

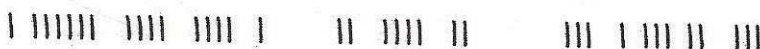


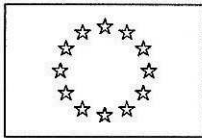
COMMISSION EUROPEENNE
EUROPEAN COMMISSION
EUROPAISCHE KOMMISSION
B - 1049 BRUXELLES - BRUSSEL

17 07 12

BELGIQUE-BELGIE
P.B. - P.P.
1957

Beniamino Sandrini
Via del Fante n. 21
37066 - Caselle di Sommacampagna
ITALIA





COMMISSIONE EUROPEA

DIREZIONE GENERALE

AMBIENTE

Direzione A - Affari giuridici e coesione

ENV.A.1 – Applicazione, coordinamento per le infrazioni e aspetti giuridici

Il Capo Unità

Bruxelles, 16 JUL, 2012

ENV A.1/MA-LT/pa/CHAP(2011)00398

CHAP(2011)03569

Beniamino Sandrini

Via del Fante n. 21

37066 - Caselle di Sommacampagna

ITALIA

E-mail: beniaminosandrini@virgilio.it

Oggetto: CHAP(2011)00398 e CHAP(2011)03569 – Nuove indagini EU Pilot

Egregio Signor Sandrini,

Mi riferisco alle Sue segnalazioni in oggetto, concernenti potenziali violazioni della direttiva VIA e/o della direttiva VAS in relazione all' Interporto Quadrante Europa di Verona nonché ad una serie di infrastrutture aeroportuali localizzate in diverse regioni italiane.

Ai sensi dell'articolo 17 TUE, la Commissione ha il compito di vigilare sulla corretta applicazione del diritto dell'Unione europea. La Commissione esercita tale funzione di controllo anche rispetto alle situazioni denunciate dai singoli cittadini e, ove riconosca, nelle situazioni denunciate, una potenziale violazione del diritto dell'Unione europea, può intervenire presso le autorità degli Stati membri.

Con riferimento alle questioni sollevate nelle Sue segnalazioni e successive integrazioni valgono innanzitutto alcune considerazioni di carattere generale.

Nella segnalazione protocollata come CHAP(2011)03569, Lei chiede alla Commissione di imporre la predisposizione di una "perizia asseverata" sui lavori eseguiti negli aeroporti di Verona e Treviso, nonché nell'interporto Quadrante Europa di Verona dall'entrata in vigore della direttiva 97/11/CE ad oggi. Come già illustrato da questi servizi nell'abbondante corrispondenza pregressa, l'azione della Commissione si svolge nell'ambito delle sue prerogative, come definite dai Trattati. La Commissione non può rivolgere ingiunzioni né annullare atti delle amministrazioni nazionali. Questa attività rientra nelle prerogative delle autorità amministrative o giudiziarie competenti di ciascuno Stato membro.

In relazione alla questione generale se i Master Plan – Piani di sviluppo aeroportuale debbano essere assoggettati a VAS, le autorità italiane ritengono che tali strumenti abbiano natura progettuale, riguardano modifiche di progetti esistenti, e rientrino dunque nel campo di applicazione della direttiva VIA (che si applica ai progetti) e non della direttiva VAS (che si applica a piani e programmi). Questi servizi non hanno ragione di contestare questa posizione delle autorità italiane.

Le Sue considerazioni relative al ruolo dell'ENAC quale ente di controllo, piuttosto che proponente di singoli progetti avviati a procedura di VIA o screening, non rilevano ai sensi dell'applicazione del diritto ambientale dell'Unione europea.

Inoltre, un aeroporto può legittimamente operare senza essere mai stato assoggettato ad una procedura di VIA, ad esempio in caso la relativa procedura autorizzativa fosse stata avviata prima che la direttiva VIA divenisse applicabile (vale a dire prima del 3 luglio 1988). Pertanto, il fatto che in Italia possano esistere aeroporti attualmente in attività, e che non hanno mai ottenuto un decreto di compatibilità ambientale, di per sé non costituisce una violazione della direttiva.

La possibile applicabilità della direttiva va senz'altro considerata in caso di espansioni o modifiche di aeroporti esistenti. A questo proposito, come già illustrato in precedenti comunicazioni, occorre tuttavia osservare quanto segue.

Innanzitutto, non tutte le modifiche di progetti esistenti, ivi inclusi gli aeroporti, richiedono una verifica di assoggettabilità a VIA o uno screening ai sensi della direttiva. Difatti, la direttiva VIA ricomprende nel suo allegato II (il quale elenca le categorie di progetto che vanno sottoposte quantomeno ad una verifica di assoggettabilità a VIA prima dell'autorizzazione) unicamente le *"Modifiche o estensioni di progetti di cui all'allegato I o all'allegato II già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli ripercussioni negative sull'ambiente"* (allegato II, punto 13). L'allegato I della direttiva, il quale elenca le categorie di progetto che vanno obbligatoriamente assoggettate a procedura di VIA prima dell'autorizzazione comprende invece (punto 24) *"Ogni modifica o estensione dei progetti elencati nel presente allegato, ove la modifica o l'estensione di per sé sono conformi agli eventuali valori limite stabiliti nel presente allegato"*¹.

Inoltre, progetti di espansione che prevedano un aumento del traffico aereo in aeroporti esistenti di per sé non rientrano nella definizione di progetto della direttiva VIA, e non richiedono pertanto né una VIA né uno screening, a meno che essi non siano associati a lavori infrastrutturali (si veda in questo senso la sentenza della Corte di giustizia in causa C-275/09). Pertanto, il progressivo aumento del traffico aereo registrato in taluni aeroporti italiani in assenza di VIA, che Lei ha segnalato, non è di per sé indicazione di una possibile violazione della direttiva di specie.

La situazione specifica dei singoli aeroporti da Lei citati andrà dunque valutata alla luce di quanto precede.

Per quanto concerne l'applicazione della direttiva VIA all'aeroporto di Malpensa, La informo che la Commissione aveva in passato avviato una procedura d'infrazione contro l'Italia in relazione ad un progetto di espansione dell'aeroporto. Più specificamente, la procedura riguardava la possibile violazione della direttiva VIA in relazione al progetto per la costruzione di un edificio denominato "terzo satellite" ed al progetto di completamento del corpo principale dell'aerostazione passeggeri- c.d. realizzazione del "terzo terzo" del terminal passeggeri (riferimento: procedura n. 2001/5129). A seguito delle informazioni trasmesse dalle autorità italiane, tale procedura è stata archiviata nell'aprile 2006.

Quanto al nuovo Master Plan per l'aeroporto di Malpensa, una procedura di VIA risulta attualmente in corso. Pertanto, a questo stadio i servizi della Commissione non intendono dare ulteriore seguito alle Sue segnalazioni concernenti questo aeroporto.

¹ Con riferimento agli aeroporti, l'allegato I della direttiva comprende aeroporti con piste di decollo e di atterraggio lunghe almeno 2 100 m (punto 7, lettera a).

In relazione invece alla presunta cattiva applicazione della direttiva VIA agli aeroporti di Treviso, Verona, Venezia, Reggio Calabria, Crotona e Lamezia Terme, la Commissione ha chiesto alle autorità italiane informazioni e chiarimenti, attraverso la pratica protocollata con riferimento EU Pilot 3720/12/ENVI (riferimento da menzionare nella corrispondenza successiva). Sarà cura di questi servizi informarla delle conclusioni raggiunte nell'ambito di detta pratica.

La prego di conseguenza, d'ora in avanti, nelle comunicazioni con i servizi della DG Ambiente in relazione agli aeroporti coperti da tale pratica, di menzionare sempre e unicamente il riferimento EU Pilot 3720/12/ENVI. L'indicazione di riferimenti multipli, ivi compresi quelli relativi a fascicoli nazionali, o a fascicoli di altri servizi della Commissione, è fonte di confusione e rischia di originare disguidi nell'attribuzione dei documenti al servizio e/o al fascicolo appropriato, disguidi che sono invece facilmente evitabili, semplicemente utilizzando un solo riferimento univoco negli scambi con i servizi della DG Ambiente relativi all'applicazione della direttiva VIA agli aeroporti.

Quanto alla presunta cattiva applicazione della direttiva VAS al Piano urbanistico attuativo del Quadrante Europa, oggetto della Deliberazione di Consiglio n. 41 del 30 giugno 2011 del Comune di Verona, al fine di valutare compiutamente la situazione è necessario raccogliere informazioni presso le autorità nazionali competenti.

La informo pertanto che questi servizi hanno avviato la pratica EU Pilot 3719/12/ENVI (riferimento unico da utilizzare d'ora in avanti per tutte le Sue comunicazioni con i servizi della DG Ambiente in relazione al Quadrante Europa di Verona). Sarà mia cura comunicarle a tempo debito le conclusioni raggiunte anche nell'ambito di tale pratica.

Le ricordo infine che l'obbligo di assicurare il rispetto del diritto ambientale dell'Unione europea da parte delle autorità degli Stati membri spetta in primo luogo alle autorità amministrative o giudiziarie degli stessi Stati. Avvalendosi dei mezzi di tutela disponibili a livello nazionale, i cittadini possono far valere i propri diritti in forma più specifica che attraverso un ricorso alla Commissione europea. Solo i giudici nazionali hanno il potere di rivolgere ingiunzioni alle Amministrazioni o di disporre l'annullamento di loro atti, mentre la Corte di giustizia UE può solo emettere una sentenza che accerta l'esistenza di una violazione del diritto ambientale dell'Unione, in seguito alla quale spetta sempre allo Stato membro adottare i provvedimenti necessari a porre fine alla violazione accertata.

Voglia gradire l'espressione dei miei distinti saluti.



Ion Codescu
Capo unità