

Beniamino Sandrini
Via del Fante, n. 21
37066 CASELLE di Sommacampagna
T. 0458581200 Cell. 3485214565
Mail: beniaminosandrini@virgilio.it

PROJECT TO PROJECT www.vivicaselle.eu PROGETTARE PER PROTEGGERE

Caselle d'Erbe, 23.09.2015

D.Lgs. 4-2008 - Art. 3 ter - Principio dell'azione ambientale.

La tutela dell'ambiente e degli ecosistemi naturali e del patrimonio culturale deve essere garantita da tutti gli enti pubblici e privati e dalle persone fisiche e giuridiche pubbliche o private, mediante una adeguata azione che sia informata ai principi della precauzione, dell'azione preventiva, della correzione, in via prioritaria alla fonte, dei danni causati all'ambiente, nonche' 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.

INTEGRAZIONE al documento già inviato in data 02.09.2015

Oggetto:

Iniziare i lavori di "ampliamento" e "potenziamento" dell'Aeroporto: Valerio Catullo di Verona "senza la VIA" è una palese violazione della Direttiva VIA ?

Se in data 02.09.2015, il sottoscritto aveva inviato una segnalazione, conseguente alla lettura di articoli di giornali, che avvisavano, che nel mese di ottobre sarebbero iniziati dei lavori - per un importo di 66 milioni di euro - all'Aeroporto: Valerio Catullo era una notizia recuperata dopo aver "letto dei giornali" in merito a quello che scrivono sui giornali, riporto anche altri due articoli pubblicati il 15.09.2015.

ARENA
Martedì 15 Settembre 2015

AEROPORTI. Il presidente di Aeroget, la società di maggioranza composta da soci pubblici, si dice soddisfatto

Riello: «Catullo, futuro roseo Ora parte la fase del rilancio»

«La scelta di partnership con Save si conferma la scelta migliore: concreti i piani industriali di medio e lungo periodo. Presto i lavori»

Assemblea dei soci istituzionali dell'aeroporto Catullo che hanno la maggioranza della società di gestione con Aeroget. E il lavoro compiuto fino al momento è stato valutato dal presidente Paolo Riello, che è presidente della Camera di commercio: «Stante la difficile situazione economico-finanziaria in cui versava la società, il nuovo partner industriale, Save, ha portato avanti le uniche strategie di rilancio che si potevano mettere in atto: cioè il risanamento dei costi, prima e il rilancio delle attività e sviluppo delle infrastrutture, che richiede tempo e, come ogni serio progetto d'impresa, guarda al medio-lungo termine. Da piano che segua il passo passo il futuro che si concretizzerà a breve con l'avvio dei cantieri per la

Al Catullo da novembre saranno aperte nuove rotte




Giuseppe Riello

qualificazione della sala imbarchi del terminal partenze con un investimento del 30% delle aree commerciali e di servizio ai passeggeri. Il primo di una serie di progetti di sviluppo delle infrastrutture che prevedono investimenti per 66 milioni di euro finanziati alla gestione di 4 milioni di passeggeri previsti per il 2016. I lavori alla sala partenze

no una base a Verona. I vertici hanno una programmazione pluriennale delle destinazioni. Ci vuole tempo, quindi, oltre a certificarla e a montare economie in ordine per non dover accettare contratti a posteriori, come è già capitato. Per questo la scelta della partnership con Save si conferma la scelta migliore. Sono in corso trattative con le compagnie aeree per far crescere il numero di passeggeri, ma anche il numero di destinazioni servite. Che cosa fare, poi, dello scalo di Montebelluna dopo che il Consiglio di Stato ha rimandato alla Corte Europea ogni decisione sulla concessione? «Nonostante l'incertezza generata dalla non-sentenza emessa dal Consiglio di Stato, per Brescia sono state individuate tre linee di sviluppo: gli accordi di general cargo sfruttando le infrastrutture esistenti, il mantenimento dell'attività postale, considerando che Montebelluna è hub di Poste italiane, e lo sviluppo di traffico passeggeri in base alle esigenze del territorio». E soci costituzionali a cercare poi un accordo con Sacco di Bergamo. »

Catullo, i soci veronesi plaudono al piano di sviluppo firmato Save

Riello (Aeroget): «Molto soddisfatto della gestione dell'aeroporto»

66 milioni di euro il valore del piano infrastrutturale 2015-2019

5,5 milioni di passeggeri l'obiettivo del Catullo per il 2030

VERONA Positive le reazioni da Aeroget, la società che raggruppa i soci pubblici veronesi (Comune, Provincia e Camera di Commercio) e trentini del Catullo, alla presentazione del piano di sviluppo per l'aeroporto di Villafranca. «È la prima volta che assisto a Verona, nel settore del servizio pubblico, alla realizzazione di un piano di risanamento e sviluppo serio con un orizzonte temporale serio», sottolinea il presidente di Aeroget Giuseppe Riello, che promette di seguire «passo passo» gli sviluppi. L'avvio di un piano infrastrutturale quadriennale (2015-2019) interamente autofinanziato da 66 milioni di euro è già approvato dall'Enac e previsto per ottobre. Per primi, partiranno i cantieri per la riqualificazione della sala imbarchi del terminal partenze, dove si lavora per incrementare del 30 per cento le aree commerciali e di servizio ai passeggeri, che si

concluderanno nel maggio prossimo. Poi, nel 2017, partiranno altri lavori da 21 milioni per l'ampliamento e la riqualificazione del terminal. Il piano di sviluppo aeroportuale, invece, ha un orizzonte di quindici anni (2015-2030), ancora in attesa del via libera dell'Enac e dello studio di impatto ambientale. L'obiettivo è raggiungere 5,5 milioni di passeggeri, dai tre attuali, con una serie di interventi di sviluppo alle infrastrutture di volo (per una spesa di 26,3 milioni). Quanto al D'Annunzio di Montebelluna, in attesa del pronunciamento della corte di giustizia europea sulla paternità del



Il rendering. Così sarà la sala imbarchi al Catullo una volta terminati i lavori nel maggio 2016

la concessione, l'idea è sempre di spingere sul cargo, con una finestra per i voli passeggeri «in base alle esigenze del territorio».

Detto del futuro, il presente è sempre piuttosto fosco, sebbene la situazione appaia in lento miglioramento. A fronte di un calo dei ricavi dovuti in buona parte a ragioni geopolitiche («Instabilità dei paesi Nordafricani e della Russia, tradizionali destinazioni per e da Verona»), l'utile ante imposte del primo semestre 2015 è positivo. «Sono molto soddisfatto dell'andamento gestionale dell'aeroporto Catullo», dice ancora Riello, che promuove a pieni voti la partnership con Save, che oggi detiene il 35 per cento delle quote. Una volta entrato nell'orbita di Venezia, l'aeroporto veronese ha recuperato i rapporti con Ryanair, programmando lo sviluppo di nuove rotte nei prossimi quattro anni, sia da Verona che da Brescia, e ha stretto un accordo con Wotia che farà base al Catullo per due aeromobili da novembre, oltre ad aprire nuove destinazioni. In vista anche un accordo con Neos per destinazioni a lungo raggio, vettore charter che rappresenta uno dei tradizionali segmenti di mercato dello scalo veronese.

A.C. di RIPRODUZIONE RISERVATA

Da quanto si legge sull'ARENA e sul CORRIERE di Verona si confermerebbe che tra 15 giorni inizieranno i lavori di ampliamento e di potenziamento dell'Aeroporto: "Valerio Catullo", ma in nessuno dei due articoli vi è alcun cenno che l'**Aeroporto è... mancante della V.I.A.** anche se in un paragrafo del Corriere si fa cenno che il... **Piano di Sviluppo Aeroportuale 2015-2030 è... "ancora in attesa del via libera di ENAC e dello studio di impatto ambientale"**, il che conferma che **la VIA... era ed è ancora... mancante.**

AEROPORTI. Il presidente di Aerogest, la società di maggioranza composta da soci pubblici, si dice soddisfatto

Riello: «Catullo, futuro roseo Ora parte la fase del rilancio»

«La scelta di partnership con Save si conferma la scelta migliore: concreti i piani industriali di medio e lungo periodo. Presto i lavori»

Assemblea dei soci istituzionali, dell'aeroporto Catullo che hanno la maggioranza della società di gestione con Aerogest. E il lavoro compiuto fin qui dal nuovo corso guidato dal presidente Paolo Arena insieme con il partner industriale Save di Venezia, è stato ritenuto positivo. «Sono molto soddisfatto dell'andamento gestionale dell'aeroporto Valerio Catullo», ha detto infatti il presidente di Aerogest, Giuseppe Riello, che è presidente della Camera di commercio.

«Stante la difficile situazione economico-finanziaria in cui versava la società, il nuovo partner industriale, Save, ha portato avanti le uniche strategie di rilancio che si potevano mettere in atto: cioè il risanamento dei conti, prima e il rilancio delle rotte e lo sviluppo delle infrastrutture, poi. Un percorso di recupero che richiede tempo e, come ogni serio progetto d'impresa, guarda al medio-lungo termine, ponendo le basi per un futuro roseo e solido. Un progetto che è stato condiviso con i soci pubblici che rappre-

sento, Camera di Commercio di Verona, Province di Verona e Trento e Comune di Verona, e che sostengo, sia come rappresentante di Aerogest che come imprenditore».

«Nonostante il calo dei ricavi, dovuto alla contrazione del traffico passeggeri, l'EBT, l'utile ante imposte del primo semestre 2015 della business unit di Verona è positivo, in aumento sia sul 2014 che rispetto al budget dei primi sei mesi 2015. E' in miglioramento anche l'EBT consolidato, sia rispetto al 2014 che rispetto al valore a budget, anche se purtroppo risente del contributo negativo di Brescia».

Riello ripercorre i prossimi interventi previsti dal piano industriale a breve e medio termine. «E' la prima volta che a Verona assisto, nel settore del servizio pubblico, alla realizzazione di un piano di risanamento e sviluppo serio con un orizzonte temporale serio: da qui a 6 anni e trentennale. Un piano che seguirò passo passo in futuro e che si concretizzerà a breve con l'avvio dei cantieri per la ri-



Al Catullo da novembre saranno aperte nuove rotte



Giuseppe Riello

qualificazione della sala imbarchi del terminal partenze con un incremento del 30% delle aree commerciali e di servizio ai passeggeri. Il primo di una serie di progetti di sviluppo delle infrastrutture che prevedono investimenti per 66 milioni di euro funzionali alla gestione di 4 milioni di passeggeri previsti per il 2019. I lavori alla sala parten-

ze si concluderanno nel 2016 e nel 2017 saranno avviati cantieri per 21 milioni di euro per l'ampliamento e la riqualificazione del terminal. Si tratta di investimenti che saranno realizzati tra il 2015 al 2019, sono già stati approvati dall'Enac. E saranno interamente autofinanziati. Il che non è da tutti».

I problemi arrivano dal traffico aereo perché alcune rotte soffrono per la crisi internazionale, come il Nordafrica e la svalutazione del rublo ha fatto il resto.

«Ci aspettiamo un recupero di traffico nel 2016 grazie all'apertura della base di Volotea e il potenziamento dei collegamenti di Ryanair, nonché altri collegamenti in corso di definizione. Certo non si può pretendere che d'improvviso i vettori chie-

no una base a Verona. I vettori hanno una programmazione pluriennale delle destinazioni. Ci vuole tempo, quindi, oltre a credibilità e a conti economici in ordine per non dover accettare contratti capestro, come è già capitato. Per questo la scelta della partnership con Save si conferma la scelta migliore. Save ha credibilità e ottime relazioni con i vettori nazionali, internazionali e con le compagnie charter. Il Catullo sta finalizzando l'accordo per lo sviluppo di nuove destinazioni di lungo raggio con Neos e sono in corso trattative con le compagnie aeree per far crescere il numero di passeggeri, ma anche il numero di destinazioni servite».

Che cosa fare, poi dello scalo di Montichiari dopo che il Consiglio di Stato ha rimandato alla Corte Europea ogni decisione sulla concessione? «Nonostante l'incertezza generata dalla non-sentenza emessa dal Consiglio di Stato, per Brescia sono state individuate tre linee di sviluppo: gli accordi di general cargo sfruttando le infrastrutture esistenti, il mantenimento dell'attività postale, considerando che Montichiari è hub di Poste italiane, e lo sviluppo di traffico passeggeri in base alle esigenze del territorio». I soci continueranno a cercare poi un accordo con Sacbo di Bergamo. ●

Catullo, i soci veronesi plaudono al piano di sviluppo firmato Save

Riello (Aerogest): «Molto soddisfatto della gestione dell'aeroporto»

VERONA Positive le reazioni da Aerogest, la società che raggruppa i soci pubblici veronesi (Comune, Provincia e Camera di Commercio) e trentini del Catullo, alla presentazione del piano di sviluppo per l'aeroporto di Villafranca. «È la prima volta che assisto a Verona, nel settore del servizio pubblico, alla realizzazione di un piano di risanamento e sviluppo serio con un orizzonte temporale serio», sottolinea il presidente di Aerogest Giuseppe Riello, che promette di seguire «passo passo» gli sviluppi.

L'avvio di un piano infrastrutturale quadriennale (2015-2019) interamente autofinanziato da 66 milioni di euro e già approvato dall'Enac è previsto per ottobre. Per primi, partiranno i cantieri per la riqualificazione della sala imbarchi del terminal partenze, dove si lavora per incrementare del 30 per cento le aree commerciali e di servizio ai passeggeri, che si

66

milioni di euro
Il valore del piano infrastrutturale 2015-2019

5,5

milioni di passeggeri
L'obiettivo del Catullo per il 2030

concluderanno nel maggio prossimo. Poi, nel 2017, partiranno altri lavori da 21 milioni per l'ampliamento e la riqualificazione del terminal.

Il piano di sviluppo aeroportuale, invece, ha un orizzonte di quindici anni (2015-2030), ancora in attesa del via libera dell'Enac e dello studio di im-

patto ambientale. L'obiettivo è raggiungere 5,5 milioni di passeggeri, dai tre attuali, con una serie di interventi di sviluppo alle infrastrutture di volo (per una spesa di 26,3 milioni).

Quanto al D'Annunzio di Montichiari, in attesa del pronunciamento della corte di giustizia europea sulla paternità del-



Il rendering Così sarà la sala imbarchi al Catullo una volta terminati i lavori nel maggio 2016

la concessione, l'idea è sempre di spingere sul cargo, con una finestra per i voli passeggeri «in base alle esigenze del territorio».

Detto del futuro, il presente è sempre piuttosto fosco, sebbene la situazione appaia in lento miglioramento. A fronte di un calo dei ricavi dovuti in buona parte a ragioni geopolitiche (l'instabilità dei paesi Nordafricani e della Russia, tradizionali destinazioni per e da Verona), l'utile ante imposte del primo semestre 2015 è positivo. «Sono molto soddisfatto dell'andamento gestionale dell'aeroporto Catullo», dice ancora Riello, che promuove a pieni voti la partnership con Save, che oggi detiene il 35 per cento delle quote. Una volta entrato nell'orbita di Venezia, l'aeroporto veronese ha recuperato i rapporti con Ryanair, programmando lo sviluppo di nuove rotte nei prossimi quattro anni, sia da Verona che da Brescia, e ha stretto un accordo con Volotea che farà base al Catullo per due aeromobili da novembre, oltre ad aprire nove nuove destinazioni. In vista anche un accordo con Neos per destinazioni a lungo raggio, vettore charter che rappresenta uno dei tradizionali segmenti di mercato dello scalo veronese.

A.C.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Anche se gli articoli dell’Arena e del Corriere del 2.9.2015 e del 15.09.2015 annunciavano l’inizio dei lavori all’Aeroporto di Verona, il sottoscritto non aveva ancora reperito informazioni “ufficiali”, se non dopo il 17 Settembre 2015 - dopo aver letto, sul sito web dell’ENAC, il documento avente ad oggetto: **“Stato di Attuazione degli Investimenti Aeroportuali ricompresi nei Contratti di Programma”**.

A seguito dell’aver recuperato “NUOVE INFORMAZIONI”, con la presente **si intende INTEGRARE** la precedente segnalazione inviata il 02.09.2015 riconfermando anche l’oggetto della precedente lettera.

Il 17 settembre 2015, sul sito web dell’ENAC, è stato pubblicato un Comunicato Stampa avente ad oggetto: **“ENAC PUBBLICA REPORT DI SINTESI SU INVESTIMENTI AEROPORTUALI PREVISTI NEI CONTRATTI DI PROGRAMMA ATTUALMENTE IN VIGORE PER GLI AEROPORTI NAZIONALI”**... avente questo testo:

L’ENAC, **autorità unica di regolazione tecnica, certificazione, vigilanza e controllo** nel settore dell’aviazione civile in Italia, rende noto che sul proprio sito, al link http://www.enac.gov.it/La_Comunicazione/Pubblicazioni/info-838985575.html, ha pubblicato un **documento di sintesi** sullo **stato degli investimenti** previsti nei **contratti di programma** in vigore tra l’Ente, in rappresentanza dello Stato, e le **società che hanno la gestione degli scali nazionali**.

I **contratti di programma** disciplinano gli impegni assunti dalle società di gestione in materia di **realizzazione di opere infrastrutturali finalizzate all’adeguamento e allo sviluppo dell’aeroporto** nel corso del periodo contrattuale.

I **contratti di programma** vengono sottoscritti al termine della **procedura di approvazione del Piano degli investimenti** che il **gestore si impegna a realizzare sullo scalo**, valutandone la rispondenza allo **sviluppo del trasporto aereo** nell’ambito dello **sviluppo del sistema infrastrutturale aeroportuale** e in coerenza con le linee di indirizzo nazionali in materia di trasporto.

Nel documento sono considerati sia i **contratti di programma** in deroga sottoscritti con i gestori degli aeroporti di Roma, Milano e Venezia (rispettivamente Aeroporti di Roma, SEA e SAVE), sia i **contratti ordinari di competenza dell’ENAC**.

Dopo le recenti modifiche normative, infatti, la regolazione economica per i 3 sistemi aeroportuali principali, Roma, Milano Venezia, **rimane in capo all’ENAC**, mentre per gli altri aeroporti è stata affidata all’Autorità di Regolazione dei Trasporti. **Per tutti gli aeroporti**, comunque, **rimane la competenza dell’ENAC**, oltre che sulla regolazione tecnica, anche sulla **valutazione dei piani della qualità e dell’ambiente**.

Con il documento pubblicato, pertanto, si fornisce il quadro aggiornato del **piano degli investimenti** regolamentati dai **contratti di programma**.

Evidenziato il contenuto del Comunicato Stampa emesso dell’ENAC il 17.09.2015, dalla premessa del documento denominato: **“Stato di Attuazione degli Investimenti Aeroportuali ricompresi nei Contratti di Programma”** di seguito, si estraggono i paragrafi sotto riprodotti:

Tramite lo strumento dei **Contratti di Programma** viene assicurata ad opera del gestore aeroportuale, la **realizzazione delle opere e degli interventi** nonché il **rispetto degli obiettivi di qualità e di tutela ambientale**, al fine di garantire al passeggero un servizio qualitativamente adeguato e **rispettoso dell’ambiente**.

I **Contratti di Programma** disciplinano gli impegni assunti dalla società di gestione in materia di **realizzazione di opere infrastrutturali** finalizzate all’**adeguamento ed allo sviluppo dell’aeroporto** nel corso del periodo contrattuale.

I **Contratti di Programma** si distinguono in **due tipologie**:

– **Contratti di Programma c.d. “in deroga”**, sottoscritti con i gestori ADR S.p.A., SEA S.p.A. e SAVE S.p.A. ai sensi dell’art. 17 comma 34bis del D.L. n. 78/2009, convertito con modificazioni, nella legge n. 102/2009 e ss.mm., con un **periodo di vigenza di dieci anni** articolato in **due sottoperiodi di cinque anni ciascuno**. Detta tipologia di contratto è **interamente gestita dall’ENAC** sia per gli aspetti contrattuali che tariffari;

– **Contratti di Programma “ordinari”** che riguardano **tutti gli altri gestori aeroportuali**, sia quelli che non hanno mai sottoscritto un Contratto di Programma, con un periodo di vigenza di **quattro anni**. Per questi ultimi, l’Autorità di Regolazione dei Trasporti è competente per la parte tariffaria, mentre l’ENAC resta competente per l’**approvazione dei Piani di investimento, qualità e tutela ambientale** oggetto della stipula dei **Contratti di Programma**.

Dalla lettura di questo documento ed in particolare leggendo la tabella riportata alla pagina 4, l’ENAC “ufficializza” che **per l’Aeroporto di Verona** sono previsti **investimenti per 65,7 milioni di euro**, i cui lavori - sui giornali - sono stati annunciati che **inizieranno ai primi di ottobre 2015... ma senza la V.I.A.**



STATO DI ATTUAZIONE DEGLI
INVESTIMENTI AEROPORTUALI RICOMPRESI NEI
CONTRATTI DI PROGRAMMA



REPORT 2/2015

AGGIORNAMENTO SETTEMBRE 2015

https://www.enac.gov.it/repository/ContentManagement/information/N838985575/Report_2_contratti_programma_set15.pdf



Contratti di Programma ordinari

L'art. 1 comma undici del D.L. n.133/2014 (c.d. Sblocca Italia), ha disposto che "Per **consentire l'avvio degli investimenti previsti nei Contratti di Programma degli aeroporti di interesse nazionale** di cui all'articolo 698 del codice della navigazione **sono approvati, con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, i Contratti di Programma sottoscritti dall'ENAC con i gestori degli scali aeroportuali di interesse nazionale**".

Con il recepimento della Direttiva comunitaria 12/2009/CE in materia tariffaria, è stata istituita l'Autorità di Regolazione dei Trasporti. L'ART è entrata in operatività il 15/01/2014 e svolge, con **particolare riferimento al settore aeroportuale, compiti di** regolazione economica, **di vigilanza** e di approvazione dei sistemi di tariffazione.

L' ENAC, **continua a stipulare contratti di programma con i gestori** all'esito della procedura di approvazione del **Piano degli investimenti** che il **gestore si impegna a realizzare sullo scalo**, valutandone la rispondenza allo sviluppo del trasporto aereo nell'ambito dello **sviluppo del sistema infrastrutturale aeroportuale** e in coerenza con le linee di indirizzo nazionali in materia di trasporto.

In particolare **ENAC effettua l'istruttoria sulla documentazione**, articolata nei **diversi piani tematici, infrastrutturali, ambientali e di qualità del servizio**.

Ad oggi lo stato delle istruttorie di competenza ENAC è il seguente.

Aeroporti che hanno ottenuto l'approvazione di ENAC su piano quadriennale degli interventi, piani della qualità e della tutela ambientale

AEROPORTO	SOCIETA' DI GESTIONE	INVESTIMENTI REALIZZATI NEL PRECEDENTE CONTRATTO DI PROGRAMMA * (MIL €)	PERIODO CONTRATTUALE DI RIFERIMENTO	IMPORTO DEGLI INVESTIMENTI A CARICO DEL GESTORE (MIL €)
BOLOGNA Borgo Panigale	S.A.B. S.p.A	71,2	2016 - 2019	112,4
FIRENZE Peretola	Toscana Aeroporti S.p.A.	N.D.	2015 - 2018	33,1
GENOVA Sestri	Aeroporto di Genova S.p.A.	N.D.	2016 - 2019	12,9
NAPOLI Capodichino	Ges.A.C. S.p.A.	93,6	2016 - 2019	44,3
OLBIA Costa Smeralda	Ge.A.Sar. S.p.A.	N.D.	2015 - 2018	30
PISA San Giusto	Toscana Aeroporti S.p.A.	60	2015 - 2018	52,2
VERONA Villafranca	Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca S.p.A	N.D.	2016 - 2019	65,7

(*) Il dato è disponibile per gli aeroporti che avevano sottoscritto un Contratto di Programma con ENAC

Che ENAC abbia da **effettuare l'istruttoria sulla Documentazione "AMBIENTALE"** dei **Contratti di Programma** questo dettaglio va evidenziato, visto che poi è la stessa **ENAC che con i Gestori Aeroportuali** sottoscrive dei **Contratti di Programma...** (spesso) **senza alcuna procedura di VIA (e/o di VAS)**.

Al sottoscritto, questo **conflitto d'interesse di ENAC...** che è "**controllore**" e "**controllato**" nelle **Istanze e Procedure di VIA** dovrebbe essere eliminato, considerato soprattutto che **mentre sono in già corso i lavori** previsti dai **Contratti di Programma** sottoscritti tra ENAC ad esempio con l'Aeroporto di Venezia e lavori che inizieranno all'Aeroporto di Verona, solo **dopo** che i lavori sono iniziati, solo **dopo ENAC...** **presenta le Istanze di VIA**, di Aeroporti che, da decenni, **non sono in possesso del Decreto di Compatibilità Ambientale** e che, da decenni, ormai operano... **senza aver mai ottenuto una VIA positiva**.

In merito poi alla dichiarazione di ENAC come contenuta nel documento del 17 Settembre 2015 sostiene questo: "In particolare **ENAC effettua l'istruttoria sulla documentazione**, articolata nei **diversi piani tematici, infrastrutturali, ambientali e di qualità del servizio**" e lo ribadisce anche nel testo del Comunicato Stampa: "**Per tutti gli aeroporti**, comunque, **rimane la competenza dell'ENAC**, oltre che sulla regolazione tecnica, anche sulla **valutazione dei piani della qualità e dell'ambiente**" il sottoscritto insiste nel sostenere che **ad ENAC non sono attribuite competenze dell'approvazioni di piani relativi all'Ambiente**, che come è noto - per gli Aeroporti - sono in capo alla Commissione VIA Nazionale.

Parrebbe essere evidente che se all'Aeroporto di Verona, tra una settimana avessero da iniziare dei lavori i cui importi ammonterebbero a 65,7 milioni di euro, prima questi progetti avrebbero dovuto - come rimarcato nella precedente mia comunicazione del 2 settembre 2015 - essere sottoposti alla obbligata procedura di VIA prevista dalle norme e dalle leggi in vigore conseguenti alla Direttiva VIA.

Ad oggi, da parte dei Sindaci dei Comuni interessati dal sedime dell'Aeroporto di Verona, ne da documenti ufficiali e nemmeno da articoli di stampa - il sottoscritto non ha ancora compreso se agli Atti dei Comuni aeroportuali risultano siano mai stati depositati dei progetti predisposti dalla società: "Aeroporto Valerio Catullo Spa" (la cui maggioranza è di Enti Pubblici), come non è noto quali iniziative i Sindaci di Sommacampagna e Villafranca abbiano intrapreso dopo la precedente mia segnalazione del 02.09.2015.

In merito al ruolo che “*caratterizza*” (in modo anomalo) **ENAC** nelle “*procedure di VIA*” relative alle infrastrutture aeroportuali, da una Comunicazione dell’ENAC (indirizzata tra l’altro anche alla Direzione Generale ENV della Commissione Europea) evidenziamo delle dichiarazioni dell’ENAC che **sosterrebbero che spetterebbe solo a ENAC essere il “Proponente” delle Procedure di VIA**, quando è noto che ENAC dovrebbe essere l’Ente Pubblico che **dovrebbe controllare se le società aeroportuali rispettano le leggi.**

ENAC-CIA-19/06/2015-0066655-P

Coordinamento dei Comitati per la Salute della Piana di Prato e Pistoia
PEC ccsp.po.pt@pec.it



ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE

Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali
PEC dgsalvaguardia.ambientale@pec.minambiente.it

Ministero Infrastrutture e Trasporti
Gabinetto del Ministro
c.a. dott.ssa M. Teresa Di Matteo
PEC ufficio.gabinetto@pec.mit.gov.it

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Direzione Generale per gli Aeroporti ed il Traffico Aereo
PEC dg.ta@pec.mit.gov.it

Ministero della Salute
PEC seggen@postacert.sanita.it

Commissione Europea – Commissario Trasporti
f.a.o. Mrs. Violeta Bulc
PEC move-infos@ec.europa.eu

Commissione Europea – Direzione Generale ENV
f.a.o. Mr. Ion Codescu
PEC env-d02@ec.europa.eu

ANSV
c.a. Presidente Prof. Bruno Franchi
PEC segreteria.presidenza@pec.ansv.it

Ministero Beni e Attività Culturali e del Turismo
Consiglio Superiore Beni Culturali e Paesaggistici
c.a. Presidente Prof. Giuliano Volpe
PEC presidente.consup@beniculturali.it

Struttura di Missione per il dissesto idrogeologico
c.a. Capo Struttura Erasmo D'Angelis
PEC italiasicura@pec.governo.it

ANAC – Autorità Nazionale Anticorruzione
c.a. Presidente Raffaele Cantone
PEC protocollo@pec.anticorruzione.it

Regione Toscana
c.a. Presidente Enrico Rossi
PEC regione.toscana@postacert.toscana.it

p.c.

Infrastrutture Aeroporti e Spazio Aereo

Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – D.G. Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali
E.prol DVA – 2015 – 0016346 del 22/06/2015



Oggetto: Aeroporto di Firenze Peretola – procedura di VIA - osservazioni ex art. 24 D. Lgs 152/2006 e ss.mm.ii.

Ci si riferisce alla nota prot. 21212 del 01/06/2015 inviata dal Coordinamento dei Comitati per la Salute della Piana di Prato e Pistoia per chiarire che, in merito a quanto riportato al punto A) della nota menzionata, lo scrivente Ente è pienamente legittimato alla presentazione delle istanze di valutazione di impatto ambientale per opere aeroportuali per le seguenti motivazioni:

- l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, oltre ad essere l'autorità nazionale di settore che regola gli aspetti aeronautici ed infrastrutturali aeroportuali, gestisce sia il demanio aeronautico per conto del Ministero dell'Infrastrutture e dei Trasporti sia l'iter approvativo dei piani di sviluppo aeroportuali (prima detti piani regolatori aeroportuali) incidenti sul Demanio dello Stato ai sensi del Decreto Legislativo 250/1977 art. 2 co. 1 lett. g), della Legge 3 agosto 1995 n.351 e del Decreto Legge 28 giugno 1995 n.251;
- l'ENAC quale “ente proponente”, è soggetto titolare e responsabile a tutti gli effetti del Decreto Interministeriale di compatibilità ambientale; ciò è anche facilmente verificabile sul portale VIA/VAS del Ministero dell'Ambiente come da sempre le procedure di VIA relative ai piani di sviluppo aeroportuali siano poste in capo ad Enac stesso;
- l'attuale sedime aeroportuale di Firenze Peretola è del Demanio dello Stato (ramo aeronautico) assegnato all'ENAC ai sensi dell'art. 693 del Codice della Navigazione;
- al termine dell'iter approvativo del piano di sviluppo, anche le aree non facenti parte dell'originario sedime e interessate dalle opere ricomprese nel piano di sviluppo passeranno al demanio aeronautico in esito alla procedura di conformità urbanistica presso il Ministero delle infrastrutture e Trasporti;
- la Società Aeroporto di Firenze S.p.A. gestisce l'Aeroporto di Firenze Peretola per conto dello Stato Italiano sulla base della concessione quarantennale di gestione totale ex D.M. 521/97 e della Convenzione ENAC/AdF n. 28 del 14/12/2001.

Per quanto afferisce le ulteriori osservazioni formulate, si informa che la relativa documentazione è già agli atti del competente Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare per le opportune valutazioni facenti parte della procedura di valutazione di compatibilità ambientale contraddistinta dall'identificativo ID_VIP:2980.
Cordiali saluti

Il Direttore Centrale
Dott. Roberto Vergari

(documento informatico firmato digitalmente
ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii.)

IAT/2P (na rif. 55486/2015)

Viale Castro Pretorio, 118
00185 Roma
c.f. 97158180584
CIA

tel. +39 06 44596446
fax +39 06 44596567
infrastrutture@ensc.gov.it
protocollo@pec.enac.gov.it
www.enac.gov.it

Ci si riferisce alla nota prot. 21212 del 01/06/2015 inviata dal Coordinamento dei Comitati per la Salute della Piana di Prato e Pistoia per chiarire che, in merito a quanto riportato al punto A) della nota menzionata, lo scrivente Ente è pienamente legittimato alla presentazione delle istanze di valutazione di impatto ambientale per opere aeroportuali per le seguenti motivazioni:

- l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, oltre ad essere l'autorità nazionale di settore che regola gli aspetti aeronautici ed infrastrutturali aeroportuali, gestisce sia il demanio aeronautico per conto del Ministero dell'Infrastrutture e dei Trasporti sia l'iter approvativo dei piani di sviluppo aeroportuali (prima detti piani regolatori aeroportuali) incidenti sul Demanio dello Stato ai sensi del Decreto Legislativo 250/1977 art. 2 co. 1 lett. g), della Legge 3 agosto 1995 n.351 e del Decreto Legge 28 giugno 1995 n.251;
- l'ENAC quale “ente proponente”, è soggetto titolare e responsabile a tutti gli effetti del Decreto Interministeriale di compatibilità ambientale; ciò è anche facilmente verificabile sul portale VIA/VAS del Ministero dell'Ambiente come da sempre le procedure di VIA relative ai piani di sviluppo aeroportuali siano poste in capo ad Enac stesso;
- l'attuale sedime aeroportuale di Firenze Peretola è del Demanio dello Stato (ramo aeronautico) assegnato all'ENAC ai sensi dell'art. 693 del Codice della Navigazione;

In realtà quanto dichiarato da ENAC in questa comunicazione **non è vera** e **non corrisponde alla realtà.**

Dalla lettura di questa frase estratta dalla Comunicazione di ENAC: “**L’ENAC quale “ente proponente”, è soggetto titolare e responsabile a tutti gli effetti del Decreto Ministeriale di compatibilità ambientale; ciò è anche facilmente verificabile sul portale VIA/VAS del Ministero dell’Ambiente come da sempre le procedure di VIA relative ai piani di sviluppo aeroportuali siano poste in capo ad ENAC stesso**”... appare evidente che ENAC... non rispetta i dettami e le norme della Direttiva VIA.

E che questa affermazione di ENAC non sia del tutto veritiera, in particolare le parole “**da sempre**” basta collegarsi al Sito Web del Ministero dell’Ambiente dove... non solo delle procedure di VIA, ma anche delle Istanze di Verifica di Assoggettabilità alla VIA e anche delle Verifiche di Ottemperanza alla VIA... appare evidente che... **NON sono state presentate...** “**da sempre**”... da ENAC come “**proponente**”, ma in buona parte sono state presentate dalle Società di Gestione Aeroportuale... e **NON dall’ENAC.**

Dal portale VIA/VAS del Ministero dell’Ambiente pare essere evidente che **NON E’ VERO** che “**da sempre le procedure di VIA relative ai piani di sviluppo aeroportuali siano poste in capo ad ENAC stesso**”... e dato che il sottoscritto sostiene che **ENAC non ha titolo a presentare le Istanze di VIA** in quanto Ente Pubblico che dovrebbe controllare e sanzionare le società di gestione Aeroportuali qualora non abbiano da rispettare le leggi e le norme in vigore, si ritiene che le autorizzazioni rilasciate a ENAC siano nulle.

Se quanto sostiene ENAC, che... “**da sempre le procedure di VIA relative ai piani di sviluppo aeroportuali siano poste in capo ad ENAC stesso**”... dato che è noto che gli Aeroporti sono sottoposti solo ed esclusivamente alla VIA Nazionale, va ricordato che alcuni aeroporti - tra cui quello di Venezia - **hanno sottoposto dei progetti alla VIA Regionale...** che, come è noto... è vietato dalla Direttiva VIA.

Il sottoscritto “cittadino” abitante - dalla nascita - vicino all’Aeroporto Catullo con le presenti segnalazioni chiede di aver la possibilità di poter partecipare al procedimento di VIA e/o partecipare al procedimento di Verifica di Assoggettabilità alla VIA di tutti i lavori che sono stati annunciati che avranno ad iniziare nel mese di ottobre all’Aeroporto “Valerio Catullo”.

E il **diritto** che **i cittadini hanno di partecipare ai procedimenti di VIA**, che **è ENAC che non lo applica e non la fa applicare**, è stato confermato anche con la **Sentenza della Corte di Giustizia Europea del 16 Aprile 2015 relativa alla causa C-570/13.**

La Corte di Giustizia sul diritto di cittadini e comitati ad impugnare le decisioni di VIA



La Corte di Giustizia con sentenza del 16 aprile 2015. Causa C-570/13 (vedi QUI) ha precisato ulteriormente, rispetto a pronunce precedenti, i principi che definiscono il

diritto, dei cittadini organizzati o singoli, ad impugnare le decisioni in materia di Valutazione di Impatto Ambientale (di seguito VIA) sia quelle che escludono la VIA (procedura di Verifica) sia quelle che concludono il procedimento di VIA ordinario. Il caso oggetto della sentenza riguardava la esclusione dalla VIA di un grosso centro commerciale sul quale il giudice nazionale (austriaco) aveva rinviato, con domanda pregiudiziale, la questione alla Corte di Giustizia affinché verificasse il rispetto della norma nazionale austriaca sui limiti ad impugnare le decisioni di VIA con il diritto comunitario in materia.

<http://notedimarcogrondacci.blogspot.it/2015/04/la-corte-di-giustizia-sul-diritto-di.html>

La Corte di Giustizia con sentenza del 16 aprile 2015. Causa C-570/13 ha precisato ulteriormente, rispetto a pronunce precedenti, i principi che definiscono **il diritto, dei cittadini** organizzati **o singoli**, ad **impugnare le decisioni in materia di Valutazione di Impatto Ambientale** (di seguito VIA) **sia quelle che escludono la VIA** (procedura di Verifica) **sia quelle che concludono il procedimento di VIA ordinario.**

Il caso oggetto della sentenza riguardava la esclusione dalla VIA di un grosso centro commerciale sul quale il giudice nazionale (austriaco) aveva rinviato, con domanda pregiudiziale, la questione alla Corte di Giustizia affinché verificasse il rispetto della norma nazionale austriaca sui **limiti ad impugnare le decisioni di VIA con il diritto comunitario in materia.**

LA NORMA COMUNITARIA OGGETTO DELLA DOMANDA PREGIUDIZIALE

Si tratta dell’articolo 11 della Direttiva 2011/92/UE (di seguito Direttiva) secondo il quale gli Stati membri **devono garantire ai cittadini** (pubblico interessato) **il diritto ad impugnare le decisioni in materia di VIA** se gli stessi:

- vantano un interesse sufficiente; o in alternativa,
- facciano valere la violazione di un diritto, nei casi in cui il diritto processuale amministrativo di uno Stato membro esiga tale presupposto.

Precisa inoltre l’articolo 11 che le **associazioni organizzate e riconosciute dalla istituzioni nazionali sono considerate automaticamente pubblico interessato** in quanto vantano in quanto tali un interesse sufficiente (vedi sopra lettera) ad impugnare

OGGETTO DELLA CONTROVERSIA DI FRONTE ALLA CORTE DI GIUSTIZIA (DOMANDA PREGIUDIZIALE)

La questione posta alla attenzione della Corte di Giustizia è se sia compatibile con l’articolo 11 della Direttiva una norma di uno Stato membro (nel caso l’Austria) che considera definitiva, quindi non impugnabile, una

decisione di VIA da parte di **cittadini residenti in aree limitrofe al progetto** sottoposto a valutazione, perché tali cittadini non sono considerati ex lege pari in causa nel procedimento di verifica della applicabilità della VIA.

PRINCIPI AFFERMATI DALLA SENTENZA

Definizione di pubblico interessato ad impugnare le decisioni in materia di VIA

Premesso che secondo la Direttiva per “**pubblico interessato**” si deve intendere il pubblico che subisce o può subire gli effetti delle procedure decisionali in materia di VIA o che ha un interesse in tali procedure.

Sul punto l'Avvocatura UE nelle sue conclusioni (vedi **QUI**) recepite dalla sentenza in esame aveva precisato come occorra **verificare caso per caso se il soggetto ricorrente rientra o meno nella definizione suddetta di pubblico interessato**, mentre vi rientrano automaticamente le associazioni ambientaliste riconosciute dagli stati membri.

L'Avvocatura UE definisce bene i parametri per fare questa verifica: “*Gli interessati, in tal senso, non possono essere, di conseguenza, solo le parti legittimate [1] nel procedimento di valutazione preliminare ai sensi del diritto austriaco, vale a dire il/la richiedente l'autorizzazione per il progetto, l'autorità cooperante, l'Umweltanwalt e il Comune interessato, nonché determinate organizzazioni non governative. Al contrario, **anche i vicini sono membri del pubblico interessato** e pertanto, **quando subiscono o quantomeno possono subire gli effetti dei processi decisionali, possono invocare l'obbligo di effettuare una valutazione di impatto ambientale.***”

Precisa ancora l'Avvocatura UE che **per vicini non si devono intendere solo coloro che vivono nelle vicinanze geografiche del sito dove dovrà essere collocato il progetto per il quale è stata esclusa la VIA**, infatti: “*potrebbe essere sufficiente che gli eventuali effetti ambientali del progetto sull'immobile colpissero il singolo non nella sua persona, bensì soltanto nel suo patrimonio. La Corte [2] ha già riconosciuto che un danno patrimoniale che trae origine direttamente dagli effetti ambientali di un progetto è ricompreso nello scopo di tutela perseguito dalla direttiva VIA*”

Le **persone interessate** dal progetto, afferma la Avvocatura UE, sono individuate in primo luogo proprio dalla documentazione presentata per avviare la **procedura di verifica sulla applicabilità della VIA**. Infatti se dalla documentazione tale individuazione delle persone interessate non si potrebbe effettuare questo già di per se costituirebbe un elemento per impedire una decisione di esclusione della VIA, in quanto: “*in quel determinato momento non esistano ancora informazioni circa l'impatto ambientale del progetto sufficienti per prendere una decisione sulla valutazione preliminare*”

I margini di discrezionalità degli Stati membri nel definire l'interesse sufficiente o le violazioni di un diritto ai fini della impugnazione delle decisioni in materia di VIA

La Corte di Giustizia nella sentenza in esame ricorda che l'articolo 9, paragrafo 2, secondo comma, della convenzione di Aarhus stabilisce che ciò che costituisce interesse sufficiente o violazione di un diritto è determinato «secondo il diritto nazionale, coerentemente con l'obiettivo di offrire al pubblico interessato un ampio accesso alla giustizia». Nel rispetto di tale obiettivo, l'attuazione di tale condizione di ricevibilità è riservata al diritto nazionale.

Tuttavia, dallo stesso tenore letterale dell'articolo 11, paragrafo 3, della direttiva 2011/92 e dell'articolo 9, paragrafo 2, secondo comma, della convenzione di Aarhus discende che detto margine di discrezionalità trova i propri limiti nel rispetto dell'obiettivo di offrire al pubblico interessato un ampio accesso alla giustizia.

In altri termini le disposizioni di tale articolo relative ai diritti di ricorso dei membri del **pubblico interessato** dalle decisioni, atti od omissioni che rientrano nell'ambito di applicazione di tale direttiva non possono essere interpretate restrittivamente.

Contrasto con il diritto comunitario di una norma nazionale che esclude a priori dal diritto di impugnare la VIA cittadini potenzialmente danneggiati dalla decisione in materia non come singoli ma come comunità

Secondo la Corte di Giustizia è in contrasto con la Direttiva, la normativa nazionale (come quella oggetto della sentenza) che limita il diritto di ricorso contro le decisioni di accertamento della necessità di procedere alla VIA di un progetto soltanto ai richiedenti l'autorizzazione per il progetto, alle autorità cooperanti, al mediatore per l'ambiente (Umweltanwalt) e al comune interessato. Questa norma nazionale, secondo la Corte di Giustizia, priva del beneficio di tale diritto di ricorso un cospicuo numero di **singoli**, compresi in particolare i **residenti vicini al sito dove dovrà essere collocato il progetto** (in questo caso un grosso centro commerciale), residenti e cittadini che in realtà sarebbero idonei a soddisfare le condizioni di impugnazione ex articolo 11 della Direttiva.

Una normativa nazionale, siffatta, che mantiene la possibilità di impugnare ai **cittadini** solo gli atti autorizzatori (ad esempio secondo la nostra normativa nazionale la autorizzazione finale al progetto, il permesso di costruire) ma impedisce di **ricorrere contro la decisione di esclusione dalla VIA**, limita il diritto a ricorrere solo da un punto di vista degli interessi privati dei singoli residenti vicini alla attività

autorizzata e non dal punto di vista generale (interessi diffusi) dell'ambiente e quindi della società.

Ne la questione può esser risolta, afferma ancora la Corte di Giustizia, con la "scusa" che la VIA è interna al procedimento autorizzatorio principale del progetto, **perché deve restare il diritto del cittadino interessato a impugnare specificamente la decisione di VIA**

Diritto di impugnare la decisione della VIA anche in sede di impugnazione della autorizzazione finale al progetto

Come affermato dall'Avvocatura UE nelle sue conclusioni del 13/11/2014 propedeutiche alla sentenza sopra descritta, il diritto di impugnare permane anche nel caso in cui il **cittadino interessato** (vedi sopra definizione di pubblico interessato) **non abbia potuto impugnare direttamente la decisione di escludere la VIA**. Il cittadino potrà impugnare anche successivamente questa decisione ad esempio in sede di autorizzazione finale del progetto non sottoposto a VIA.

Diritto del pubblico interessato non solo ad impugnare le decisioni di esclusione dalla VIA ma anche di partecipare al procedimento che decide la esclusione

Secondo l'Avvocatura UE, nelle sue conclusioni propedeutiche alla sentenza in esame, **l'osservanza dell'obbligo circa la partecipazione del pubblico**, non va vista solo con riferimento alla possibilità di impugnare la decisione sulla esclusione dalla VIA di un progetto od opera (ai sensi dell'articolo 11 della Direttiva 2011/92 e successive modifiche) , **ma anche alla fase vera e propria di verifica che porta alla decisione di applicare o meno la VIA**, infatti secondo l'Avvocatura UE: " *Quanto detto è confermato dall'origine del riferimento alle disposizioni relative alla partecipazione del pubblico. Tale richiamo serve infatti alla trasposizione dei requisiti minimi di cui all'articolo 9, paragrafo 2, della Convenzione di Aarhus, in base al quale tale diritto di azione è applicabile almeno a tutte le misure per cui vale l'articolo 6 [3] della Convenzione. Tuttavia, tale ultima disposizione vale per tutte le decisioni, atti o omissioni relativi ai progetti da sottoporre ad una valutazione di impatto ambientale. Anche la decisione di non sottoporre, a torto, un progetto a valutazione costituirebbe una tale misura.*"

http://curia.europa.eu/juris/document/document_print.jsf?jsessionid=9ea7d2dc30ddc91ce8af69484dodbb95c6ad723e413d.e34KaxiLc3qMb4ORchOSaxuRaN90?doclang=IT&text=&pageIndex=0&part=1&mode=DOC&docid=163723&occ=first&dir=&cid=338561

ALTRI PRINCIPI IN MATERIA DI DIRITTO DI IMPUGNAZIONE DELLE DECISIONI IN MATERIA DI VIA DALLA GIURISPRUDENZA COMUNITARIA PRECEDENTE

Diritto di impugnare la decisione di VIA anche se non si è partecipato al procedimento di decisione

Secondo la **Corte di Giustizia (sentenza 15/10/2009 causa C263/08)** *il beneficio del diritto di ricorrere, contro le decisioni in materia di VIA, è indipendente dalla natura amministrativa o giurisdizionale dell'autorità che ha adottato la decisione o l'atto contestato.*

Dall'altro, la partecipazione al processo decisionale in materia ambientale è distinta e persegue una finalità diversa da quella del ricorso giurisdizionale, poiché quest'ultimo può, ove necessario, essere esercitato contro la decisione adottata in esito a tale processo. Tale partecipazione, pertanto, non incide sulle condizioni di esercizio del ricorso.

A conferma vedi anche **ordinanza Corte di Giustizia del 11/3/2010 causa C24-09:**

"I membri del pubblico interessato devono poter esperire un ricorso contro la decisione con cui un organo, appartenente all'organizzazione giudiziaria di uno Stato membro, ha statuito su una domanda di autorizzazione di un progetto, a prescindere dal ruolo che hanno potuto avere nell'esame di tale domanda partecipando alla procedura dinanzi a detto organo e facendo valere le loro ragioni in tale sede"

Il diritto di impugnare la decisione di VIA da parte di una associazione e/o comitato non può dipendere dal numero di aderenti ad essa/o

La **Corte di Giustizia** (con **sentenza 15/10/2009 causa C263/08**) ha avuto occasione di affermare che: " *non può essere escluso che la condizione, secondo cui un'associazione di tutela dell'ambiente deve avere un numero minimo di aderenti, possa risultare rilevante per assicurarsi della effettività della sua esistenza e della sua attività. Il numero di aderenti richiesto non può tuttavia essere fissato dalla legge nazionale ad un livello tale da contrastare con gli obiettivi della direttiva 85/337 e, in particolare, con quello di rendere agevole il sindacato giurisdizionale delle operazioni che vi rientrano. ... È vero che il governo svedese, il quale ammette che attualmente solo due associazioni contano almeno 2 000 aderenti e corrispondono quindi alla condizione posta dall'art. 13 del capo 16 del codice dell'ambiente, ha fatto valere che associazioni locali potrebbero rivolgersi a una di queste due associazioni e chiedere loro di intentare un ricorso. Questa mera possibilità non è tuttavia tale da soddisfare i requisiti previsti dalla direttiva 85/337 in quanto, da un lato, tali associazioni abilitate possono non avere lo stesso interesse ad occuparsi di un'operazione di portata limitata, dall'altro, esse rischierebbero di essere investite di numerose domande in tal senso, rispetto alle quali esse sarebbero necessariamente portate ad operare una selezione, in base a criteri che sfuggirebbero ad ogni controllo. Infine, un siffatto sistema provocherebbe, per sua*

stessa natura, un filtro dei ricorsi in materia ambientale direttamente contrario allo spirito di detta direttiva che, come ricordato al punto 33 della presente sentenza, ha lo scopo di assicurare l'attuazione della convenzione di Aarhus.”

Diritto di impugnare le decisioni di VIA da parte di Associazioni per far valere, non solo interessi dei cittadini residenti vicini al sito del progetto contestato, anche il contrasto della decisione con il diritto comunitario

La **Corte di Giustizia** (con sentenza **12/5/2011 causa C115/09**) ha affermato: “Per quanto riguarda una normativa come quella di cui trattasi nella causa principale, se è possibile che il legislatore nazionale circoscriva ai soli diritti pubblici soggettivi i diritti di cui può essere invocata la violazione da parte dei singoli nel contesto di un ricorso giurisdizionale promosso avverso una delle decisioni, atti od omissioni previsti dall'art. 10 bis della direttiva 85/337, siffatta limitazione non può essere applicata in quanto tale alle associazioni a tutela dell'ambiente salvo travisare le finalità di cui all'art. 10 bis, terzo comma, ultima frase, della direttiva 85/337. 46. Infatti, se, come risulta da detta disposizione, tali associazioni devono poter far valere gli stessi diritti dei singoli, sarebbe in contrasto con l'obiettivo di garantire al pubblico interessato un ampio accesso alla giustizia, da una parte, nonché con il principio di effettività, dall'altra, la circostanza che le dette associazioni non possano anche invocare la violazione di norme derivanti dal diritto dell'Unione in materia ambientale per il solo motivo che queste ultime tutelano interessi collettivi. Infatti, come emerge dalla controversia nella causa principale, ciò le priverebbe in larga misura della possibilità di far verificare il rispetto di norme derivanti da tale diritto che sono, per la maggior parte dei casi, rivolte all'interesse pubblico e non alla sola protezione degli interessi dei singoli considerati individualmente. 47. Ne deriva anzitutto che la nozione di «violazione di un diritto» non può dipendere da condizioni che solo altre persone fisiche o giuridiche possono soddisfare, come, ad esempio, la condizione di essere più o meno prossimi ad un impianto o quella di subire in un modo o altro gli effetti del suo funzionamento”

I cittadini (pubblico interessato) hanno diritto ad essere informati adeguatamente delle modalità con le quali possono impugnare le decisioni di VIA

Sulla necessità di fornire al pubblico informazioni pratiche su come accedere alle procedure di ricorso amministrativo e giurisdizionale (ex articolo 10bis della Direttiva 85/337) l'**Avvocato generale della UE** (conclusioni del 15/1/2009 nella causa C427/07 recepite dalla **sentenza della Corte di Giustizia 16/7/2009**) ha affermato: “105. Ciò che ad ogni modo è decisivo, è che l'obbligo di informare il pubblico non può essere limitato alla pubblicazione della normativa di trasposizione. Le disposizioni di attuazione di direttive devono essere comunque pubblicate. L'obbligo espresso di informare il pubblico deve avere dunque maggiore estensione. 106. In particolare, per espressa disposizione, gli Stati membri sono tenuti a divulgare informazioni pratiche sull'accesso alla giustizia. La mera pubblicazione dei testi normativi non è pertanto sufficiente per adempiere a tale obbligo.”



Considerato che il sottoscritto - dalla nascita prima e, dal 1985 poi, abita e risiede a soli 1.300 metri dall'inizio pista dell'Aeroporto: Valerio Catullo di Verona e considerato che il sottoscritto ritiene di essere “pubblico interessato” credo che sia mio diritto quello di poter partecipare alle procedure di VIA alle

quali l'Aeroporto di Verona **dovrebbe essere obbligato** da decenni ormai e sulla quale infrastruttura aeroportuale ENAC deve vigilare e sanzionare qualora la Direttiva VIA non fosse correttamente applicata, come non lo è stata in questi ultimi decenni e come sembra nemmeno sia applicata ora.

In sintesi:

Se il sottoscritto come **"Pubblico Interessato"** ha diritto di partecipare ai procedimenti di VIA e/o alle verifiche di Assoggettabilità alla VIA, ma se ENAC (ad esempio) approva progetti per 65,6 milioni di euro per l'Aeroporto "Valerio Catullo" di Verona (i cui lavori dovrebbero iniziare tra una settimana) e questi lavori iniziano senza alcuna procedura di VIA e senza nemmeno una Verifica di assoggettabilità alla VIA... siamo in presenza di una palese violazione della direttiva VIA?

Visto la **Sentenza della Corte di Giustizia Europea del 16 Aprile 2015** relativa alla causa C-570/13...

Visto quanto riportato da ENAC nel documento: **"Stato di Attuazione degli Investimenti Aeroportuali ricompresi nei Contratti di Programma"**,

Rimarcate le considerazioni della presente **ad integrazione** della precedente segnalazione del 2.9.2015 per l'ennesima volta il sottoscritto... sostenendo le proprie tesi... sottolinea che:

- 1° ENAC non ha alcun titolo a valutare e/o presentare piani relativi all'Ambiente inerenti gli Aeroporti.
- 2° ENAC non può essere il "proponente" delle procedure di VIA (sia delle Istanze che dello "screening").
- 3° ENAC deve sottoporre a procedura di VAS i "contratti di programma" che stipula con gli Aeroporti.
- 4° ENAC deve verificare-sanzionare se le Società di Gestione Aeroportuali utilizzano il "salame slicing".
- 5° ENAC deve verificare-sanzionare se le Società di Gestione Aeroportuali non rispettano la Direttiva VIA.
- 6° ENAC deve verificare-sanzionare gli Aeroporti che stanno operando senza aver mai ottenuto una VIA.

Con la presente **integrazione** alla documentazione come già inviata in data 2.9.2015 avente ad oggetto: **"Iniziare i lavori di "ampliamento" e "potenziamento" dell'Aeroporto: Valerio Catullo di Verona "senza la VIA" è una palese violazione della Direttiva VIA ?"** ed in conseguenza di questa domanda, alla Direzione Generale Ambiente della Commissione Europea e al Ministero dell'Ambiente **si chiede** di indagare in merito a questa richiesta e si chiede **sia posto fine al doppio ruolo dell'ENAC**, un ente pubblico che è in evidente **"conflitto d'interesse"**, visto che ENAC sarebbe sia 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...** (e non per tutti i progetti).

Al fine di **accertare tutte le responsabilità di ENAC**, concludo con una frase tratta dal Comunicato Stampa ENAC del 17.9.2015 dove si dichiara che... **"Per tutti gli aeroporti, comunque, rimane la competenza dell'ENAC, oltre che sulla regolazione tecnica, anche sulla valutazione dei piani della qualità e dell'ambiente"**... ricordando sempre che **ENAC...** è **"controllore"** ed è **"controllato"** per la **V.I.A.** ed è evidente che quando il **soggetto "controllore"** coincide con il **soggetto "controllato"** può accadere che i controlli non siano accurati e può accadere che vi siano anche delle violazioni delle norme e delle leggi.

Se alle richieste di chiarimenti, conseguenti all'apertura di indagini - ad esempio da parte della Direzione Generale Ambiente della Commissione Europea - poi risponde sempre **ENAC** nel suo "doppio" ruolo che lo pone nella spiacevole situazione di essere **"controllore"** e **"controllato"** poi succede che la DGA della CE abbia da archiviare le pratiche EU PILOT su informazioni... "rassicuranti" che sarebbero fornite da ENAC.

Convinto poi che il **ruolo dei Sindaci** dovrebbe essere quello di **tutelare il loro territorio e salvaguardare la nostra salute pubblica** di cittadini - in particolare i cittadini di Caselle che (dalla nascita) risiedono nell'intorno aeroportuale, con la presente **si sollecita** - da parte dei Sindaci - una adeguata e più incisiva azione nei confronti non solo dell'ENAC, ma anche della Società Aeroporto Valerio Catullo SpA al fine che questo **Ente Partecipato dai Comuni** **abbia da rispettare la Direttiva VIA** e, di conseguenza, siano anche realizzate tutte le opere di mitigazione e di compensazione ambientale, che... mai sono state realizzate.

Tutto ciò premesso, si porgono distinti saluti.

Un cittadino "nativo" di Caselle:

Beniamino Sandrini

beniamino.sandrini@legalmail.it