

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, **13.08.2015**

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

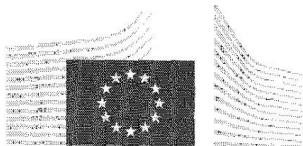
Oggetto: Richiesta di apertura di una Procedura di Infrazione di V.I.A. relativa al Masterplan dell'Aeroporto di Venezia

Se in data **10 Marzo 2015** - a riscontro della Comunicazione come ricevuta dalla DGA della CE in data 9 Marzo 2015 avente ad oggetto: **“Sua comunicazione del 16 febbraio 2015, relativa ad alcune opere previste dal Master Plan dell'Aeroporto di Venezia, registrata da questi servizi con riferimento Ares(2015)663090”** - il sottoscritto aveva inviato un documento con il seguente oggetto: **“Riscontro alla Comunicazione DGA della CE: Ares(2015)1035687 - Ares(2015)663090 - Iniziare i lavori di opere che sono previste nel Master Plan dell'Aeroporto di Venezia e... iniziarli “prima che sia stato concluso l'iter della procedura di V.I.A.” (tutt'ora in corso) è una evidente violazione della Direttiva V.I.A.?”** si segnala che dopo 5 mesi dalla DGA della CE non è pervenuta ulteriore comunicazione in merito.

Il **“riscontro”** come inviato dal sottoscritto era stato predisposto, in particolare, per le considerazioni espresse dalla D.G.A. della C.E. che dopo aver stabilito che le opere e gli interventi che erano in corso di realizzazione all'Aeroporto di Venezia: **“non comportano l'aumento della capacità complessiva dell'Aeroporto”** concludendo poi che: **“... questi servizi non registreranno la sua lettera come reclamo”**.

Gli interventi oggetto della Sua ultima comunicazione riguardano un'opera di completamento che rientra nel novero delle opere finalizzate principalmente all'ottimizzazione dei livelli di servizio forniti all'utenza e al miglioramento della funzionalità dello scalo. Come già chiarito dall'ENAC, si tratta di opere che hanno ottenuto le relative autorizzazioni ambientali e urbanistiche a livello locale (Regione Veneto e Provincia di Venezia) e che non comportano l'aumento della capacità complessiva dell'aeroporto.

Alla segnalazione inviata il 16.02.2015: www.vivicaselle.eu/VIA-VE-MW.pdf dalla DGA della CE il sottoscritto, in data 09.03.2015, ha ricevuto la lettera: **“Ares(2015)1035687”** (vedi pagina seguente) alla quale lettera aveva **“riscontrato”** con la comunicazione del 10.03.2015 www.vivicaselle.eu/VIA-VE-MW-ris.pdf



COMMISSIONE EUROPEA

DIREZIONE GENERALE

AMBIENTE

Direzione D - Applicazione, governance e semestre europeo

ENV.D.2 - Applicazione, politica di coesione e semestre europeo, Gruppo 2

Il Capo Unità

Bruxelles, / 9 MARS 2015
ENV.D.2/MC/GM/vf/ARES(2015)

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

E-mail: beniaminosandrini@virgilio.it

Oggetto: Sua comunicazione del 16 febbraio 2015, relativa ad alcune opere previste dal Master Plan dell'Aeroporto di Venezia, registrata da questi servizi con riferimento Ares(2015)663090.

Gentile Signore,

Nella comunicazione in oggetto, Lei attira l'attenzione di questi servizi su alcuni aspetti concernenti l'attuazione del Master Plan dell'Aeroporto di Venezia. La Sua comunicazione riguarda, in particolare, l'inaugurazione dei lavori del percorso pedonale assistito denominato *Moving Walkway*.

In questa fase, e con riferimento alle Sue più recenti osservazioni, ritengo opportuno ribadire quanto comunicato da questi servizi l'11 settembre 2014 e il 10 ottobre 2014, in relazione alla pratica CHAP(2011)0398 collegata alla procedura di indagine EU Pilot 3720/12/ENVI.

Gli interventi oggetto della Sua ultima comunicazione riguardano un'opera di completamento che rientra nel novero delle opere finalizzate principalmente all'ottimizzazione dei livelli di servizio forniti all'utenza e al miglioramento della funzionalità dello scalo. Come già chiarito dall'ENAC, si tratta di opere che hanno ottenuto le relative autorizzazioni ambientali e urbanistiche a livello locale (Regione Veneto e Provincia di Venezia) e che non comportano l'aumento della capacità complessiva dell'aeroporto.

Alla luce di quanto precede, Le comunico che questi servizi non registreranno la Sua lettera come reclamo.

Voglia gradire l'espressione dei miei distinti saluti.

Ion Codescu

In merito a quanto riportato nella comunicazione della D.G.A. della C.E. (come evidenziate nella pagina precedente) in particolare nelle parole: “... *riguardano un’opera di completamento che rientra nel novero delle opere finalizzate principalmente all’ottimizzazione dei livelli di servizio forniti all’utenza e al miglioramento della funzionalità dello scalo... .. si tratta di opere che hanno ottenuto le relative autorizzazioni ambientali e urbanistiche*” si evidenziano (a parere del sottoscritto) alcune incongruenze.

Le incongruenze rispetto alla comunicazione della DGA della CE sono evidenti se si legge il quanto dichiarato nel Documento ad oggetto: “**Integrazioni - Premesse Controdeduzioni (MinAmb_42 e RVE_13)**” pubblicato sul sito del Ministero dell’Ambiente in data **29 maggio 2015** come “**Documentazione integrativa**” alla Procedura di VIA denominata: “**Aeroporto Internazionale di Venezia Tessera - Master Plan**”.

www.va.minambiente.it/File/Documento/136344

**Masterplan 2021
dell’aeroporto di Venezia “Marco Polo”
Valutazione di Impatto Ambientale
(ID_VIP 2853)
INTEGRAZIONI
Premesse
Controdeduzioni (MinAmb_42 e RVE_13)**

Alla pagina 18 del documento “**Integrazioni - Premesse Controdeduzioni (MinAmb_42 e RVE_13)**” si vuole tentare di stabilire che lo stato di fatto sia da applicarsi all’anno 2013, quando in realtà - come già dichiarato dalla D.G.A. della C.E. - questa aveva “raccomandato” che gli impatti ambientali sarebbero da essere valutati a partire dal **Marzo 1999** cioè, da quando era entrata in vigore la Direttiva 97/11/CE.

Tabella 3-1 Elementi salienti caratterizzanti lo stato di fatto e gli scenari analizzati nel SIA.

stato di fatto	<p>n. passeggeri: registrati nell’anno 2013</p> <p>n. movimenti aerei: registrati nell’anno 2013</p> <p>flotta aerea: che ha volato nel 2013</p> <p>rotte di decollo ed atterraggio: registrate al 2013 dai tracciati radar</p> <p>traffico stradale: n. veicoli e n. autobus sulla base del profilo passeggero 2013 (indagine statistica su questionari proposti ai passeggeri); parco veicoli aggiornato al 31.12.2013 (fonte ACI)</p> <p>traffico acquico: stima n. taxi sulla base del profilo passeggero 2013 (indagine statistica su questionari proposti ai passeggeri), stima n. vaporette sulla base del numero di corse del vettore Alilaguna (orario operante nel 2013)</p> <p>altre sorgenti emissive in atmosfera: locali di riscaldamento e condizionamento al 2013 (consumi di gasolio e metano al 2013); mezzi a terra al 2013 (consumi gasolio e benzina al 2013)</p> <p>configurazione sedime (lato airside e lato landside): al 2013</p>
----------------	---

Ed è pertanto evidente che anche la “Opzione Zero” andrebbe calcolata a partire sempre da Marzo 1999.

opzione zero	<p>n. passeggeri: registrati nell’anno 2013</p> <p>n. movimenti aerei: registrati nell’anno 2013</p> <p>flotta aerea: che ha volato nel 2013</p> <p>rotte di decollo ed atterraggio: registrate al 2013 dai tracciati radar</p> <p>traffico stradale: n. veicoli e n. autobus sulla base del profilo passeggero 2013 (indagine statistica su questionari proposti ai passeggeri); parco veicoli aggiornato al 31.12.2013 (fonte ACI)</p> <p>traffico acquico: stima n. taxi sulla base del profilo passeggero 2013 (indagine statistica su questionari proposti ai passeggeri), stima n. vaporette sulla base del numero di corse del vettore Alilaguna (orario operante nel 2013)</p> <p>altre sorgenti emissive in atmosfera: locali di riscaldamento e condizionamento al 2013 (consumi di gasolio e metano al 2013); mezzi a terra al 2013 (consumi gasolio e benzina al 2013)</p> <p>configurazione sedime (lato airside e lato landside): al termine dei lavori per la realizzazione degli interventi autorizzati</p>
--------------	---

Premesso questi due dettagli che sono significativa da ricordare in merito a: “... *riguardano un’opera di completamento che rientra nel novero delle opere finalizzate principalmente all’ottimizzazione dei livelli di servizio forniti all’utenza e al miglioramento della funzionalità dello scalo... .. si tratta di opere che hanno ottenuto le relative autorizzazioni ambientali e urbanistiche*”, si evidenzia il contenuto delle pagine 21, 22 e 23 relative a: “Elenco interventi autorizzati”... e di lavori in corso di esecuzione.

Codice	Intervento	Descrizione	Obiettivi dell'intervento
1.01	Ampliamento terminal - Lotto 1	Ampliamento verso landside, attraverso la copertura delle attuali corti e vasche d'acqua.	Consentire le attività di check in con gli accodamenti necessari, liberando spazio attraverso il riposizionamento delle attività commerciali presenti in area landside che, allo stato attuale interferiscono significativamente con le attività operative di accettazione passeggeri.

Procedure autorizzative necessarie	Enti competenti	Estremi dei pareri
Autorizzazione paesaggistica ex art. 147 D.Lvo 42/04 e ss.mm.ii., comprensiva di procedura di verifica preliminare dell'interesse archeologico e verifica di non assoggettabilità alla Valutazione di incidenza	Conferenza di Servizi (Regione del Veneto-Direzione regionale per i beni culturali e paesaggistici del Veneto, Soprintendenza per i beni ambientali e paesaggistici di Venezia e Laguna, Soprintendenza per i Beni Archeologici del Veneto, Comune di Venezia, ENAC, SAVE SpA)	Autorizzazione paesaggistica n. 6 del 29.04.2014 Nota: nel corso della procedura apportate variazioni al progetto in merito a: coperture in vetro ed illuminazione ai fini del recepimento della norma regionale sull'inquinamento luminoso (LR Veneto n. 17/09)
Verifica di conformità alle prescrizioni delle norme e dei piani urbanistici ed edilizi per le opere di interesse statale, ai sensi dell'art. 2 del DPR 383/94 (raggiungimento dell'intesa Stato - Regione)	Provveditorato Interregionale alle OO.PP. del Veneto-Trentino Alto Adige-Friuli Venezia Giulia	Conformità urbanistica (decreto Provveditorato, rif. lettera prot. n. 7580 del 09.07.2014)
Conformità idraulica	Consorzio di bonifica Acque risorgive	Parere favorevole (lettera prot. n. 15676 del 15.09.2014)

A parere del sottoscritto l'intervento definito: "**Ampliamento terminal - Lotto 1**" doveva essere sottoposto alla Procedura di VIA in quanto questo intervento permette un "*aumento capacitivo del traffico*".

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.	Ottemperare ai requisiti di safety aeroportuale ICAO. L'attuale posizione dei presidi degli Enti di Stato non è conforme ai dettami ICAO, quindi l'aeroporto funziona grazie ad una deroga. Di conseguenza, il riposizionamento dei presidi consente di recuperare l'area APRON centrale dedicandola esclusivamente alla movimentazione aeromobili.
Parere in Commissione per la Salvaguardia di Venezia		Commissione per la Salvaguardia di Venezia (ex art. 5 Legge 171/1973) ¹	Parere favorevole (voto n. 91/7268 espresso nella seduta n. 04 del 23.02.2010)
Autorizzazione paesaggistica		Soprintendenza per i beni ambientali e paesaggistici di Venezia e Laguna	Parere favorevole (lettera prot. n. 12691 del 11.08.2011)
Valutazione di incidenza		Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio	Dichiarazione di assenza di rischio di incidenza significatività (lettera prot. n. DCN/2D/7363 del 11.03.2004)
Approvazione in Conferenza di Servizi, comprensiva di conformità urbanistica, procedura di verifica preliminare dell'interesse archeologico		Conferenza di Servizi (ENAC, Magistrato alle Acque di Venezia ora Provveditorato Interregionale alle OO.PP. del Veneto-Trentino Alto Adige-Friuli Venezia Giulia, Soprintendenza per i beni archeologici del Veneto, Comune di Venezia, Polizia di Stato, Guardia di Finanza, Vigili del Fuoco)	Parere favorevole (rif. verbale della seduta del 02.02.2010)

A parere del sottoscritto l'intervento definito: "**Riprotezione VVF e GdF (Fase 1 e Nuova fase 2)**" doveva essere sottoposto alla Procedura di VIA e/o almeno a Verifica di Assoggettabilità alla VIA in quanto questo intervento permette un "*aumento capacitivo del traffico*" in quanto si va a recuperare "*l'area APRON centrale dedicandola esclusivamente alla movimentazione aeromobili*".

2.20	Campo prove VVF	Realizzazione di una struttura per prove antincendio a servizio del Distaccamento dei Vigili del Fuoco. (VVF)	Ottemperare a richieste del Corpo Nazionale dei VVF, che, in presenza di un presidio operativo H24, come quello in aeroporto, necessita di una piazzola specificamente dedicata alle esercitazioni/prove di spegnimento aeromobili.
Autorizzazione paesaggistica ex art. 147 D.Lvo 42/04 e ss.mm.ii., comprensiva di procedura di verifica preliminare dell'interesse archeologico e verifica di non assoggettabilità alla Valutazione di incidenza		Conferenza di Servizi (Regione del Veneto-Direzione regionale per i beni culturali e paesaggistici del Veneto, Soprintendenza per i beni ambientali e paesaggistici di Venezia e Laguna, Soprintendenza per i Beni Archeologici del Veneto, Comune di Venezia, SAVE SpA)	Autorizzazione paesaggistica n. 8 del 23.10.2013
Verifica di conformità alle prescrizione delle norme e dei piani urbanistici ed edilizi per le opere di interesse statale, ai sensi dell'art. 2 del DPR 383/94		Provveditorato Interregionale alle OO.PP. del Veneto-Trentino Alto Adige-Friuli Venezia Giulia	Conformità urbanistica (decreto Provveditorato, rif. lettera prot. n. 797 del 24.01.2014)
Conformità idraulica		Consorzio di bonifica Acque risorgive	Parere favorevole (lettera prot. n. 16836 del 07.11.2013)

A parere del sottoscritto l'intervento definito: "**Campo prove VVF**" doveva essere sottoposto almeno alla Verifica di Assoggettabilità alla VIA in quanto questo intervento come tutti gli altri già realizzati ed in corso all'Aeroporto di Venezia sono realizzati su terreni ad elevata criticità idraulica in area lagunare.

In merito alla realizzazione della "**Nuova Autorimessa dei mezzi di rampa**"... nulla si segnala in merito.

Codice	Intervento	Descrizione	Obiettivi dell'intervento
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).	Riqualificare la darsena ed il percorso che collega la darsena la terminal. Rendere più confortevole lo sbarco e l'imbarco dei passeggeri che utilizzano il collegamento navale con Venezia e le isole. Assicurare il trasferimento dal terminal alla darsena in condizioni di comfort e funzionali adeguate allo standing dello scalo*. * Allo stato attuale il collegamento darsena terminal, utilizzato mediamente da un 12% dei passeggeri (con picchi del 20% durante il periodo estivo), è assicurato con un percorso pedonale, solo parzialmente protetto dagli agenti atmosferici, lungo 480 m e con due attraversamenti stradali critici.

Procedure autorizzative necessarie	Enti competenti	Estremi dei pareri
Verifica di assoggettabilità alla VIA compresa la verifica di non assoggettabilità alla Valutazione di incidenza (progetto preliminare)	Provincia di Venezia	Parere di esclusione dalla VIA della Provincia di Venezia (Determinazione n. 3777/2013)
Parere in Commissione per la Salvaguardia di Venezia, comprensivo di autorizzazione paesaggistica (progetto definitivo)	Commissione per la Salvaguardia di Venezia (ex art. 5 Legge 171/1973) ¹	Parere favorevole (voto n. 2/9472 espresso nella seduta n. 06/14 del 05.06.2014)
Procedura di verifica preliminare dell'interesse archeologico	Soprintendenza per i Beni Archeologici del Veneto	Nulla osta, (lettera prot. n. 06333 del 15.05.2014)
Verifica di conformità alle prescrizione delle norme e dei piani urbanistici ed edilizi per le opere di interesse statale, ai sensi dell'art. 2 del DPR 383/94 (raggiungimento dell'intesa Stato - Regione)	Provveditorato Interregionale alle OO.PP. del Veneto-Trentino Alto Adige-Friuli Venezia Giulia	Conformità urbanistica (decreto Provveditorato, rif. lettera prot. n. 7275 del 30.06.2014)
Autorizzazione agli scarichi in laguna	Provveditorato Interregionale alle OO.PP. del Veneto-Trentino Alto Adige-Friuli Venezia Giulia (ex Magistrato alle Acque di Venezia)	Parere favorevole (lettera prot. n. 2006 del 16.06.2014)

Essendo comunque un'opera da realizzare all'interno di un sedime aeroportuale, non si comprende per quale ragione questo progetto sia stato sottoposto al "**parere di esclusione dalla VIA della Provincia di Venezia**", quando eventualmente lo "**screening**" è di competenza della Commissione VIA Nazionale.

Ed in merito a questo aspetto... che per l'Aeroporto di Venezia siano state istruite pratiche di "**Verifica di Esclusione alla VIA Provinciale**" e "**Verifica di Esclusione alla VIA Regionale**" di opere relative ad un Aeroporto, tutto questo, al sottoscritto appare una evidente "**Violazione della VIA Nazionale**".

4.06.01	Ampliamento del piazzale - fase 1	Estensione del piazzale aeromobili (APRON).	Consentire la riorganizzazione delle piazzole di sosta aeromobili più funzionale e razionale, avvicinando al terminal passeggeri alcune aree di sosta aeromobili conseguentemente riducendo tempi di attesa e le distanze di taxiing degli aeromobili e di attesa a bordo sbarco e sbarco agli arrivi dei passeggeri, a tutto vantaggio della funzionalità, del livello di servizio ai passeggeri, della safety aeronautica della movimentazione in piazzale.
Autorizzazione paesaggistica ex art. 147 D.Lvo 42/04 e ss.mm.ii., comprensiva di procedura di verifica preliminare dell'interesse archeologico e verifica di non assoggettabilità alla Valutazione di incidenza	Conferenza di Servizi (Regione del Veneto-Direzione regionale per i beni culturali e paesaggistici del Veneto, Soprintendenza per i beni ambientali e paesaggistici di Venezia e Laguna, Soprintendenza per i Beni Archeologici del Veneto, Comune di Venezia, ENAC, SAVE SpA)		Autorizzazione paesaggistica n. 4 del 18.06.2013
Verifica di conformità alle prescrizione delle norme e dei piani urbanistici ed edilizi per le opere di interesse statale, ai sensi dell'art. 2 del DPR 383/94 (raggiungimento dell'intesa Stato - Regione)	Provveditorato Interregionale alle OO.PP. del Veneto-Trentino Alto Adige-Friuli Venezia Giulia		Conformità urbanistica (decreto Provveditorato, rif. lettera prot. n. 12425 del 11.10.2013)
Conformità idraulica	Consorzio di bonifica Acque risorgive		Parere favorevole (lettera prot. n. 10889 del 15.07.2013)

Sostenere che le opere definite: **“Ampliamento del piazzale - fase 1”** possa essere una *“... opera di completamento che rientra nel novero delle opere finalizzate principalmente all’ottimizzazione dei livelli di servizio forniti all’utenza e al miglioramento della funzionalità dello scalo...”* e che non siano invece opere che servano per ottenere un **“incremento capacitivo del traffico”** e che sia stato approvato questo progetto senza nemmeno una Verifica di Assoggettabilità alla VIA... ne VIA Provinciale, ne VIA Regionale e soprattutto una VIA Nazionale, credo che questo rappresenti una **grave Violazione della VIA**.

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.	Riqualificare porzioni di piazzale (adeguamento e manutenzione delle pavimentazioni esistenti). Migliorare le operazioni di manovra degli aeromobili.
Parere in Commissione di Salvaguardia, comprensivo di autorizzazione paesaggistica e verifica di non assoggettabilità alla Valutazione di incidenza	Commissione per la Salvaguardia di Venezia (ex art. 5 Legge 171/1973) ¹		Parere favorevole (voto n. 4/9474 espresso nella seduta n. 06/14 del 05.06.2014)
Procedura di verifica preliminare dell'interesse archeologico	Soprintendenza per i Beni Archeologici del Veneto		Nulla osta (lettera prot. n. 9274 del 11.07.2014)
Verifica di conformità alle prescrizione delle norme e dei piani urbanistici ed edilizi per le opere di interesse statale, ai sensi dell'art. 2 del DPR 383/94	Provveditorato Interregionale alle OO.PP. del Veneto-Trentino Alto Adige-Friuli Venezia Giulia		Conformità urbanistica (decreto Provveditorato, rif. lettera prot. n. 9096 del 04.09.2014)
Conformità idraulica	Consorzio di bonifica Acque risorgive		Parere favorevole (lettera prot. n. 11017 del 03.07.2014)

Nemmeno per il progetto denominato: **“Riqualifica infrastruttura di volo”** non vi è stata alcuna Verifica di Assoggettabilità alla VIA... ne VIA Provinciale, ne VIA Regionale e tanto meno VIA Nazionale e pertanto il sottoscritto ritiene che anche questi lavori già in corso rappresentino una **grave Violazione della VIA**.

E' poi evidente che pur in presenza di un Master Plan già approvato da ENAC - nonostante che questo non fosse mai stato sottoposto a VIA - di questo Master Plan... con la tecnica del **“salami slicing”** vengono approvati progetti senza alcuna verifica di assoggettabilità alla VIA e parrebbe che questo sistema la SAVE Spa lo stia utilizzando da anni **“spezzettando il Master Plan”** in tanti progetti... per evitare la VIA.

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 Pagliagheta, la cui capacità di scolo è parzialmente compromessa dalle opere di tombinamento che il canale ha subito.	Adeguare idraulicamente il bacino di scolo dell'aeroporto.
------	-----------------------------------	--	--

Procedure autorizzative in capo al Consorzio di Bonifica Acque risorgive (proponente delle opere finanziate dal gestore aeroportuale)

Codice	Intervento	Descrizione	Obiettivi dell'intervento
6.18	Nuova centrale tri-generazione e collegamenti relativi	Realizzazione di una nuova centrale di tri-generazione e dei relativi collegamenti.	Efficientare il fabbisogno energetico dell'aeroporto, oggi quasi completamente sopperito dalla fornitura Enel di media tensione. Il passaggio ad una soluzione cogenerativa consente all'aeroporto di far fronte ai fabbisogni energetici, in particolare la climatizzazione durante il periodo estivo e la continuità degli impianti di pista, con modalità di assoluta efficienza. Inoltre la configurazione flessibile dei cogeneratori, di media taglia, consentirà di far fronte in maniera modulare alle crescenti necessità energetiche che si andranno profilando nel futuro.

Procedure autorizzative necessarie	Enti competenti	Estremi dei pareri
Verifica di conformità alle prescrizioni delle norme e dei piani urbanistici ed edilizi per le opere di interesse statale, ai sensi dell'art. 2 del DPR 383/94	Provveditorato Interregionale alle OO.PP. del Veneto-Trentino Alto Adige-Friuli Venezia Giulia	Conformità urbanistica (decreto Provveditorato, rif. lettera prot. n. 7481 del 09.07.2014)
Procedura di verifica preliminare dell'interesse archeologico	Soprintendenza per i Beni Archeologici del Veneto	Nulla osta (lettera prot. n. 6200 del 13.05.2014)
Conformità idraulica	Consorzio di bonifica Acque risorgive	Parere favorevole (lettera prot. n. 7389 del 06.05.2014)
Autorizzazione alla costruzione e all'esercizio dell'impianto (ex D.Lvo 152/06 e ss.mm.ii. e LR 11/2001)	Regione del Veneto	DGR Veneto n. 1441/2014
Autorizzazione paesaggistica ex art. 147 D.Lvo 42/04 e ss.mm.ii., comprensiva di procedura di verifica preliminare dell'interesse archeologico	Conferenza di Servizi (Regione del Veneto-Direzione regionale per i beni culturali e paesaggistici del Veneto, Soprintendenza per i beni ambientali e paesaggistici di Venezia e Laguna, Soprintendenza per i Beni Archeologici del Veneto, Comune di Venezia, SAVE SpA)	Autorizzazione paesaggistica n. 7 del 15.05.2014

Nemmeno per queste altre due opere vi è mai stata una procedura di Verifica di Assoggettabilità alla VIA Nazionale e tutte queste opere sono riportate anche nel **“Parere della Commissione Regionale VIA (Regione del Veneto) n. 542 del 29/07/2015”** pubblicato sul sito del Ministero dell'Ambiente in data 4 Agosto 2015 e caricabile a questo link: <http://www.va.minambiente.it/File/Documento/141398>

Di questo documento si “**evidenziano alcune parole del paragrafo**” riportato alla fine della pagina 10.

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).

Come siano stati valutati gli impatti ambientali di questi progetti (vedi nell'elenco sotto riportato estratto dal parere della Commissione VIA Regionale) al sottoscritto tutto questo pare **anomalo**, visto che nessuno di questi è stato sottoposto nemmeno alla **Verifica di Assoggettabilità della VIA** che - dato che siamo in presenza di un Aeroporto - il suddetto parere dovrebbe essere emesso dalla Commissione VIA Nazionale.

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	Riqualfica infrastruttura di volo	Riqualfica 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.

A completamento di queste considerazioni, va evidenziato che **mentre è in corso la procedura di VIA Nazionale**, nel frattempo la SAVE SpA, in data 13 Aprile 2015, ha presentato una richiesta di **Verifica di Assoggettabilità alla Commissione VIA Regionale** avente ad oggetto: “Parcheggio provvisorio "Villette" per il recupero dei posti sottratti dai cantieri - Comune di localizzazione: Venezia (VE)”.

<https://rdv.box.com/s/azxpf0421qlauz1w3ei1myd8xwadh5q>

Secondo il quanto Comunicato dalla D.G.A. della C.E. in data **9 marzo 2015** le opere realizzate e in corso di realizzazione: “... *riguardano un’opera di completamento che rientra nel novero delle opere finalizzate principalmente all’ottimizzazione dei livelli di servizio forniti all’utenza e al miglioramento della funzionalità dello scalo... ... si tratta di opere che hanno ottenuto le relative autorizzazioni ambientali e urbanistiche*” e secondo il parere della Commissione VIA Regione Veneto emesso i **29 Luglio 2015** e relativo al Master Plan al 2021 dell’Aeroporto di Venezia sottoposto alle procedure di VIA... le opere già realizzate e già in corso di realizzazione... *non sarebbero propedeutiche ad alcun sviluppo del traffico... e che la loro realizzazione non modifica l’attuale capacità aeroportuale... e che quindi gli impatti ambientali rimangono gli stessi dello stato di fatto...*

Se però noi andiamo a leggere **COMUNICATO STAMPA** di **SAVE S.p.A.** emesso in data **11 marzo 2015** con oggetto: “**Approvazione del Progetto di Bilancio 2014 e del Bilancio Consolidato**” troviamo delle “**incongruenze**” su quanto sostenuto dalla **DGA della CE** e dalla **Commissione VIA Regionale**.

http://www.grupposave.it/upload/comunicati/1426145014/comunicato_stampa_save_approvazione_bil_2014.pdf

“Il 2014, dopo due anni caratterizzati da una crescita del traffico molto consistente, rappresenta un anno di consolidamento, con risultati positivi ottenuti attraverso attente analisi di mercato e la diversificazione di linee e vettori in particolare a Venezia” - ha proseguito Marchi – “Il Marco Polo ha inoltre confermato la sua vocazione di terzo gate intercontinentale italiano, con l’introduzione di nuovi collegamenti per l’Estremo Oriente. Un percorso che si rafforza ulteriormente quest’anno in particolare con i nuovi voli per Abu Dhabi di Alitalia e per New York di United Airlines che si aggiunge tra l’altro all’ormai storico collegamento di Delta Air Lines”.

“L’anno trascorso è stato inoltre preparatorio all’apertura dei cantieri delle prime opere previste dal Master Plan dell’aeroporto di Venezia al 2021 sbloccate, lo ricordiamo, attraverso la firma del Contratto di programma siglato con Enac a fine 2012” - ha concluso Marchi – “Il Marco Polo è così entrato concretamente in una nuova fase di espansione e progettualità che asseconda progressivamente le previsioni di sviluppo del traffico in un’ottica di sempre migliore servizio a operatori aeroportuali e passeggeri”.

Visto che tra le dichiarazioni del Presidente di SAVE Spa e quelle della DGA della CE e della Commissione VIA Regionale, vi sarebbero **considerazioni divergenti**, perché quando SAVE scrive ai SOCI si dichiara che il traffico cresce ma quando si scrive per la VIA SAVE dichiara che i milioni di euro spesi non servono per incrementare il traffico e di conseguenza... niente VIA e premesso questo torniamo al documento: “**Integrazioni - Premesse Controdeduzioni (MinAmb_42 e RVE_13)**” dove alla pagina 19 si legge questo:

3.2.1 Lo stato di fatto

Lo stato di fatto assunto nelle valutazioni è riferito all’**anno 2013**, l’ultimo anno più aggiornato al quale risalgono tutti i dati e le informazioni sullo stato ambientale dello scalo (es. controllo degli inquinanti, i dati sul rumore, viabilità ed accesso veicolare, dati di qualità dei servizi, ecc.).

L’anno 2013 quindi si caratterizza per:

- movimenti passeggeri registrati (quindi reali) nel corso dell’anno;
- movimenti aerei (numero, flotta aerea e tracce radar di atterraggio e decollo) avvenuti nel 2013;
- traffico stradale ed acque indotte, stimato sulla base delle modalità di accesso del passeggero (indagine statistica su questionari proposti ai passeggeri);
- strutture e funzioni presenti all’interno del sedime aeroportuale al 2013.

Vale la pena ricordare che la configurazione attuale dello scalo risale, nelle sue infrastrutture più importanti ai primi anni 2000 (progettazioni ed iter amministrativi correlati risalenti alla fine degli anni ’90) e da allora ad oggi l’aeroporto non ha subito alcun sostanziale mutamento del suo assetto operativo.

Relativamente all’esercizio dal 2000 ad oggi è opportuno riprendere 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)”.

Ricordato ancora questo documento, ritorniamo a leggere il contenuto delle pagine 13 e 14 del parere espresso dalla Commissione VIA Regionale in merito agli INTERVENTI GIA' AUTORIZZATI, ma **senza la VIA**.

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.

Il sottoscritto ritiene che ampliare il Terminal Aeroportuale prima con "lotto 1" da 11.000 mq e poi con un "Lotto 2" da circa 80.000 mq sia utilizzare il metodo del "Salami Slicing" e autorizzare il "lotto 1" senza nemmeno una Verifica di Assoggettabilità alla VIA nazionale, sia una Violazione della Direttiva VIA.

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.

Visto che si creano nuovi parcheggi, nuove strade di accesso, nuovi edifici, nuovi piazzali e nuova viabilità perimetrale alle piste... forse anche questa autorizzazione realizzata con il metodo del "Salami Slicing" doveva essere sottoposta a Verifica di Assoggettabilità alla VIA Nazionale e pertanto si ritiene che anche in questo caso vi sia stata una Violazione della Direttiva VIA.

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.

Visto la tipologia dell'opera progettata e già approvata, forse anche per questa serviva una verifica di Assoggettabilità alla VIA, ma come negli altri casi, adottando la tecnica del "Salami Slicing" si suddivide un progetto generale in tanti piccoli progetti al solo fine di eludere la Direttiva VIA.

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.

Visto la tipologia dell'opera progettata e già approvata, considerato che l'intervento viene realizzato in prossimità della darsena e quindi in zona critica dal punto di vista ambientale, forse anche per questa opera serviva una verifica di Assoggettabilità alla VIA, ma come negli altri casi, adottando la tecnica del "Salami Slicing" - sul quale metodo ENAC non solleva dubbi e/o criticità in merito alla Procedura di VIA, si suddivide un progetto generale in tanti piccoli progetti... al solo fine di eludere la Direttiva VIA.

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.

Solo per questa opera è stata chiesta una Verifica di Assoggettabilità alla VIA, ma è stata chiesta alla Provincia di Venezia, la quale - a parere del sottoscritto - **non ha titolo di esprimersi nel merito**.

In ogni caso in merito alla verifica di Assoggettabilità alla VIA, come presentata alla Provincia di Venezia avente ad oggetto: **“Save S.p.A. Percorso pedonale “Moving Walkway” presso aeroporto Marco Polo Venezia”**, di seguito si riportano i link dei documenti predisposti, compreso il parere della Commissione:

<http://politicheambientali.provincia.venezia.it/node/744>

 [relazione_generale.pdf](#)


 [viabilita.pdf](#)

 [planimetria_opere_progetto.pdf](#)

 [impianti.pdf](#)

 [relazione_geotecnica.pdf](#)

 [opere.pdf](#)

 [relazione_strutture.pdf](#)

 [studio_preliminare_ambientale.pdf](#)

 [ass_non_incidenza_publicabile.pdf](#)

 [elenco_elaborati.pdf](#)

 [determina_save.pdf](#)

 [parere_det.pdf](#)

Di tutti questi documenti si riportano alcuni paragrafi della **Relazione Generale** che merita attenzione:

Pagina 3

Il progetto si inserisce nell'ambito delle opere previste nel Master Plan 2011-2030 ed inserite nel Contratto di Programma sottoscritto da SAVE ed ENAC nel dicembre 2012. Tra queste, le opere in maggiore interazione con il progetto in oggetto sono il previsto ampliamento dell'aerostazione ed il previsto parcheggio multipiano B1.

Pagina 4

2.2 MASTERPLAN 2011-2030 E MASTERPLAN DEL NODO INTERMODALE. Il Masterplan 2011-2030 dell'aeroporto di Venezia riporta la pianificazione di tutti gli interventi previsti fino al 2030 nell'ambito aeroportuale.

Pagina 5

Il documento, nella sua revisione del 2012, è stato oggetto di approvazione in linea tecnica con osservazioni da parte di ENAC; per recepire le osservazioni ad inizio 2013 è stata avviata una nuova revisione del Masterplan, ad oggi in corso. Il documento riporta con scansione di 5 anni, le configurazioni dell'aeroporto al 2015, 2020, 2025 e 2030. Tra le opere land side previste nella configurazione già al 2015 il Masterplan prevede che venga realizzata la prima tratta del People Mover, di collegamento tra la darsena e il terminal.

Pagina 9

2.4 PROGRAMMA DEGLI INTERVENTI – PIANO DECENNALE 2012/2021 ALLEGATO AL CONTRATTO DI PROGRAMMA

In data 18/10/2012 è stato sottoscritto tra ENAC e SAVE un Contratto di programma, ratificato mediante Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri su proposta del Dicastero delle Infrastrutture e Trasporti e dell'Economia in data 28-12-2012.

Nell'ambito di tale Accordo di programma è stato redatto il **Programma degli interventi – piano decennale 2012-2021** che ha i seguenti obiettivi:

- individuare gli interventi che SAVE S.p.A. si impegna a realizzare nel corso del periodo regolatorio 2012-2021;
- permettere a ENAC di procedere alla valutazione e autorizzazione dei singoli interventi in quanto compresi nel piano quadriennale 2012-2015 presentato dal gestore e approvato dalle competenti Direzioni (art. 8.1 dell'APT 21);
- rendere operativo, per il periodo in esame, il Piano Quarantennale al 2041 ed il Piano di Sviluppo Aeroportuale (ora Masterplan) al 2030, pur in un ambito di tolleranza e flessibilità legata alla natura delle pianificazioni.

All'interno del Piano Decennale, nel dettaglio degli interventi previsti nel periodo 2012-2021 nel cluster 3 “Sistemi di accesso – viabilità - parcheggio”, è indicato l'intervento 3.01, realizzazione di un sistema di trasporto pubblico automatizzato, denominato “People Mover”, a servizio di passeggeri che colleghi le principali strutture presenti in area land side:

- darsena e parcheggio multipiano “Marco Polo”;
- terminal aeroportuale;
- futuro parcheggio multipiano nord.

Nella prima fase, periodo 2012-2016, il Piano prevede la realizzazione del sistema di trasporto nel tratto compreso tra la darsena e l'aerostazione.

Pagina 11

2.6 PROGETTAZIONI IN CORSO DI SVILUPPO

Su stimolo del Contratto di Programma, nell'ambito aeroportuale, risultano attualmente in fase di progettazione i seguenti interventi:

- Percorso pedonale assistito in quota Moving walkway ed edificio darsena, oggetto del presente progetto;
- Ampliamento del terminal passeggeri;
- Nuovo parcheggio multipiano B1;
- Nuova centrale tecnologica di trigenerazione;
- Riqualifica e potenziamento delle infrastrutture di volo;
- Ampliamento piazzale nord;

La progettazione del moving walkway è stata naturalmente coordinata con le altre progettazioni in corso di sviluppo.

Dalla lettura di questi paragrafi pare sia evidente che il Master Plan 2011-2030 come approvato da ENAC è stato suddiviso in tre “lotti” dove alcune opere vengono realizzate subito, altre verranno realizzate secondo quanto approvato con l’Accordo di Programma con validità fino al 2021 e altre ancora verranno realizzate entro il 2030... ed è evidente che dato che sarebbe vietato suddividere un progetto in lotti al fine di evitare la sottoposizione alla VIA si ritiene che siamo in presenza di Violazione della Direttiva VIA.

Ampliamento del piazzale – fase I (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.

Ovviamente realizzare... **7 nuove piazzole di sosta per gli aerei** senza alcuna sottoposizione alla VIA e nemmeno alla Verifica di Assoggettabilità alla VIA... si ritiene che vi sia una Violazione della Direttiva VIA.

Riqualfica 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.

Riqualficare 110.000 mq delle esistenti infrastrutture di volo, realizzando contestualmente anche 42.000 mq di nuove superfici pavimentate, senza nemmeno una verifica di assoggettabilità alla VIA Nazionale parrebbe essere evidente che siamo in presenza di una violazione della Direttiva VIA

Canale scolmatore tratto di valle (codice 6.05)

Si tratta dell’intervento di ricalibratura degli scoli Pagliagheta 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.

Va ricordato che oltre a queste opere, sempre senza alcuna sottoposizione alla VIA sono state realizzate anche nuove infrastrutture viarie a servizio della infrastruttura aeroportuale di Venezia-Tessera.

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).

Sarebbe interessante verificare se l’installazione di un generatore di calore della potenza utile di 4 MW all’interno dell’Aeroporto, doveva almeno essere sottoposto alla Verifica di Assoggettabilità alla VIA.

Dall’esame del documento: **“Integrazioni - Premesse Controdeduzioni (MinAmb_42 e RVE_13)”** e del documento: **“Parere della Commissione Regionale VIA (Regione del Veneto) n. 542 del 29/07/2015”** sembra che possa essere confermato ed essere evidente che Master Plan 2011-2030 come approvato da ENAC è stato suddiviso in tre “lotti” dove alcune opere vengono realizzate subito e i cui lavori sono già iniziati, altre opere verranno realizzate secondo quanto approvato con l’Accordo di Programma con validità fino al 2021 (oggi sottoposte alla Procedura di VIA) e altre ancora verranno realizzate entro il 2030.

Conclusioni:

Che ENAC, con delega dello Stato, sia il “**Controllore**” che approva i Master Plan e approva i Contratti di Programma e che approva anche dei Progetti da realizzarsi entro i sedimi aeroportuali dalle società che sono i gestori aeroportuali e come tale dovrebbe anche verificare la corretta applicazione della Direttiva VIA e di conseguenza dovrebbe anche applicare le **dovute sanzioni** quando la Direttiva VIA viene violata.

Poi che ENAC come “**Controllato**” sia il soggetto “proponente” che presenta le Istanze di VIA (con situazioni come sono state evidenziate per l’Aeroporto Marco Polo di Venezia-Tessera) e che quindi ENAC sia contestualmente “**Controllore-Controllato**” - in evidente “**Conflitto d’Interesse**”... è pertanto evidente che questo va segnalato ed evidenziato alla Direzione Generale Ambiente della Commissione Europea che dovrebbe verificare la corretta applicazione della Direttiva VIA da parte degli stati membri dell’Unione.

Considerato poi che se alla Direzione Generale Ambiente della Commissione Europea, l’ENAC possa aver fornito informazioni “**incomplete**” e “**non corrette**”, tanto che poi al sottoscritto è stato comunicato quanto qui sotto riprodotto, parrebbe ora essere evidente - **alla luce di queste nuove informazioni** - che debba essere aperta un verifica di Violazione della Direttiva VIA e quindi aperta una Pratica EU-PILOT.

Gli interventi oggetto della Sua ultima comunicazione riguardano un’opera di completamento che rientra nel novero delle opere finalizzate principalmente all’ottimizzazione dei livelli di servizio forniti all’utenza e al miglioramento della funzionalità dello scalo. Come già chiarito dall’ENAC, si tratta di opere che hanno ottenuto le relative autorizzazioni ambientali e urbanistiche a livello locale (Regione Veneto e Provincia di Venezia) e che non comportano l’aumento della capacità complessiva dell’aeroporto.

Se ENAC è “**Controllore**” sulla corretta applicazione della Direttiva VIA da parte delle Società di Gestione Aeroportuali ed è contestualmente “**Controllato**” in quanto “Proponente” delle Istanze di VIA, di questo “**Conflitto di Interesse**”, la Direzione Generale Ambiente della CE... ne dovrebbe tenerne conto, quando ENAC dichiara quello che avrebbe dichiarato alla DGA della CE in merito all’Aeroporto di Venezia.

Alla luce di quanto oggi evidenziato, parrebbe essere evidente che SAVE SpA (e non ENAC) dovrebbe produrre una documentazione integrativa che illustri - come riportate nelle “**Integrazioni - Premesse Controdeduzioni (MinAmb_42 e RVE_13)**” - tutte le opere e gli interventi compreso le autorizzazioni che sono state rilasciate almeno a partire dal Marzo 1999 data di entrata in vigore della Diretta 97/11/CE ed ENAC dovrebbe controllare che le informazioni fornite da SAVE siano veritiere e corrette.

Alla Direzione Generale VIA-VAS del Ministero dell’Ambiente e alla Commissione VIA della Regione Veneto - come richiesto alla DGA della CE - si chiede poi un ulteriore approfondimento della questione relativa allo “**Stato di Fatto**” che per la SAVE SpA sarebbe da calcolare all’anno 2013, ma che per il sottoscritto - come “**raccomandato**” dalla DGA della CE... dovrebbe essere calcolata a partire dal Marzo 1999.

E ovviamente alla Direzione Generale VIA-VAS del Ministero dell’Ambiente e alla Commissione VIA della Regione Veneto si chiede se intendono approfondire se l’Aeroporto di Venezia abbia violato (e stia violando) la Direttiva VIA e quali sanzioni intendano erogare in merito a questa evidente violazione.

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

Un cittadino “*nativo*” di Caselle:

Beniamino Sandrini

beniamino.sandrini@legalmail.it