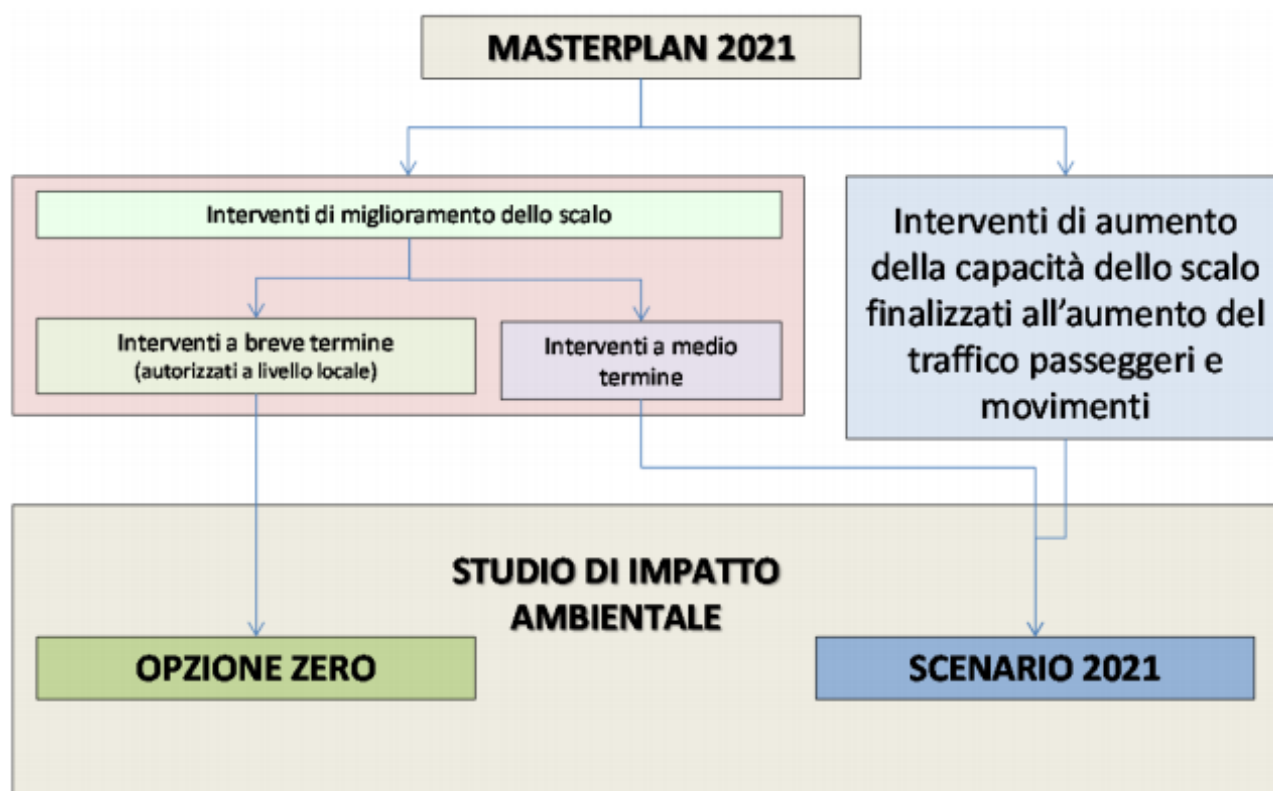
Questa interpretazione “creativa” della procedura di VIA da parte del... **Progettista: SAVE ENGINEERING srl** e accettata dal... **Committente: SAVE SpA** è “meglio” descritta nel capitolo: “3.2 Lo Studio di Impatto Ambientale del Masterplan 2021” che inizia con queste dichiarazioni:

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**.

Si vedano a tal proposito lo schema esemplificativo della figura successiva e la Tabella 3-1 che riassume le caratteristiche salienti dello stato di fatto e degli scenari analizzati nel SIA, poi brevemente illustrati.

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



Evidenziato questa interpretazione “creativa” della SAVE SpA, se adesso andiamo a leggere il contenuto della pagina 7 e 8 del Parere della Commissione VIA Regionale leggiamo altre interpretazioni creative:

“Nel quadro delle **opere previste dal Masterplan 2021** vi sono alcuni **interventi già programmati ed autorizzati da tempo** e che **sono in corso di realizzazione**. Gli impatti ambientali legati a questi interventi sono stati valutati e risolti all’interno delle procedure tecnico-amministrative che ne hanno deliberato la realizzabilità (nella Tabella sono esplicitati tutti i dispositivi autorizzativi ottenuti). **Non essendo propedeutiche ad alcuno sviluppo di traffico**, la loro realizzazione **non modifica l’attuale capacità aeroportuale** pertanto gli **impatti ambientali legati all’esercizio dell’aeroporto rimangono gli stessi** dello stato di fatto (numero di passeggeri, numero di movimenti).”

Che la Commissione VIA della Regione Veneto sostenga che opere, ad esempio: “Ampliamento terminal - Lotto 1 - Ampliamento verso landside, attraverso la copertura delle attuali corti e vasche d’acqua”, opere necessarie a: “Ampliamento del piazzale - fase 1 - Estensione del piazzale aeromobili (APRON)” e altre opere ed interventi per la “Riquilifica infrastruttura di volo - Riquilifica delle infrastrutture di volo esistenti (piste), attraverso il rifacimento delle pavimentazioni e la realizzazione di nuovi raccordi” non siano... **propedeutiche ad alcuno sviluppo di traffico**, che questo... **non modifica l’attuale capacità aeroportuale...** e che gli **impatti ambientali legati all’esercizio dell’aeroporto rimangono gli stessi...** per il sottoscritto questo sopra riportato è una chiara descrizione di opere realizzate con il metodo del “salame slicing” in evidente violazione della Direttiva VIA Nazionale, con le responsabilità della Commissione VIA Regionale che ha approvato queste opere che sono già in corso di realizzazione.

Codice	Intervento	Descrizione
1.01	Ampliamento terminal - Lotto 1	Ampliamento verso landside, attraverso la copertura delle attuali corti e vasche d'acqua.
2.09	Riprotezione VVF e GdF (Fase 1 e Nuova Fase 2)	Realizzazione in area airside di un complesso di tre edifici destinati ad hangar elicotteri e mezzi di soccorso, oltre ad alloggi e uffici per gli addetti, e precisamente: <ul style="list-style-type: none"> • presidio antincendio VV.F. • nucleo elicotteri VV.F. • nucleo elicotteri GdF oltre che dei piazzali e delle urbanizzazioni primarie relative. Gli edifici attualmente in uso per le medesime attività saranno demoliti dopo il completamento del nuovo complesso, a seguito dello spostamento delle attività medesime.
2.20	Campo prove VVF	Realizzazione di una struttura per prove antincendio a servizio del Distaccamento dei Vigili del Fuoco. (VVF)
2.21	Nuova autorimessa	Realizzazione di un nuovo edificio per il ricovero dei mezzi di rampa, da costruirsi in prossimità della darsena e dell'aviazione generale.
3.01	Percorso pedonale in quota "moving walkway" e nuova darsena	Realizzazione di un percorso pedonale assistito da tappeti mobili, in quota di collegamento tra il terminal (al piano partenze) e la darsena e di un edificio presso la darsena (porta d'acqua dell'aeroporto), che copre la zona di attracco dei mezzi d'acqua (taxi, traghetti).
4.06.01	Ampliamento del piazzale - fase 1	Estensione del piazzale aeromobili (APRON).
4.14.01	Riqualifica infrastruttura di volo	Riqualifica delle infrastrutture di volo esistenti (piste), attraverso il rifacimento delle pavimentazioni e la realizzazione di nuovi raccordi.
6.05	Canale scolmatore tratto di valle	Interventi di adeguamento della rete di scolo consortile di pertinenza dell'aeroporto (interventi eseguiti con il Consorzio di Bonifica Acque Risorgive). L'intervento prevede la realizzazione di una doppia condotta forzata che ha lo scopo di alleggerire il carico idraulico gravante sull'ultima parte del canale Pagliaghetta, la cui capacità di scolo è parzialmente compromessa dalle opere di tombinamento che il canale ha subito.
6.18	Nuova centrale trigenerazione e collegamenti relativi	Realizzazione di una nuova centrale di trigenerazione e dei relativi collegamenti.

Quando una Commissione VIA Regionale approva e autorizza gli interventi come sopra riportati nella tabella tratta dalla pagina 8 dell'ALLEGATO A alla Dgr n. 1146 del 01 settembre 2015, al sottoscritto, viene il sospetto che la Commissione VIA della Regione Veneto, non abbia compreso che le **opere di una procedura di VIA non possono essere suddivise in stralci** al fine di evitare di sottoporle alla VIA.

Si evidenzia poi che la Commissione VIA Regionale forse non ha ben compreso che l'anno di riferimento per definire l'Opzione zero deve essere almeno pari al **Marzo 1999** quando in Italia è entrata in vigore la Direttiva 97/11/CE e quando nel **Marzo 1999** è stata approvata la Legge Regionale del Veneto n° 10.

Che la Commissione VIA Regionale del Veneto abbia approvato degli interventi all'Aeroporto di Venezia senza accorgersi che gli interventi degli aeroporti non sono di competenza della Regione, nemmeno quando questi sono suddivisi per stralci con il metodo del "salame slicing", questa violazione della Direttiva VIA Nazionale alla Regione Veneto qualche... **Ente Pubblico che controlla** dovrebbe evidenziarlo.

Va ricordato che mentre è in corso l'**Istanza di VIA nazionale** sul Masterplan dell'Aeroporto di Venezia, **dei lavori sono già stati terminati** ed altri lavori ed ampliamenti sono in corso di esecuzione, perché in questi ultimi anni, per l'Aeroporto di Venezia, **la Commissione VIA Regionale ha determinato in merito alla verifica di non assoggettabilità alla VIA** di una serie di interventi che - ricordiamolo - sono stati autorizzati con il metodo del "salame slicing" e quindi realizzati per stralci e questi interventi sono così descritti nell'**Allegato** alla Delibera Regionale del Veneto n° 1146 del **1 settembre 2015**.

Dalla pagina 11 alle pagina 12 dell'Allegato alla Delibera Regionale del Veneto n° 1146 del 1.9. 2015 sono descritte delle opere e a pagina 11 il 1° paragrafo è il seguente: **“Di seguito si descrivono brevemente le opere previste, sia autorizzate (scenario al 2014) che da autorizzare (scenario al 2021)”**.

INTERVENTI AUTORIZZATI

Lotto 1 - Ampliamento terminal (codice 1.01)

Il progetto prevede interventi di ampliamento dell'attuale terminal passeggeri, sviluppati su una superficie totale di circa 11'000 m², che porteranno l'aerostazione ad una superficie complessiva lorda di circa 76'300 m². Si prevede la copertura e trasformazione delle corti tra la viabilità e il terminal esistente.

Riprotezione VVF e GdF (Fase 1 e Nuova Fase 2) (codice 2.09)

Obiettivo dell'intervento è la realizzazione del nuovo complesso di tre edifici ad hangar e uffici destinato a Vigili del Fuoco e Guardia di Finanza, compresi i piazzali e le urbanizzazioni relative, all'interno dell'aeroporto.

L'intervento nasce dall'esigenza di liberare l'area di fronte al terminal passeggeri, per esigenze connesse alla sicurezza aeroportuale; per fare ciò le attività oggi intercluse tra piste e piazzali devono essere spostate in un'area diversa, e gli edifici oggi esistenti devono essere demoliti.

Da Nord a Sud il progetto prevede: la fascia a parcheggio, la strada di accesso agli edifici, i tre edifici accostati, i tre piazzali relativi, la viabilità perimetrale alle piste.

Campo prove VVF (codice 2.20)

L'intervento prevede la realizzazione di un piazzale in calcestruzzo al cui centro verrà posizionato un simulatore di semiala A320 dedicato alle esercitazioni di spegnimento incendi esterni di velivolo, incluso il caso di incendio per spargimento a terra di carburante.

Il piazzale per l'addestramento avrà forma quadrata e dimensioni di 60 m x 60 m per garantire lo spazio necessario per consentire l'addestramento con movimentazione completa, a 360°, dei mezzi di soccorso aeroportuale intorno al simulatore.

Nuova autorimessa (codice 2.21)

Il progetto prevede la realizzazione di un nuovo edificio per il ricovero dei mezzi di rampa, da costruirsi in prossimità della darsena e dell'aviazione generale.

Percorso pedonale in quota e nuova darsena (codice 3.01)

L'intervento consiste nella realizzazione di un percorso pedonale assistito mediante tappeti mobili (Moving walkway), sopraelevato rispetto al piano campagna in modo da evitare l'interferenza con la viabilità carraia esistente, e di un nuovo edificio, lungo la banchina nord-est della darsena, che copre la zona di attracco dei mezzi d'acqua (taxi, traghetti) finalizzato a rendere più confortevole lo sbarco e l'imbarco dei passeggeri che utilizzano il collegamento via acqua con Venezia e isole. Il percorso pedonale in quota funge da collegamento tra l'aerostazione e la darsena e si sviluppa per una lunghezza di circa 365 metri, di cui 310 metri su tappeti mobili. È costituito da una galleria chiusa e climatizzata, appoggiata su pilotis che ne sopraelevano l'impalcato di base fino a collocare il piano di calpestio a quota +10.65 m s.l.m.m.. L'intero edificio ha un'altezza massima di +15.50 m s.l.m.m.. La superficie coperta complessiva è di 4220 m².

Ampliamento del piazzale – fase 1 (codice 4.06.01)

L'intervento complessivo prevede l'ampliamento, in due fasi realizzative, del piazzale per la sosta degli aeromobili esistente (APRON).

I lavori della prima fase, autorizzati, attualmente in corso di realizzazione, riguardano la riorganizzazione dei piazzali aeromobili con la realizzazione di nuove piazzole di sosta in area Nord-Ovest.

Il progetto consente la realizzazione di n. 7 nuove piazzole di sosta aeromobili e, nell'angolo Nord-Ovest del nuovo piazzale, di un'area dedicata per la sosta di mezzi ausiliari ed attrezzature.

Riqualifica infrastrutture di volo (codice 4.14.01)

Gli interventi previsti in questa prima fase si sviluppano su una superficie totale di circa 110'000 m², di cui 42'000 m² di nuove superfici pavimentate.

Canale scolmatore tratto di valle (codice 6.05)

Si tratta dell'intervento di ricalibratura degli scoli Pagliaghetta e Cattal Acque Medie. Gli interventi sono situati al di fuori del sedime aeroportuale, e sono cofinanziati da SAVE S.p.A. e dal Consorzio di Bonifica Acque Risorgive, cui va l'onere di autorizzazione, comunque già ottenuto.

Nuova centrale trigenerazione e collegamenti relativi (codice 6.18)

Il progetto della "Nuova centrale di trigenerazione" prevede i seguenti interventi:

- la realizzazione di un nuovo fabbricato tecnologico, ubicato nella posizione attualmente occupata dall'edificio denominato ex Brusutti e posto in prossimità del Fabbricato Area Tecnica, al cui interno verranno ricollocate le seguenti funzioni:
 - nuova centrale di cogenerazione;
 - nuova centrale frigorifera per la futura aerostazione;
 - cabina elettrica a servizio delle centrali suddette;
 - magazzino;
 - nuovo generatore di calore di potenza utile pari a 4 MW in grado di coprire la potenza termica della futura aerostazione;
- opere edili di sistemazione delle aree esterne adiacenti alla nuova centrale di trigenerazione;
- ingrandimento della centrale idrica esistente, all'interno del fabbricato che attualmente ospita la centrale termica;
- nuovi sottoservizi a servizio della futura aerostazione (cunicolo tecnologico di servizio con nuove tubazioni acqua calda, nuove tubazioni acqua refrigerata, nuova tubazione acqua sanitaria) e a servizio della nuova centrale di trigenerazione (tubazione gas metano, alimentazione idrica).

Come già evidenziato nelle precedenti segnalazioni del 13 Agosto e del 21 Settembre 2015 tutte queste opere come sopra elencate sono state autorizzate a seguito di presentazione di Istanza di Verifica di Assoggettabilità alla VIA presentata alla Commissione VIA Regionale, la quale Commissione VIA, a quanto pare, non è a conoscenza che gli Aeroporti vanno soggetti alla VIA Nazionale e non alla VIA Regionale e non ha ben compreso che utilizzare la pratica del "salame slicing" è vietato dalla Direttiva VIA.

DECRETO DEL DIRETTORE DELLA SEZIONE COORDINAMENTO ATTIVITA' OPERATIVE N. 93 del 06/08/2015 (BUR n. 80 del 18/08/2015)

SAVE S.p.A. Parcheggio provvisorio "Villette" per il recupero di posti sottratti dai cantieri Comune di localizzazione: Venezia (VE) Procedura di verifica di assoggettabilità (art. 20 D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii., L.R. n. 10/1999 e ss.mm.ii., DGR n. 575/2013). Esclusione dalla procedura di V.I.A. con prescrizioni.

DECRETO DEL DIRETTORE DELLA SEZIONE PROGETTO VENEZIA N. 147 del 05/12/2014 (BUR n. 13S del 03/02/2015)

Approvazione del Piano di Caratterizzazione . Proponente **SAVE** S.p.A. - Aeroporto Marco Polo di Venezia - Ampliamento e riqualificazione delle aree di sosta lunga in via Cà da Mosto , Parcheggio P5 - Comune di Venezia (Ve) - artt. 242 e 249 D.Lgs 152/2006

DECRETO DEL DIRIGENTE DELLA DIREZIONE TUTELA AMBIENTE N. 43 del 27/05/2011 (BUR n. 82 del 04/11/2011)

Save Spa Aeroporto di Venezia Marco Polo- Ampliamento e riqualifica delle aree di sosta lunga in Via Ca' da Mosto - Comune di localizzazione: Venezia (Ve) - Procedura di screening ai sensi dell'art. 20 del D.Lgs. n. 152/06 e ss.mm.ii. Esclusione dalla Procedura di V.I.A. con prescrizioni.

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE N. 1441 del 05/08/2014 (BUR n. 83 del 26/08/2014)

Ditta "**Save** S.p.A.". Autorizzazione alla costruzione ed esercizio presso l'aeroporto Marco Polo di Venezia di un impianto di trigenerazione alimentato a gas metano da circa 4 MWe. D.Lgs 152/2006; L.R. 11/2001.

AVVISO / GRUPPO **SAVE** SPA, VENEZIA (BUR n. 2 del 07/01/2011)

Verifica di assoggettabilità a valutazione di impatto ambientale per intervento nel Comune di Tessera Venezia (art. 20, D.Lgs n.4/2008).

PROCEDIMENTO VIA (BUR n. 14 del 06/02/2015)

Avviso di non assoggettamento a Valutazione d'Impatto Ambientale di cui all' art. 20 del D.Lgs n. 152/2006 e s.m.i. sul progetto presentato da **SAVE** Aeroporto di Venezia Marco Polo S.p.A. relativo all'effettuazione id una campagna di recupero rifiuti mediante impianto mobile preso l'area aeroportuale di Venezia.

PROCEDIMENTO VIA (BUR n. 115 del 27/12/2013)

Avviso di non assoggettamento a Valutazione d'Impatto Ambientale di cui all' art. 20 del D.Lgs n. 152/2006 e s.m.i. del progetto presentato da **SAVE** S.p.A relativo alla realizzazione di un percorso pedonale assistito di collegamento tra la darsena e il terminal aeroportuale di Venezia.

Se la Commissione VIA Regionale avrebbe autorizzato questi interventi... senza la VIA, non si comprende quale ente abbia autorizzato tutti gli altri lavori già eseguiti e che sono in corso di esecuzione presso l'Aeroporto di Venezia ed evidenziato questo ora vanno evidenziati altri comportamenti "anomali" della Commissione VIA della Regione Veneto che... invece di esaminare e di valutare si limita A COPIARE.

Dopo questa lunga premessa che ha illustrato degli... “strani” comportamenti della Commissione VIA della Regione Veneto, segnaliamo anche che, a parere del sottoscritto, la Commissione VIA REGIONALE non dovrebbe limitarsi “A COPIARE” le “contro deduzioni” alle Osservazioni alla VIA predisposte da SAVE spa, che poi ENAC “HA COPIATO” dal lavoro eseguito dai progettisti di SAVE SpA, ma la Commissione VIA dovrebbe esaminare le osservazioni e contro dedurre a queste... in modo “super partes”.

E che ci sia stato un lavoro di “COPIA-INCOLLA” basta “confrontare tra di loro” le “contro deduzioni” alle Osservazioni alla VIA (presentate da sottoscritto), come queste sono state elaborate dai progettisti di SAVE Spa, COPIATE da ENAC che poi sono state RICOPIATE dalla Commissione VIA REGIONALE Veneta.

2			Beniamino Sandrini; prot. n. DVA-2015-0006547 del 11/03/2015	SAVE - ENAC
Osservazione		Controdeduzione		
Iniziare i lavori di opere che sono previste nel Master Plan dell'Aeroporto di Venezia e iniziarli “prima che si concluso l'iter della procedura di VIA” (tutt'ora in corso) è una evidente violazione della direttiva VIA.		Si veda chiarimento al par. 3.1 del presente documento. Le opere cantierabili ed in fase di esecuzione sono inserite nel Masterplan 2021 in quanto interventi di miglioramento dello scalo NON connessi ad aumento di traffico passeggeri e movimenti.		
↑		BS_6	Beniamino Sandrini; prot. n. DVA-2015-0006547 del 11/03/2015	↑
Iniziare i lavori di opere che sono previste nel Master Plan dell'Aeroporto di Venezia e iniziarli “prima che si concluso l'iter della procedura di VIA” (tutt'ora in corso) è una evidente violazione della direttiva VIA.		Regione Veneto		
		Si veda chiarimento al par. 3.1 del presente documento. Le opere cantierabili ed in fase di esecuzione sono inserite nel Masterplan 2021 in quanto interventi di miglioramento dello scalo NON connessi ad aumento di traffico passeggeri e movimenti.		
3			Beniamino Sandrini; prot. n. DVA-2015-0004384 del 17/02/2015	SAVE - ENAC
Osservazione		Controdeduzione		
Iniziare i lavori di opere che sono previste nel Master Plan dell'Aeroporto di Venezia e iniziarli “prima che si concluso l'iter della procedura di VIA” (tutt'ora in corso) è una evidente violazione della direttiva VIA.		Si veda chiarimento al par. 3.1 del presente documento. Le opere cantierabili ed in fase di esecuzione sono inserite nel Masterplan 2021 in quanto interventi di miglioramento dello scalo NON connessi ad aumento di traffico passeggeri e movimenti.		
↑		BS_5	Beniamino Sandrini; prot. n. DVA-2015-0004384 del 17/02/2015	↑
Iniziare i lavori di opere che sono previste nel Master Plan dell'Aeroporto di Venezia e iniziarli “prima che si concluso l'iter della procedura di VIA” (tutt'ora in corso) è una evidente violazione della direttiva VIA.		Regione Veneto		
		Si veda chiarimento al par. 3.1 del presente documento. Le opere cantierabili ed in fase di esecuzione sono inserite nel Masterplan 2021 in quanto interventi di miglioramento dello scalo NON connessi ad aumento di traffico passeggeri e movimenti.		
25			Beniamino Sandrini; prot. n. DVA-2014-0032302 del 08/10/2014	SAVE - ENAC
Osservazione		Controdeduzione		
Procedura: conflitto di interessi e Proponente ENAC - Ente Nazionale Aviazione Civile non può essere il "Proponente" di una ISTANZA di VIA in quanto rappresenta l'Ente Pubblico a cui spetta il controllo e la vigilanza sulle attività svolte dai Gestori degli Aeroporti e pertanto l'ISTANZA di VIA va ritirata da ENAC e va ripresentata dalla Società Gestore dell'Aeroporto e nello specifico caso l'ISTANZA di VIA va ripresentata da SAVE SpA. ENAC non può essere "controllore e controllato" quando siamo in presenza di un procedimento di VIA perché questo è un evidente "conflitto d'interesse", che potrebbe inficiare l'eventuale autorizzazione.		La SAVE è un concessionario del Ministero dei Trasporti (ENAC) per la gestione dello scalo aeroportuale di Venezia. Il Masterplan è richiesto da ENAC, preparato e proposto da SAVE ad ENAC e da ENAC approvato. La approvazione tecnica di ENAC non esime il Ministero dei Trasporti al sottoporsi alle procedure autorizzative ambientali previste dalla legge (D.Lvo 152/06). Poiché è il Ministero dei Trasporti il proprietario dell'area destinata ad esercizio aeroportuale è coerente e corretto che sia l'ente responsabile dell'attività a sottoporsi alle procedure autorizzative richieste e non il concessionario. Il Piano di Sviluppo approvato da ENAC deve essere ambientalmente valutato (procedura VIA) e realizzato solo se deliberato come “ambientalmente compatibile”. Alla procedura di VIA, essendo una procedura autorizzativa prevista da una legge, devono essere sottoposti tutti i progetti, siano essi proposti da Enti pubblici o privati. L'applicabilità della procedura non è nella natura privatistica o pubblicistica dell'ente che la propone ma nei contenuti del progetto.		



--
BS_1

Beniamino Sandrini; prot. n.
DVA-2014-0032302 del
08/10/2014



Regione Veneto

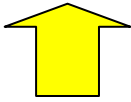
Procedura: conflitto di interessi e Proponente

- ENAC - Ente Nazionale Aviazione Civile non può essere il "Proponente" di una ISTANZA di VIA in quanto rappresenta l'Ente Pubblico a cui spetta il controllo e la vigilanza sulle attività svolte dai Gestori degli Aeroporti e pertanto l'ISTANZA di VIA va ritirata da ENAC e va ripresentata dalla Società Gestore dell'Aeroporto e nello specifico caso l'ISTANZA di VIA va ripresentata da SAVE SpA.
- ENAC non può essere "controllore e controllato" quando siamo in presenza di un procedimento di VIA perché questo è un evidente "conflitto d'interesse", che potrebbe inficiare l'eventuale autorizzazione.

La SAVE è un concessionario del Ministero dei Trasporti (ENAC) per la gestione dello scalo aeroportuale di Venezia. Il Masterplan è richiesto da ENAC, preparato e proposto da SAVE ad ENAC e da ENAC approvato. La approvazione tecnica di ENAC non esime il Ministero dei Trasporti al sottoporsi alle procedure autorizzative ambientali previste dalla legge (D.Lvo 152/06). Poiché è il Ministero dei Trasporti il proprietario dell'area destinata ad esercizio aeroportuale è coerente e corretto che sia l'ente responsabile dell'attività a sottoporsi alle procedure autorizzative richieste e non il concessionario. Il Piano di Sviluppo approvato da ENAC deve essere ambientalmente valutato (procedura VIA) e realizzato solo se deliberato come "ambientalmente compatibile". Alla procedura di VIA, essendo una procedura autorizzativa prevista da una legge, devono essere sottoposti tutti i progetti, siano essi proposti da Enti pubblici o privati. L'applicabilità della procedura non è nella natura privatistica o pubblicitica dell'ente che la propone ma nei contenuti del progetto.

Da questo primo confronto tra due contro deduzioni alle Osservazioni alla VIA come presentate dal sottoscritto, parrebbe essere evidente che le contro deduzioni come elaborate dai progettisti della SAVE SpA, (che, come noto sono state **COPIATE da ENAC** ed inviate al Ministero dell'Ambiente) siano state **COPIATE pari pari dalla Commissione VIA REGIONALE** la quale, a quanto pare, **NON ha nemmeno preso visione delle Osservazioni presentate dal sottoscritto, limitandosi solo... "A COPIARE" quelle inviate da ENAC.**

25		Beniamino Sandrini; prot. n. DVA-2014-0032302 del 08/10/2014	SAVE - ENAC
	Procedura: VAS/VIA Il Masterplan di un Aeroporto essendo un Piano di Sviluppo Aeroportuale che verrà realizzato in decenni deve essere sottoposto a V.A.S. Valutazione Ambientale Strategica e quando negli anni previsti dal crono programma riportato nel Masterplan (e quindi quando verranno realizzate le singole		E' communis opinio che i piani di sviluppo aeroportuali siano assoggettabili a procedura VIA, e non a quella VAS per le seguenti ragioni (amplius, Istituto per le ricerca e l'Ingegneria dell'Ecosostenibilità, Aspetti procedurali in materia di valutazione ambientale dei piani di sviluppo aeroportuale, novembre 2008): 1. la presenza nella legislazione tuttora vigente di un preciso
	opere previste) queste, solo dopo, dovranno essere sottoposte alla V.I.A. -Valutazione Impatto Ambientale. Il Masterplan in oggetto dovrebbe pertanto essere sottoposto alle procedure previste per la VAS e non alle procedure previste per la VIA e pertanto questa procedura come presentata viola la Direttiva VIA		2. le specificità dei Piani di Sviluppo Aeroportuale, in quanto, se è pur vero che detti piani, avendo ad oggetto l'assetto aeroportuale ed essendo attuati per fasi successive, presentano natura pianificatoria e quindi, configurandosi come dei piani del settore trasporti, sarebbero soggetti a procedura VAS, d'altro canto questi si differenziano dagli altri strumenti di pianificazione di tale settore per diversi fondamentali motivi. Le motivazioni che fanno dei Piani di Sviluppo Aeroportuale un piano "sui generis" e che sono alla base delle ragioni di ordine tecnico per le quali questi sarebbero più correttamente assoggettabili a procedura VIA, possono essere così sintetizzate: A) assenza di una effettiva connotazione programmatica dei Piani di Sviluppo, il cui obiettivo si risolve nel definire un assetto planimetrico e funzionale strumentale al soddisfacimento di quei volumi di traffico che rappresentano l'obiettivo industriale assunto dalla società di gestione; B) coincidenza dell'ambito di pianificazione dei Piani di sviluppo con quello di intervento relativo alle singole previsioni in esso contenute; C) coincidenza del livello informativo di interesse ambientale tra il Piano ed il progetto infrastrutturale; D) coincidenza dell'ambito territoriale interessato dagli effetti ambientali del Piano e di quello del progetto infrastrutturale. La compatibilità con il diritto comunitario di siffatto approccio è stato di recente confermato dalla Commissione Europea, Direzione Generale Ambiente, con nota del 16.7.2012 (Allegato 2.2-1).



BS_2

Beniamino Sandrini; prot. n.
DVA-2014-0032302 del
08/10/2014

Regione Veneto

Procedura: VAS/VIA

Il Masterplan di un Aeroporto essendo un Piano di Sviluppo Aeroportuale che verrà realizzato in decenni deve essere sottoposto a V.A.S. Valutazione Ambientale Strategica e quando negli anni previsti dal cronoprogramma riportato nel Masterplan (e quindi quando verranno realizzate le singole opere previste) queste, solo dopo, dovranno essere sottoposte alla V.I.A. -Valutazione Impatto Ambientale. Il Masterplan in oggetto dovrebbe pertanto essere sottoposto alle procedure previste per la VAS e non alle procedure previste per la VIA e pertanto questa procedura come presentata viola la Direttiva VIA

E' *communis opinio* che i piani di sviluppo aeroportuali siano assoggettabili a procedura VIA, e non a quella VAS per le seguenti ragioni (*amplius*, Istituto per le ricerche e l'Ingegneria dell'Ecosostenibilità, *Aspetti procedurali in materia di valutazione ambientale dei piani di sviluppo aeroportuale*, novembre 2008):

1. la presenza nella legislazione tuttora vigente di un preciso obbligo di assoggettabilità dei piani di sviluppo a procedura VIA, che si sostanzia nell'articolo 8 del DPCM 27.12.1988, a fronte della indeterminata legislazione in merito alla sussistenza di un obbligo di VAS;
2. le specificità dei Piani di Sviluppo Aeroportuale, in quanto, se è pur vero che detti piani, avendo ad oggetto l'assetto aeroportuale ed essendo attuati per fasi successive, presentano natura pianificatoria e quindi, configurandosi come dei piani del settore trasporti, sarebbero soggetti a procedura VAS, d'altro canto questi si differenziano dagli altri strumenti di pianificazione di tale settore per diversi fondamentali motivi.

Le motivazioni che fanno dei Piani di Sviluppo Aeroportuale un piano "*sui generis*" e che sono alla base delle ragioni di ordine tecnico per le quali questi sarebbero più correttamente assoggettabili a procedura VIA, possono essere così sintetizzate:

- A. assenza di una effettiva connotazione programmatica dei Piani di Sviluppo, il cui obiettivo si risolve nel definire un assetto planimetrico e funzionale strumentale al soddisfacimento di quei volumi di traffico che rappresentano l'obiettivo industriale assunto dalla società di gestione;
- B. coincidenza dell'ambito di pianificazione dei Piani di sviluppo con quello di intervento relativo alle singole previsioni in esso contenute;
- C. coincidenza del livello informativo di interesse ambientale tra il Piano ed il progetto infrastrutturale;
- D. coincidenza dell'ambito territoriale interessato dagli effetti ambientali del Piano e di quello del progetto infrastrutturale.

La compatibilità con il diritto comunitario di siffatto approccio è stato di recente confermato dalla Commissione Europea, Direzione Generale Ambiente, con nota del 16.7.2012 (Allegato 2.2-1).

Procedura: MP 2030

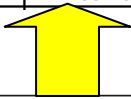
Considerato che l'ENAC insiste a presentare i Masterplan sottoponendoli alle procedure di VIA, è evidente che l'intero Masterplan, comunque, dovrebbe essere sottoposto alla VIA e non come in questo caso, sottoporre a VIA solo alcune parti - presentandolo per stralci - rispetto a quanto già approvato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

Utilizzare la procedura di: "salami slicing" e quindi sottoporre alle procedure di VIA solo una parte di quanto approvato da ENAC con il Contratto di Programma è una evidente violazione della Direttiva VIA. Se ENAC ha approvato un Contratto di Programma con SAVE SpA, con validità fino all'Anno 2030, l'intero progetto come approvato da ENAC va sottoposto ad una "complessiva" procedura di VIA, che vada a valutare l'opera nella sua interezza e non solo per degli stralci come indicati in questa ISTANZA di VIA

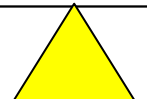
Il Masterplan 2021 rappresenta l'insieme delle opere necessarie per sopportare la crescita dello scalo fino a quel termine temporale. All'interno del Masterplan sono presentate tutte le opere e tutti i progetti e le valutazioni ambientali legate alla costruzione ed esercizio nel loro complesso, senza alcuno stralcio. In tal senso per le valutazioni ambientali legate all'esercizio dello scalo la presentazione del Masterplan dà visibilità e contezza di tutte le opere da realizzarsi e di tutti gli impatti connessi.

Rispetto al Contratto di Programma sottoscritto dal SAVE con ENAC il 28/12/2012 è opportuno precisare che il Masterplan 2021 è completamente coerente e contiene al suo interno tutti i progetti oggetto del Contratto di Programma.

SAVE - ENAC



BS_3

Beniamino Sandrini; prot. n.
DVA-2014-0032302 del
08/10/2014

Regione Veneto

Procedura: MP 2030

- Considerato che l'ENAC insiste a presentare i Masterplan sottoponendoli alle procedure di VIA, è evidente che l'intero Masterplan, comunque, dovrebbe essere sottoposto alla VIA e non come in questo caso, sottoporre a VIA solo alcune parti - presentandolo per stralci - rispetto a quanto già approvato da ENAC con il Contratto di Programma autorizzato con Decreto Presidente Consiglio dei Ministri del 28.12.2012.
- Utilizzare la procedura di: "salami slicing" e quindi sottoporre alle procedure di VIA solo una parte di quanto approvato da ENAC con il Contratto di Programma è una evidente violazione della Direttiva VIA. Se ENAC ha approvato un Contratto di Programma con SAVE SpA, con validità fino all'Anno 2030, l'intero progetto come approvato da ENAC va sottoposto ad una "complessiva" procedura di VIA, che vada a valutare l'opera nella sua interezza e non solo per degli stralci come indicati in questa ISTANZA di VIA

Il Masterplan 2021 rappresenta l'insieme delle opere necessarie per sopportare la crescita dello scalo fino a quel termine temporale. All'interno del Masterplan sono presentate tutte le opere e tutti i progetti e le valutazioni ambientali legate alla costruzione ed esercizio nel loro complesso, senza alcuno stralcio. In tal senso per le valutazioni ambientali legate all'esercizio dello scalo la presentazione del Masterplan dà visibilità e contezza di tutte le opere da realizzarsi e di tutti gli impatti connessi.

Rispetto al Contratto di Programma sottoscritto dal SAVE con ENAC il 28/12/2012 è opportuno precisare che il Masterplan 2021 è completamente coerente e contiene al suo interno tutti i progetti oggetto del Contratto di Programma.

<p>Stato di fatto al 1999</p> <p>Il Masterplan come presentato per questa ISTANZA di VIA assume come "situazione di base" e/o come "Opzione Zero" lo stato dell'Aeroporto di Venezia "cristallizzato all'anno 2013", quando in realtà il "punto di partenza" di una corretta procedura di VIA deve iniziare a partire dal 16 Marzo 1999 quando, da tale data, in Italia è entrata in vigore la Direttiva 97/11 /CE. che aveva modificato la precedente. In ogni caso, considerato che in data 26 Marzo 1999 è stata approvata anche la Legge Regionale del Veneto n. 10 avente ad oggetto: "DISCIPLINA DEI CONTENUTI E DELLE PROCEDURE DI VALUTAZIONE D'IMPATTO AMBIENTALE", è sempre a partire dal Marzo del 1999 che una qualsiasi ISTANZA di VIA deve e dovrebbe iniziare a calcolare e quantificare gli impatti ambientali che l'Aeroporto di Venezia ha creato e che andrà a creare all'ambiente e al territorio circostante l'allora sedime aeroportuale.</p> <p>Una qualsiasi ISTANZA di VIA che non abbia a valutare quanto già edificato a partire dal Marzo 1999 è evidente che è una procedura di VIA che non può ottenere un parere positivo, soprattutto perché è da quella data e da quella situazione e da quello stato di fatto: "Cristallizzato al 1999", che devono essere calcolate le opere di Mitigazione e di Compensazione Ambientale che devono essere realizzate.</p>	<p>Dal 1999 al 2014 l'aeroporto non ha subito alcuna variazione nella conformazione delle piste e/o altre tipologie di impianto soggette a VIA, pertanto non si ravvisa alcuna necessità in tal senso, in accordo con quanto riportato dalla Corte Costituzionale (sentenza n. 120/2010) che nelle valutazioni conclusive riporta "... Questa è la ragione per cui la disciplina, comunitaria e statale, della VIA, non contempla un capitolo relativo alle opere già realizzate, il progetto delle quali è già stato attuato. Riguardo agli impianti esistenti, la necessità di VIA può proporsi solo per «modifiche dei progetti elencati negli allegati che comportino effetti negativi apprezzabili per l'ambiente» (art. 20, comma 1, lettera b, Codice dell'ambiente)..."</p>
--	---

SAVE - ENAC

BS_4 Beniamino Sandrini; prot. n. DVA-2014-0032302 del 08/10/2014

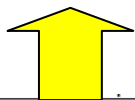
<p>Stato di fatto al 1999</p> <ul style="list-style-type: none"> Il Masterplan come presentato per questa ISTANZA di VIA assume come "situazione di base" e/o come "Opzione Zero" lo stato dell'Aeroporto di Venezia "cristallizzato all'anno 2013", quando in realtà il "punto di partenza" di una corretta procedura di VIA deve iniziare a partire dal 16 Marzo 1999 quando, da tale data, in Italia è entrata in vigore la Direttiva 97/11 /CE. che aveva modificato la precedente. In ogni caso, considerato che in data 26 Marzo 1999 è stata approvata anche la Legge Regionale del Veneto n. 10 avente ad oggetto: "DISCIPLINA DEI CONTENUTI E DELLE PROCEDURE DI VALUTAZIONE D'IMPATTO AMBIENTALE", è sempre a partire dal Marzo del 1999 che una qualsiasi ISTANZA di VIA deve e dovrebbe iniziare a calcolare e quantificare gli impatti ambientali che l'Aeroporto di Venezia ha creato e che andrà a creare all'ambiente e al territorio circostante l'allora sedime aeroportuale. Una qualsiasi ISTANZA di VIA che non abbia a valutare quanto già edificato a partire dal Marzo 1999 è evidente che è una procedura di VIA che non può ottenere un parere positivo, soprattutto perché è da quella data e da quella situazione e da quello stato di fatto: "Cristallizzato al 1999", che devono essere calcolate le opere di Mitigazione e di Compensazione Ambientale che devono essere realizzate.

Regione Veneto

Dal 1999 al 2014 l'aeroporto non ha subito alcuna variazione nella conformazione delle piste e/o altre tipologie di impianto soggette a VIA, pertanto non si ravvisa alcuna necessità in tal senso, in accordo con quanto riportato dalla Corte Costituzionale (sentenza n. 120/2010) che nelle valutazioni conclusive riporta "... Questa è la ragione per cui la disciplina, comunitaria e statale, della VIA, non contempla un capitolo relativo alle opere già realizzate, il progetto delle quali è già stato attuato. Riguardo agli impianti esistenti, la necessità di VIA può proporsi solo per «modifiche dei progetti elencati negli allegati che comportino effetti negativi apprezzabili per l'ambiente» (art. 20, comma 1, lettera b, Codice dell'ambiente)..."

26		Beniamino Sandrini; prot. n. DVA-2014-0032547 del 09/10/2014	SAVE - ENAC
----	--	--	--------------------

<p>Osservazione Procedura: MP 2030</p> <p>la 3a Osservazione sopra riportata (BS_3), va integrata con il contenuto della tabella estratta dal sito web dell'ENAC il cui titolo è: "Aeroporti con Masterplan approvati dall'ENAC" perché se ENAC ha approvato un Masterplan con scadenza al 2030, che prevede opere ed interventi per un importo di 1.760 milioni di euro, è evidente che ENAC non può presentare una ISTANZA di VIA con periodo di scadenza al 2021 per un importo di 360 milioni. E per queste ulteriori considerazioni, l'ISTANZA di VIA presentata da ENAC denominata: "Aeroporto Internazionale di Venezia Tessera - Master Plan - 2021" (a parere del sottoscritto) deve essere ritirata e deve essere ripresentata comprendendo tutte le opere e gli interventi previsti dal "Masterplan 2030".</p>	<p>Controdeduzione</p> <p>ENAC ha approvato un Masterplan al 2030 nel 2011. Nel 2014 ha approvato un Masterplan al 2021 che rappresenta un aggiornamento del Masterplan 2030, essendo le due versioni molto diverse. Quest'ultima versione del Masterplan è quella sottoposta a procedura VIA. L'unico Masterplan attualmente in fieri approvativo e quindi da considerarsi di riferimento è il Masterplan 2021. Il Masterplan 2021 rappresenta l'insieme delle opere necessarie per sopportare la crescita dello scalo fino a quel termine temporale. All'interno del Masterplan sono presentate tutte le opere e tutti i progetti e le valutazioni ambientali legate alla costruzione ed esercizio in loro complesso, senza alcuno stralcio. In tal senso per le valutazioni ambientali legate all'esercizio dello scalo la presentazione del Masterplan dà visibilità e contezza di tutte le opere da realizzarsi e di tutti gli impatti connessi. Rispetto al Contratto di Programma sottoscritto dal SAVE con ENAC il 28/12/2012 è opportuno precisare che il Masterplan 2021 è completamente coerente e contiene al suo interno tutti i progetti oggetto del Contratto di Programma.</p>
--	---



BS_03_int

Beniamino Sandrini; prot. n.
DVA-2014-0032547 del
09/10/2014

Procedura: MP 2030

la 3a Osservazione sopra riportata (BS_3), va integrata con il contenuto della tabella estratta dal sito web dell'ENAC il cui titolo è: "Aeroporti con Masterplan approvati dall'ENAC" perché se ENAC ha approvato un Masterplan con scadenza al 2030, che prevede opere ed interventi per un importo di 1.760 milioni di euro, è evidente che ENAC non può presentare una ISTANZA di VIA con periodo di scadenza al 2021 per un importo di 360 milioni. E per queste ulteriori considerazioni, l'ISTANZA di VIA presentata da ENAC denominata: "Aeroporto Internazionale di Venezia Tessera - Master Plan - 2021" (a parere del sottoscritto) deve essere ritirata e deve essere ripresentata comprendendo tutte le opere e gli interventi previsti dal "Masterplan 2030".

Regione Veneto

ENAC ha approvato un Masterplan al 2030 nel 2011. Nel 2014 ha approvato un Masterplan al 2021 che rappresenta un aggiornamento del Masterplan 2030, essendo le due versioni molto diverse. Quest'ultima versione del Masterplan è quella sottoposta a procedura VIA. L'unico Masterplan attualmente in fieri approvativo e quindi da considerarsi di riferimento è il Masterplan 2021.

Il Masterplan 2021 rappresenta l'insieme delle opere necessarie per supportare la crescita dello scalo fino a quel termine temporale. All'interno del Masterplan sono presentate tutte le opere e tutti i progetti e le valutazioni ambientali legate alla costruzione ed esercizio nel loro complesso, senza alcuno stralcio. In tal senso per le valutazioni ambientali legate all'esercizio dello scalo la presentazione del Masterplan dà visibilità e contezza di tutte le opere da realizzarsi e di tutti gli impatti connessi.

Rispetto al Contratto di Programma sottoscritto dal SAVE con ENAC il 28/12/2012 è opportuno precisare che il Masterplan 2021 è completamente coerente e contiene al suo interno tutti i progetti oggetto del Contratto di Programma.

Area vasta e Comuni interessati

Della Copertina dell'Allegato a titolo: "Studio Impatto Ambientale - Sezione C - Quadro di Riferimento Ambientale - Rumore" (come per tutte le altre copertine) per prima cosa si evidenzia su tutte le tavole e le relazioni è scritto "Masterplan 2021", quando ENAC, invece, ha approvato il "Masterplan 2030".

A pag. 10 di questo documento va evidenziata titolata "Area vasta individuata come componente rumore", preceduta da questo testo: "L'analisi dell'inquinamento acustico viene svolta su due livelli, quello relativo al rumore di origine aeronautica e quello relativo al rumore da traffico veicolare di asservimento all'aeroporto. L'area vasta è stata pertanto individuata in riferimento ad entrambe le emissioni sonore e considerando gli scenari di sviluppo futuri. Per la fase costruzione l'area è più limitata all'intorno dei cantieri ed è quindi inclusa nell'area vasta della fase di esercizio. L'area vasta racchiude le aree potenzialmente interessate da livelli di rumore prossimi ai limiti di zona previsti dal DPCM 14.11.1997 comprendendo ampie porzioni dei comuni di Venezia, Marcon, Roncade e Quarto d'Altino, individuate anche in relazione all'ampiezza delle celle censuarie ISTAT e va sottolineato che tra i "Comuni Interessati" (come riportati sull'Avviso al Pubblico del 30 Settembre 2014) non risulta essere stato coinvolto nel procedimento di VIA il Comune di Roncade.

L'area vasta nel SIA è stata analizzata per il suo intero, includendovi tutti i territori compresi nel dominio dei modelli utilizzati in particolare per la componente rumore.

Diversamente l'analisi effettuata dimostra che i comuni interessati, cioè quelli sui quali si verificano effetti diretti ed indiretti del Masterplan 2021, sono quelli effettivamente coinvolti nella procedura (Venezia, Quarto d'Altino e Marcon).

In particolare, le curve di rumore sono calcolate fino ai limiti di legge (50 dB diurni, 40 dB notturni) ed includono appunti i suddetti tre comuni, come ben dimostrato nei testi e nelle mappe del SIA e delle Integrazioni (cfr. elaborato di integrazione 23957-REL-T708.0).

SAVE - ENAC



BS_05

Beniamino Sandrini; prot. n.
DVA-2014-0032547 del
09/10/2014

Area vasta e Comuni interessati

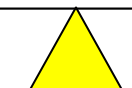
- Della Copertina dell'Allegato a titolo: "Studio Impatto Ambientale - Sezione C - Quadro di Riferimento Ambientale - Rumore" (come per tutte le altre copertine) per prima cosa si evidenzia su tutte le tavole e le relazioni è scritto "Masterplan 2021", quando ENAC, invece, ha approvato il "Masterplan 2030".
- A pag. 10 di questo documento va evidenziata titolata "Area vasta individuata come componente rumore", preceduta da questo testo: "L'analisi dell'inquinamento acustico viene svolta su due livelli, quello relativo al rumore di origine aeronautica e quello relativo al rumore da traffico veicolare di asservimento all'aeroporto. L'area vasta è stata pertanto individuata in riferimento ad entrambe le emissioni sonore e considerando gli scenari di sviluppo futuri. Per la fase costruzione l'area è più limitata all'intorno dei cantieri ed è quindi inclusa nell'area vasta della fase di esercizio. L'area vasta racchiude le aree potenzialmente interessate da livelli di rumore prossimi ai limiti di zona previsti dal DPCM 14.11.1997 comprendendo ampie porzioni dei comuni di Venezia, Marcon, Roncade e Quarto d'Altino, individuate anche in relazione all'ampiezza delle celle censuarie ISTAT e va sottolineato che tra i "Comuni Interessati" (come riportati sull'Avviso al Pubblico del 30 Settembre 2014) non risulta essere stato coinvolto nel procedimento di VIA il Comune di Roncade.

Regione Veneto

L'area vasta nel SIA è stata analizzata per il suo intero, includendovi tutti i territori compresi nel dominio dei modelli utilizzati in particolare per la componente rumore.

Diversamente l'analisi effettuata dimostra che i comuni interessati, cioè quelli sui quali si verificano effetti diretti ed indiretti del Masterplan 2021, sono quelli effettivamente coinvolti nella procedura (Venezia, Quarto d'Altino e Marcon).

In particolare, le curve di rumore sono calcolate fino ai limiti di legge (50 dB diurni, 40 dB notturni) ed includono appunti i suddetti tre comuni, come ben dimostrato nei testi e nelle mappe del SIA e delle Integrazioni (cfr. elaborato di integrazione 23957-REL-T708.0).



Tutte le Osservazioni presentate dal sottoscritto, di fatto, sono state tutte respinte, prima da SAVE spa che ha predisposto le contro deduzioni, poi da ENAC che le ha copiate e infine dalla Commissione VIA Regionale che le ha copiate di nuovo senza nemmeno cambiare un "virgola".

Dopo che il sottoscritto ha evidenziato che la Commissione VIA Regionale HA COPIATO di sana pianta tutto quanto i progettisti della SAVE SpA hanno a loro propinato, primo, come "interpretazione delle Osservazioni presentate dal sottoscritto" e secondo, "come le Osservazioni presentate dal sottoscritto non siano state contro dedotte dalla Commissione VIA Regionale, ma solo COPIATE" leggiamo quanto riportato a pag. 37 dell'Allegato alla D.G.R.V.: n° 1146 del 1.9.2015 al capitolo: "**3. OSSERVAZIONI E PARERI**", con sottotitolo: "**ESAME Osservazioni ai sensi dell'art. 24 D.Lgs 152/2006 e controdeduzioni della Commissione Regionale**" e che inizia con questo paragrafo:

Nel corso dell'iter istruttorio sono pervenute e sono stati acquisiti dal Settore VIA della Regione Veneto e dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, le seguenti osservazioni e pareri, che si riportano di seguito in maniera sintetica e le relative controdeduzioni del gruppo istruttorio della Commissione regionale VIA:

E' evidente che quanto riportato in questa fase non è vero in quanto la "sintesi" delle Osservazioni... la Commissione VIA Regionale le ha COPIATE dalla sintesi predisposta dai Progettisti della SAVE ed è poi da evidenziare che non vi sono state delle "controdeduzioni del gruppo istruttorio della Commissione regionale VIA", in quanto il gruppo istruttorio della Commissione VIA Regionale si è limitato a COPIARE, di sana pianta, le contro deduzioni come queste erano stata predisposte dai progettisti della SAVE SpA.

Da questo confronto tra le contro deduzioni alle Osservazioni alla VIA come presentate dal sottoscritto, parrebbe essere evidente che le contro deduzioni come elaborate dai progettisti della SAVE SpA, (che, come noto sono state COPIATE da ENAC ed inviate al Ministero dell'Ambiente) siano poi state COPIATE pari pari dalla Commissione VIA REGIONALE la quale, a quanto pare, NON ha nemmeno preso visione delle Osservazioni presentate dal sottoscritto, limitandosi solo... "A COPIARE" quelle inviate da ENAC.

Andrebbe evidenziato poi che nel COPIARE la Commissione VIA Regionale ha COPIATO anche delle affermazioni - diciamo non corrette - tipo questa: "**Dal 1999 al 2014 l'aeroporto non ha subito alcuna variazione nella conformazione delle piste e/o altre tipologie di impianto soggette a VIA**"... dimenticando di segnalare che nel 2002 è stata inaugurata la NUOVA Aerostazione che ha permesso all'Aeroporto di Venezia di passare dai 3.363.227 passeggeri del 1997 ai 7.032.499 del 2007.

VENEZIA Tessera

Traffico commerciale (arrivi + partenze)

Anno	Movimenti (Numero)	Variazione anno prec. (%)	Passeggeri (numero)	Variazione anno prec. (%)	Cargo (Tonnellate)	Variazione anno prec. (%)
1997	48.168	11,76	3.363.227	14,05	11.673	-0,56
1998	54.992	14,17	3.718.454	10,56	10.205	-12,58
1999	62.738	14,09	4.080.678	9,74	10.990	7,69
2000	60.285	-3,91	4.561.473	11,78	11.658	6,08
2001	62.717	4,03	4.178.790	-8,39	11.300	-3,07
2002	74.425	18,67	5.264.460	25,98	11.844	4,81
2003	75.167	1,00	5.838.008	10,89	11.965	1,02
2004	75.196	0,04	5.780.783	-0,98	12.341	3,14
2005	77.386	2,91	6.296.345	8,92	14.135	14,53
2007	80.896	4,54	7.032.499	11,69	12.997	-8,05

Visto che nei 10 anni - come riportati nella tabella dell'ENAC - il movimenti e i passeggeri, di fatto, sono raddoppiati, sarebbe interessante comprendere quali opere e quali interventi sono stati realizzati (senza la VIA), presso l'Aeroporto di Venezia a partire almeno dal Marzo 1999.

In sintesi - in merito alla VIA - cosa succede all'Aeroporto di Venezia?

- 1°
SAVE SpA predispone (e sostiene i costi) per la documentazione per presentare l'Istanza di VIA.
- 2°
ENAC invece di controllare se la documentazione rispetta la Direttiva VIA, diventa il "Proponente".
- 3°
Come soggetto "Proponente" è quindi ENAC a presentare l'Istanza di VIA al Ministero dell'Ambiente.
- 4°
ENAC (di fatto) fa da "Passacarte" tra la SAVE e la Commissione VIA del Ministero dell'Ambiente
- 5°
La Commissione VIA Nazionale chiede chiarimenti e chiede che il "proponente" contro deduzioni.
- 6°
La Commissione VIA Nazionale chiede al "proponente" di contro dedurre alle Osservazioni alla VIA.
- 7°
ENAC "passa le carte" a SAVE che contro deduce ai chiarimenti e contro deduce alle Osservazioni.
- 8°
Dopo che SAVE ha contro dedotto, ENAC (senza controlli) "ripassa" le carte alla Commissione VIA.
- 9°
La Commissione VIA Regionale "copia" le contro deduzioni predisposte da SAVE e inviate da ENAC

Dopo che è accaduto tutto questo, la Commissione VIA della Regione Veneto, invece di esprimere un parere ed invece di prendere visione delle richieste della Commissione VIA Nazionale e delle Osservazioni presentate dal Pubblico, **dopo aver COPIATO le contro deduzioni** emana un Decreto di Compatibilità Ambientale pur non avendone titolo in quanto gli Aeroporti sono soggetti alla VIA Nazionale.

Ovviamente va ricordato che mentre è ancora in corso la procedura di VIA, nel frattempo all'Aeroporto di Venezia alcuni lavori sono già terminati ed altri sono tutt'ora in corso, il tutto approvato da ENAC.

Quando i "controllori" sono contemporaneamente anche i "controllati" è evidente che poi le norme e leggi in vigore possono non essere adeguatamente rispettate, ma quanto sta accadendo all'Aeroporto di Venezia è un esempio macroscopico di violazione di tutte le normative previste dalla Direttiva VIA **la cui maggiore responsabilità** - spero che dopo questa segnalazione sia ben chiara - **ricade in capo a ENAC che in evidente conflitto d'interesse delle Istanze di VIA** in quanto ENAC è... Controllore e Controllato.

Con la presente **SECONDA integrazione alla documentazione già inviata** si rinnova, di nuovo, la già presentata: **"Richiesta di apertura di una Procedura di Infrazione di V.I.A. relativa al Masterplan dell'Aeroporto di Venezia"** dove, una infrastruttura aeroportuale, pur in presenza di un Decreto di Compatibilità Ambientale... mai rilasciato, continua ad ampliare e potenziare le proprie infrastrutture.

Si chiede che sia verificato anche il ruolo della Commissione VIA della Regione veneto che avrebbe espresso parere negativo alla sottoposizione alla VIA a seguito di Istanze di Verifica di Assoggettabilità alla VIA presentate da SAVE SpA, di progetti di infrastrutture aeroportuali, progetti predisposti con il metodo del "salami slicing" adottate con l'unico obiettivo di non sottoporre a VIA una serie di progetti che comunque hanno permesso di raddoppiare i voli e le infrastrutture all'Aeroporto di Venezia.

Per ultimo e di nuovo si chiede di indagare affinché **sia posto fine al doppio ruolo dell'ENAC**, che è in evidente **"conflitto d'interesse"**, visto che ENAC sarebbe il **"Controllore"** delle società di Gestione Aeroportuale, al fine di verificare se queste rispettano la Direttiva VIA e diventa **"Controllato"** quando l'ENAC come soggetto **"proponente"** poi **presenta le Istanze di VIA** non effettuando nessun controllo.

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

Un cittadino "nativo" di Caselle:

Beniamino Sandrini

beniamino.sandrini@legalmail.it