

Beniamino Sandrini
Via del Fante, n° 21
37066 CASELLE di Sommacampagna - VR
Tel. casa: 045 8581200 Cell. 3485214565
e_mail: beniaminosandrini@virgilio.it



Caselle di Sommacampagna, 30 Gennaio 2008

Alla Commissione Europea
Direzione Generale - Ambiente
**ENV.A.2/MA/mm/
ARES (2008) 61520**

Oggetto:

Considerazioni alla lettera dell'Aeroporto Catullo s.p.A. di Verona
che è stata inviata alla: Presidenza del Consiglio dei Ministri
Dipartimento per il **Coordinamento delle Politiche Comunitarie**
Struttura di Missione per le Procedure di Infrazione

In risposta a: *Rif. DCPC-0008879-18/12/2008-2.36.4.19*

Data di spedizione via fax, il 21 gennaio 2009 prot. 99

Integrazione su presunta Violazione V.I.A. e V.A.S. Aeroporto di Verona

Spett.le: **Commissione Europea - Ambiente**

A seguito della mia segnalazione sulla **presunta violazione V.I.A. dell'Aeroporto Catullo, ARES (2008) 61520...** in data 28 gennaio 2009 il sottoscritto ha ricevuto una e_mail (vedi sotto) alla quale erano stati allegati documenti che meritano delle precisazioni e evidenziazioni al fine di poter esaminare compiutamente la **presunta violazione VIA e VAS dell'Aeroporto Catullo di Verona.**

I documenti ricevuti sono scaricabili dal sito web: <http://www.vivicaselle.eu/archivio/ValerioCatulloCE.pdf>

From: [Marchegiani Luigi](#) **To:** [Beniamino Sandrini](#)

Sent: Wednesday, January 28, 2009 6:50 PM

Subject: R: VS. Rif. DCPC-0008879-18/12/2008-2.36.4.19

Gentile Dott. Sandrini,

relativamente al reclamo da Lei inoltrato alla Commissione europea in merito al caso in oggetto, si trasmette in allegato la risposta formulata dalle Autorità italiane interessate. Il servizio competente della Commissione europea esaminerà se essa è conforme al diritto comunitario e se risolve la questione.

Cordiali saluti, Dott. Luigi Marchegiani - Struttura di Missione per le Procedure di Infrazione - Dipartimento Politiche Comunitarie

I documenti ricevuti dal sottoscritto (tramite e_mail) sono i seguenti, così elencati:

A_ Valerio Catullo S.p.A.: Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca - Valutazione di Impatto Ambientale: Richiesta di informazioni della Commissione Europea

B_ Conferenza di Servizi - Progetto di un hangar per ricovero e manutenzione aeromobili in Comune di Sommacampagna.

C_ Decreto Magistrato alle Acque per il progetto nuovo edificio arrivi dell'aerostazione passeggeri dell'Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca.

D_ Dichiarazione Presidente della Regione Veneto in merito alla conformità dei progetti rispetto alle indicazioni degli strumenti urbanistici dei Comuni di Sommacampagna e Villafranca.

E_ Valerio Catullo S.p.A: Lettera al Ministero dell'Ambiente: Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca, Valutazione di Impatto Ambientale.

F_ E.N.A.C.: Lettera al Ministero dell'Ambiente: Aeroporto di Verona Villafranca, Valutazione di Impatto Ambientale.

G_ E.N.A.C.: Circolare: Procedure di Compatibilità Ambientale ed urbanistica attinenti ai Piani di Sviluppo Aeroportuali.

Rispondere in merito a quanto ricevuto, sarebbe semplice in quanto se l'Aeroporto di Verona non è in possesso di Decreto V.I.A. o Decreto V.A.S., questo ente dovrebbe allora essere in possesso di un **Decreto di Esclusione di V.I.A.** e di un **Decreto di Esclusione di V.A.S.** Delle attestazioni, che - se esistessero - la Società Valerio Catullo S.p.A. li avrebbe inviati alla Commissione Europea ?

Non avendo l'Aeroporto di Verona, prodotto alcun Decreto di Esclusione di V.I.A. e/o di V.A.S. si presume che detto Aeroporto non sia mai stato sottoposto a Studio di Impatto Ambientale e bisogna pertanto esaminare quanto riportato negli allegati dalla lettera: "A" alla lettera: "G".

Esaminiamo i documenti che l'Aeroporto ha prodotto ad iniziare dal primo documento:

A_ Valerio Catullo S.p.A.: Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca - Valutazione di Impatto Ambientale: Richiesta di informazioni della Commissione Europea.

Questo documento è articolato in punti che meritano delle considerazioni e iniziamo, dal 1° punto:

1. L'aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca, nasce come aeroporto militare ed inizia le sue attività come scalo civile nel 1961; ha assunto lo stato giuridico di aeroporto civile appartenente allo Stato con decreto del Ministero della Difesa del 11.09.2008.
L'aeroporto risulta pertanto preesistente al primo atto normativo nazionale attuativo della direttiva comunitaria in materia di VIA (L. n. 349/1986 e DPCM n. 377/1988).

Che l'Aeroporto Valerio Catullo: sia un Aeroporto Militare aperto al traffico civile, questo è noto, e questo vale per l'area militare, ma nel paragrafo sopra riportato non si precisa se il sedime dove è stata realizzata l'Aerostazione del Valerio Catullo (piazzali, aerostazione, parcheggi, ecc, ecc,) ad esclusione della pista di decollo-attezzaggio, è sedime militare e/o invece, dal 1961 è... area civile.

Questo aspetto dovrebbe essere verificato. Per quello che ricorda il sottoscritto, l'Aerostazione è ubicata su terreni NON militari, ma su terreni acquistati dai cittadini proprietari, alcuni di Caselle.

La Catullo S.p.A ha utilizzato le infrastrutture militari, ma quasi tutto quello che riguarda la parte civile, credo che tutto questo sia su terreno civile e non sedime militare. Una verifica è necessaria.

Nel Bilancio Consolidato 2007 della Catullo S.p.A. alla voce: "Terreni e fabbricati" risulta essere indicata la somma di euro: **37.308.091** che potrebbero rappresentare le aree e gli edifici realizzati su terreni civili... i quali essendo terreni civili... l'Aeroporto ne deve possedere gli Atti di Acquisto.

http://www.aeroportideld Garda.it/_data/_pdf/Aeroporti-del-Garda_Bilancio-Consolidato-2007.pdf

In merito a questo aspetto, sarebbe interessante da esaminare: Decreto del Ministero della Difesa dell'11.9.2008, al fine di verificare quali sono le aree che dal Demanio Militare che sono state trasferite... e a quale Ente? Nella lettera c'è scritto solo che: "*L'Aeroporto Catullo ha assunto lo stato giuridico di Aeroporto Civile appartenente allo Stato*". Una verifica è necessaria.

Che l'Aeroporto Catullo sia preesistente alla Direttiva V.I.A., anche questo è noto, il problema della richiesta di verifica di infrazione alla Direttiva CE sulla V.I.A. riguarda i potenziamenti del traffico e gli ampliamenti delle opere realizzati **dopo l'entrata in vigore della normativa C.E.** ed è su questi aspetti che è necessaria una precisa verifica... sull'obbligo alla sottoposizione di V.I.A.

Considerazioni del 2° punto:

2. Relativamente ai successivi progetti di adeguamento dei sottosistemi aeroportuali e di ristrutturazione delle aree del sedime, gli stessi sono sempre stati soggetti all'autorizzazione dell'ENAC ai sensi dell'art. 702 del Codice della Navigazione e sono stati tutti sottoposti ad iter di approvazione da parte degli Enti competenti; nel caso specifico dei più significativi, quali la realizzazione dell'hangar di ricovero e manutenzione aeromobili e dell'edificio aerostazione arrivi, l'approvazione è avvenuta a seguito di Conferenza di Servizi di cui si allega i relativi verbali.

Chi stabilisce quali sono le opere più significative realizzate dalla Catullo S.p.A.? E' pertanto qui necessario identificare le aree che sono state trasformate e le opere che sono state realizzare - ad esempio - a partire dal 1999, analizzando delle immagini di foto satellitari di uso pubblico.

Da questa foto area, "censurata" nella parte che riguarda le piste e le aree militari, appare evidente quali sono le infrastrutture dell'**Aeroporto V. Catullo** di Verona-Villafranca che, non essendo militari, ma essendo "commerciali"... **devono essere sottoposte alla Valutazione di Impatto Ambientale ?**

01 – Parcheggi interrati

TUTTE LE AREE DEL SEDIME MILITARE DELL'AEROPORTO QUI RISULTANO CENSURATE E NON VISIBILI

Vecchia strada Caselle-Dossobuono

Anno 1999

Anche questa foto confermerebbe che tutta l'Aerostazione dell'Aeroporto Catullo di Verona è stata realizzata su terreni "civili" e non su terreni militari in quanto da questa immagine sono state eliminate tutte e solo le aree militari, ma non sono state eliminate le aree civili... e commerciali dell'Aeroporto.

Questa è la **prima foto aerea**, nella quale sono visibili le infrastrutture militari e quelle per il decollo in relazione alle aree dell'aeroporto civile, **ubicate in due aree ben distinte e separate**, quelle militari a nord-ovest e **quelle civili, da sottoporre alla V.I.A. (?)** ubicate a sud-est della pista.

02 – Nuove aree x sosta aerei

03 – Servizi tecnologici

Prima modifica tracciato alla strada Caselle-Dossobuono

Anno 2001

Il prolungamento della pista (indicato con il 04) **non è finalizzato agli usi militari**, ma **serve solo ed esclusivamente all'aerostazione civile**, per poter accedere alle nuove aree sosta degli aerei che qui vengono, **ulteriormente ampliati. Interventi da sottoporre alla V.I.A. ?**

04 – Prolungamento pista

05 – Nuove aree x sosta aerei

06 – Hangar x ricovero aerei



Anno 2003

Il prolungamento della Pista e i raccordi con la stessa sono realizzati su aree del sedime militare, ma come è evidente, queste non sono opere che sono necessarie “ai fini della difesa nazionale” (che, se fosse così, sarebbero escluse dalla V.I.A.) ma sono opere strutturali che sono necessarie alla attività Commerciale dell'Aerostazione del Valerio Catullo che ritengo sia tutta area “civile”.

Dal 1.11.1999, giorno in cui, il **3° Stormo dell'Aeronautica Militare**, è stato “*collocato in posizione quadro*” per lasciare il posto al Reparto Mobile di Supporto, l'aeroporto militare ha smesso quasi tutte le attività di volo. **Dal 1999, all'Aeroporto Catullo... solo interventi “civili”... soggetti al V.I.A. ?**

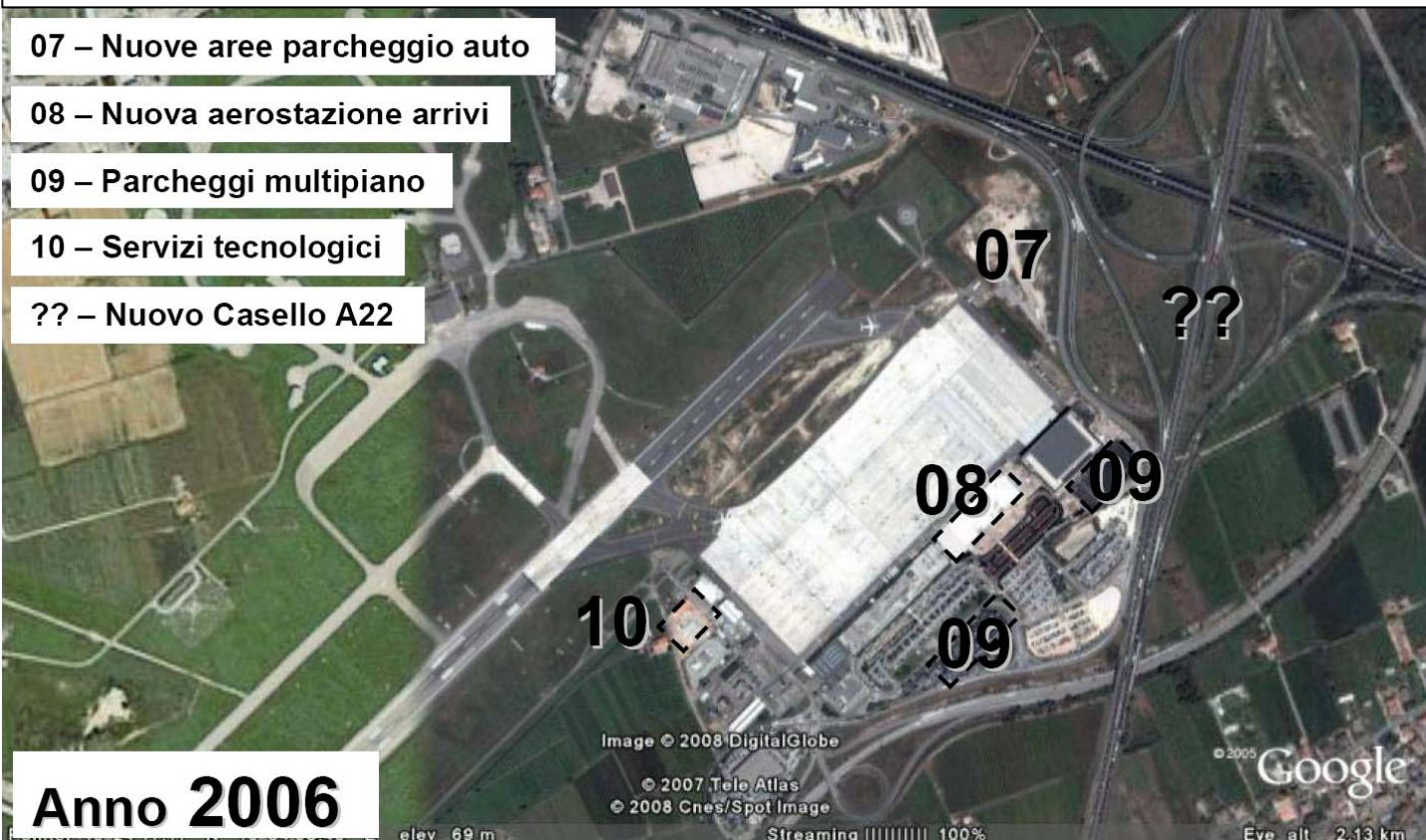
07 – Nuove aree parcheggio auto

08 – Nuova aerostazione arrivi

09 – Parcheggi multipiano

10 – Servizi tecnologici

?? – Nuovo Casello A22



Anno 2006

Questa è l'ultima immagine satellitare, dove la linea gialla potrebbe rappresentare il confine delle aree militari, evidenziando così che l'Aerostazione è ubicata su terreni "civili" commerciali, quasi tutti ricadenti nel territorio del Comune di Sommacampagna (esclusi i parcheggi posti a Sud-Est) .



Perché la Società Catullo S.p.A. non è stata... più dettagliata, nella sua esposizione nella lettera inviata alla Commissione Europea, nel descrivere le opere realizzate all'Aerostazione in particolare dopo il 1999? Perché se l'Aerostazione del Catullo è stata realizzata su aree civili non si dichiara???

Considerazioni del 3° punto:

3. In riferimento alla comunicazione del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare in data 11/02/2008 (Prot. DSA-2008-0003601), si allega risposta (prot. n. 451/GAA069_70 del 02.04.2008) della scrivente società indirizzata a tutti gli enti interessati dal Ministero precisando che, in qualità di gestore aeroportuale e come concordato con ENAC, le informazioni erano state trasmesse al Dipartimento Pianificazione Aeroportuale di ENAC, la quale ha successivamente provveduto ad inoltrare al Ministero dell'Ambiente i chiarimenti (vedi allegato). Peraltro negli ultimi anni il volume di traffico sull'aeroporto non ha subito incrementi sostanziali (da 40.362 del 2003 a 40.783 del 2008), arrivando ad un numero di passeggeri di 3,5 milioni nel 2007.

Questa parte verrà commentata nel seguito... quando entrerà nel merito dell'allegato qui citato, ma è evidente che il sottoscritto vuole evidenziare l'aumento dei voli dal 1999 al 2008. Dal 1999, quando sono iniziati i maggiori lavori di ampliamento e potenziamento delle infrastrutture della Aerostazione del Valerio Catullo. Nel 1999 il numero dei voli (annuario ENAC) allora erano 23.430 che sono quasi raddoppiati nel 2008... con un evidente raddoppio anche degli impatti ambientali.

Da sottolineare poi che nel 1999 i passeggeri erano meno di un milione e ora sono 4 volte maggiori con evidenti effetti negativi e impatti ambientali, sul consumo del territorio, sui parcheggi coperti e scoperti e sul traffico automobilistico di accesso-recesso alla struttura aeroportuale del Catullo.

Non si comprende poi le motivazioni del perché la Società Aeroporto Catullo S.p.A. non risponde in prima persona delle eventuali inadempienze sulla V.I.A. e/o V.A.S., coinvolgendo sempre l'ENAC?

Considerazioni del 4° punto, prima parte:

4. In riferimento alla Direttiva 2001/42/CE (Valutazione Ambientale Strategica), si allega copia della comunicazione inoltrata dal Direttore Centrale Regolazione Aeroporti di ENAC (Prot. n. 0027678/API/DIRGEN del 05.05.2008) relativo alla Procedura di compatibilità ambientale ed urbanistica attinenti ai Piani di Sviluppo Aeroportuali, in cui si chiarisce che: "la Società di Gestione curerà, di concerto con la Direzione Pianificazione Aeroportuale, la redazione dello Studio di Impatto Ambientale a corredo del Piano di Sviluppo Aeroportuale e successivamente lo presenterà all'ENAC che a sua volta, assumendo il ruolo di soggetto proponente, avvierà la procedura di VIA presso il Ministero dell'Ambiente".(allegato)

Il Piano di Sviluppo Aeroportuale dovrebbe essere sottoposto alla VAS, poi i singoli progetti saranno sottoposti preventivamente alla VIA. E' evidente poi che il Piano di Sviluppo deve essere corredato della VAS che deve anche poter contenere proposte alternative e ovviamente opere di mitigazione e compensazione necessarie al rispetto delle Leggi a difesa dell'Ambiente e della Salute Pubblica delle persone che abitano nell'intorno della struttura aeroportuale.

Considerazioni del 4° punto, seconda parte:

In tal senso, l'08.03.2007 è stato presentato ad ENAC il documento di stesura preliminare del Piano di Sviluppo Aeroportuale, che, a partire da un'analisi dello stato attuale dello scalo veronese, si pone come obiettivo il delineare le linee guida di intervento atte a consentire il soddisfacimento della domanda di trasporto aereo a breve/medio termine (2024), e con una visione dello sviluppo a lungo termine.

A seguito precisa definizione degli scenari da sottoporre a Studio di Impatto Ambientale, la scrivente Società ha già dato incarico per la preparazione della documentazione necessaria ad avviare la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale.

L'ENAC che dovrebbe validare le scelte progettuali della Catullo S.p.A. come può esprimersi nel merito se il Piano di Sviluppo Aeroportuale non è stato corredato dallo Studio di Impatto Ambientale che la legge prevede sia realizzato contestualmente?

Ritengo pertanto che la lettera predisposta dall'Aeroporto e inviata alla Commissione Europea sia stata carente nelle informazioni, alcune di queste rappresentano delle gravi dimenticanze e che pertanto sia maggiormente verificato quanto dichiarato dalla Catullo S.p.A.

Esaminiamo il **secondo documento** inviato dalla Catullo S.p.A. alla Commissione Europea:

B_ Conferenza di Servizi - Progetto di un hangar per ricovero e manutenzione aeromobili in Comune di Sommacampagna.

Già dall'oggetto risulta che gli interventi dell'Aerostazione Catullo sono ubicati nel comune di Sommacampagna - come quasi tutta l'Aerostazione - escluso i parcheggi ubicati a Villafranca.

- il D.P.R. 18 aprile 1994 n.383 che, in attuazione del D.P.R. 616/1977, nel disciplinare i procedimenti localizzativi delle opere di interesse statale ha previsto, nell'ipotesi in cui l'accertamento di conformità urbanistico - edilizia dei progetti riguardanti tali opere dia esito negativo, il ricorso all'Istituto della Conferenza dei Servizi;

In tutti questi anni - l'Aerostazione del Valerio Catullo - (e nella fattispecie per il nuovo hangar a cui questo documento fa riferimento) si è ampliata senza che mai nessun intervento sia stato sottoposto a Valutazione di Impatto Ambientale, impedendo così ai cittadini di presentare le "Osservazioni alla V.I.A." violando così (nelle more della Legge che ha istituito la Conferenza dei Servizi) la partecipazione del pubblico previsto in particolare dalle leggi ambientali e istitutive della V.I.A. e della V.A.S.

Questa procedura non rispettosa dei diritti del "pubblico" va evidenziata e rimarcata.

Dalla lettura di detto verbale della Commissione Edilizia Comunale risultano necessari interventi di mitigazione ambientale nelle aree circostanti il manufatto oltre che approfondimenti in ordine ai materiali impiegati nelle finiture esteriori del manufatto.

Se il progetto dell'Hangar fosse stato sottoposto alla V.I.A. lo Studio di Impatto Ambientale avrebbe evidenziato le soluzioni alternative e tutte quelle opere necessarie a mitigare l'opera.

Esaminiamo il [terzo documento](#) inviato dalla Catullo S.p.A. alla Commissione Europea:

[C_ Decreto Magistrato alla Acque per il progetto nuovo edificio arrivi dell'aerostazione passeggeri dell'Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca.](#)

- il D.P.R. 18 aprile 1994 n.383 che, in attuazione del D.P.R. 616/1977, nel disciplinare i procedimenti localizzativi delle opere di interesse statale ha previsto, nell'ipotesi in cui l'accertamento di conformità urbanistico - edilizia dei progetti riguardanti tali opere dia esito negativo, il ricorso all'istituto della Conferenza dei Servizi:

L'Aerostazione dell'Aeroporto Catullo, non è mai stata inserita nel Piano regolatore del Comune di Sommacampagna con indicazione di "standard urbanistici", genericamente c'è scritto questo: "Zona F7 - ZONA "F 7" ZONE MILITARI ED AEROPORTUALI" e la norma è questa: "Per queste zone valgono le seguenti norme: - E' consentita esclusivamente la realizzazione di installazioni relative a questi servizi. - Distanze: dai confini ml. 10 dalle strade ml. 20" Non vi sono standard urbanistici a verde, a parcheggi, rapporti di superficie coperta, limiti vari. Solo una norma generica che non impone obblighi di interventi di mitigazione e/o di compensazione.

Anche per il nuovo edificio dell'Aerostazione Passeggeri vale quanto già scritto per il nuovo Hangar: mai nessun cittadino ha potuto esprimersi in merito e il tutto è stato approvato in Conferenza dei Servizi, senza che questa si sia mai preoccupata di chiedere la sottoposizione dei progetti alla Valutazione di Impatto Ambientale e all'obbligato... Studio di Impatto Ambientale.

Esaminiamo il [quarto documento](#) inviato dalla Catullo S.p.A. alla Commissione Europea:

[D_ Dichiarazione Presidente della Regione Veneto in merito alla conformità dei progetti rispetto alle indicazioni degli strumenti urbanistici dei Comuni di Sommacampagna e Villafranca.](#)

DICHIARA

la conformità dei progetti rispetto alle indicazioni degli strumenti urbanistici dei Comuni di Sommacampagna e Villafranca, ritenendo l'opera meritevole di approvazione ai sensi dell'art. 2 del D.P.R. n. 383 del 18.4.94.

Come si può dichiarare la conformità di un progetto alle indicazioni degli strumenti urbanistici se nel Piano Regolatore del Comune di Sommacampagna per l'area destinata all'Aerostazione non è inserita nelle norme urbanistiche del P.R.G. che prevedano "standard urbanistici"?

CONSIDERATO che:

le opere previste dal primo progetto nel territorio di Sommacampagna ricadono in zona classificata F7 (zone militari e aeroportuali) dove l'edificazione per gli usi aeroportuali è condizionata al rispetto dei limiti di altezza disposti dalla regione Aerea Direzione Demanio, mentre le opere viarie ricadenti in Comune di Villafranca ricadono in zona F (zone a destinazione speciale di pubblico interesse) dove sono consentite destinazioni d'uso connesse con l'attività aeroportuale, parcheggi compresi;

L'unico vincolo è quello delle citate "Zone F7" che sono relative ai vincoli in altezza. Null'altro.

Un Piano di Sviluppo Aeroportuale poteva dettare il dimensionamento degli edifici, delle opere di urbanizzazione primaria e secondaria, degli interventi di mitigazione e delle opere di mitigazione e il tutto sottoposto a V.I.A. e V.A.S. ... ma tutto questo all'Aeroporto Catullo non esiste.

Di questa metodologia poi, quella di utilizzare la “Conferenza di Servizi” per approvare delle opere che sarebbero di interesse pubblico, non si ha alcuna conoscenza di autorizzazioni rilasciate per: (A) i vari stralci dell’ampliamento dei Piazzali, (B) del prolungamento della pista di decollo, (C) del potenziamento della pista di rullaggio, (D) di tutte le altre opere realizzate: parcheggi, coperti e scoperti e altri edifici minori. Con quali procedure sono stati approvati quei progetti? E come mai queste opere non sono state sottoposte alla VIA?

Esaminiamo il **quinto documento** inviato dalla Catullo S.p.A. alla Commissione Europea:

E_ Valerio Catullo S.p.A: Lettera al Ministero dell’Ambiente: Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca, Valutazione di Impatto Ambientale.

Un testo molto breve è quello qui contenuto e che rappresenta la risposta dell’Aeroporto alla Lettera del Ministero dell’Ambiente che evidenziava la mancanza di V.I.A. dell’aeroporto Catullo e può essere riprodotto interamente:

In riferimento alla vostra comunicazione del 11/02/2008 (Prot. DSA-2008-0003601) e in particolare alla richiesta di trasmissione di documentazione da parte della scrivente Società e di ENAC, si informa che, in qualità di gestore aeroportuale in concessione e come concordato con ENAC, si è provveduto ad inoltrare al Dipartimento Pianificazione Aeroportuale di ENAC le informazioni richieste, relativamente agli interventi recentemente eseguiti presso l’aeroporto di Verona nonché i dati del traffico dal 2003 al 2007.

Sarà quindi ENAC _ Dipartimento Pianificazione Aeroportuale a promuovere e gestire le successive azioni istituzionali, con gli Enti in indirizzo.

Nessuna evidenziazione che segnali che l’Aeroporto Catullo sia in possesso di Decreto di Esclusione dalla sottoposizione alla VIA, come che gli interventi realizzati siano mai stati sottoposti a V.I.A.

Esaminiamo il **sesto documento** inviato dalla Catullo S.p.A. alla Commissione Europea:

F_ E.N.A.C.: Lettera al Ministero dell’Ambiente: Aeroporto di Verona Villafranca, Valutazione di Impatto Ambientale.

Nella lettera che E.N.A.C. invia al Ministero dell’Ambiente in cui dovrebbe spiegare le motivazioni per cui l’Aeroporto Catullo non sarebbe stato sottoposto a V.I.A. appare questo:

acquisito il parere di Compagnia ...
In proposito si premette che l’aeroporto di Verona Villafranca è scalo militare aperto al traffico civile con un traffico passeggeri per l’anno 2007 di 3,5 milioni di

La legge sulla VIA dispensa dalla sottoposizione alla VIA solo le opere per la Difesa Nazionale, ma le opere commerciali e civili di un Aeroporto Civile, vanno sottoposte alla VIA. Anche ENAC non risponde compiutamente al ministero sulla mancanza di VIA dell’Aeroporto Catullo, se non poi in una breve frase scrivere questo:

possibile attivare le procedure di ...
È evidente che nelle more dei procedimenti di cui sopra la Società Aeroporto Valerio Catullo non darà luogo ad interventi che abbiano a comportare incrementi capacitivi del traffico.

Nonostante questa indicazione dell’ENAC, nel corso del 2008, l’Aeroporto Catullo ha modificato le procedure di decollo creando gravi impatti ambientali su zone che prima non erano interessate da inquinamenti generati dalle attività aeroportuali.

La lettera dell’ENAC non riporta l’elenco delle opere realizzate per l’Aeroporto Catullo in questi ultimi anni come il sottoscritto ha illustrato mediante foto satellitari al punto 1 precedente e in merito a queste opere vi è una indicazione nella lettera dell’ENAC ricopiata nella pagina seguente:

di impatto ambientale)

- per gli interventi di recente esecuzione sulle aree civili, si allegano gli elaborati relativi.

Tra questi documenti che ENAC avrebbe inviato al Ministero dell'Ambiente, vi sono tutte quelle opere indicate nel precedente punto 1 e per queste opere vi sono le motivazioni del perché non sono state sottoposte alla V.I.A.?

Esaminiamo il sesto documento inviato dalla Catullo S.p.A. alla Commissione Europea:

G_ E.N.A.C.: Circolare: Procedure di Compatibilità Ambientale ed urbanistica attinenti ai Piani di Sviluppo Aeroportuali.

In merito a questa circolare e alla precedente qui citata, relativa ai Piani di Sviluppo Aeroportuali si chiede se questa è conforme alle direttive CE per la V.I.A. e per la V.A.S.

Concludo riportando una e_mail dell'ANCE - Associazione Nazionale Costruttori Edili in risposta ad una mia domanda proposta via e_mail:

Da: contattaci@ance.it [mailto:contattaci@ance.it] - Inviato: giovedì 12 giugno 2008 15.21 - A: Info Portale

Oggetto: Responsabilità dell'impresa in mancanza della V.I.A. - mail mittente: sandriben@tin.it

Ad una impresa edile che svolga la propria attività in un cantiere il cui progetto non è stato sottoposto alla Valutazione di Impatto Ambientale, in quale eventuali responsabilità può essere coinvolta direttamente e/o indirettamente?

Avevo scritto una semplice domanda, poco articolata tra l'altro senza alcun esempio a cui fare riferimento, anche perché non mi spettava risposta. Ma la risposta arrivò e il parere che avevo ottenuto - a quella mia domanda - è quello che qui sotto riporto:

From: Legislazione Mercato Privato - To: SANDriben@tin.it - Sent: Wednesday, June 18, 2008 4:18 PM

Subject: I: Responsabilità dell'impresa in mancanza della V.I.A.

I provvedimenti (titoli abilitativi edilizi in caso di opere private ovvero atti di approvazione dei progetti delle opere pubbliche) adottati senza la VIA, se prevista come obbligatoria, sono illegittimi ed in particolare annullabili per violazione di legge. Ciò è previsto attualmente dal D.Lgs. 152/2006 come modificato da ultimo dal D.Lgs.4/2008 ed in precedenza è stato affermato anche dalla giurisprudenza (TAR Emilia Romagna, Parma, 21 maggio 2003, n. 279).

Pertanto il provvedimento è provvisoriamente efficace e lo diventa definitivamente se non viene presentato ricorso, su istanza di parte, entro gli ordinari termini di decadenza previsti per i ricorsi amministrativi. Non è, invece, soggetto a termini di decadenza il potere di autoannullamento del provvedimento illegittimo da parte dell'amministrazione che lo ha adottato, sempre che ciò avvenga, ricorrendone i presupposti, entro un "termine ragionevole" (art. 21 nonies, Legge 241/90).

Ciò premesso, si evidenzia che la responsabilità per la mancata acquisizione della VIA è del committente l'opera, pubblica o privata, che per legge deve presentare domanda di valutazione di impatto ambientale, ma è possibile individuare un profilo di responsabilità anche in capo all'impresa appaltatrice dei lavori per quanto riguarda gli aspetti urbanistico-edilizi, in caso di annullamento del provvedimento che ha approvato il progetto sprovvisto di VIA.

In tal caso, l'opera, o la parte di essa, realizzata risulterebbe senza titolo autorizzatorio con conseguente applicazione delle sanzioni del titolo IV, capo II del Testo Unico Edilizia che in base all'art. 27 del medesimo T.U. sono applicabili al titolare del permesso, al committente, al costruttore ed al direttore dei lavori.

Distinti saluti.

ANCE - Associazione Nazionale Costruttori Edili Direzione Legislazione Mercato Privato Via G.A. Guattani, 16-18 00161 ROMA

Dopo questo... sommario e primo esame della documentazione che è stata inviata dall'Aeroporto Catullo alla Commissione Europea si evince che non vi è una precisa risposta delle motivazioni che possano motivare la mancata sottoposizione alla V.I.A. e alla V.A.S. dell'Aeroporto Catullo, anche perché è mancante un eventuale Decreto di Esclusione V.I.A.

Come "committente" delle opere eseguite, in ogni caso la Valerio Catullo S.p.A. è responsabile delle opere eseguite senza autorizzazione e quindi "NULLE" ? ? ?

In attesa di un cortese riscontro e a disposizione per ulteriori chiarimenti, porgo distinti saluti.

Beniamino Sandrini