

COORDINAMENTO COMITATI VIA-AEROPORTI

Napoli - Comitato No Fly Zone

- Assoutenti Città Metropolitana di Napoli

Referente: Stefania Cappiello

Parma - Comitato NoCargoParma

Referente: Andrea Torreggiani

Bergamo - Associazione Colognola per il suo futuro a.p.s.

Referente: Camilla Colnago

Venezia - CRIAAV

- No Raddoppio Aeroporto

Referente: Cesare Rossi

Treviso - Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale

Referente: Dante Faraoni

Firenze - Presidio No Aeroporto

Referente: Andrea Casagni

Milano Malpensa - Comitato Cittadini Varallo Pombia

Referente: Ferruccio Gallanti

Milano Linate-CAAL

Referente: Arturo Gioffredi

Bologna – COCOMPAER

Referente: Paolo Serra

Al Presidente ENAC
Dott. Nicola Zaccheo
protocollo@pec.enac.gov.it

Al Ministro dell'Ambiente
Dott. Sergio Costa
segreteria.ministro@pec.minambiente.it

Al Ministro delle Infrastrutture
D.ssa Paola De Micheli
segreteria.ministro@pec.mit.gov.it

Alla DVA Ministero dell'Ambiente
dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it

Alla Commissione VIA/VAS Ministero dell'Ambiente
ctva@pec.minambiente.it

PROT. U001-2020 del 25/02/2020

I sottoscritti Comitati di Bergamo, Bologna, Firenze, Milano Malpensa, Milano Linate, Napoli, Parma, Venezia, Treviso, a seguito dell'apertura della procedura di infrazione da parte della Commissione Europea per le gravi carenze riscontrate in Italia sul recepimento della direttiva UE 2014/52 relativamente alle Valutazioni di Impatto

Ambientale, a seguito della sentenza del Consiglio di Stato n. 01164/2020, e del ricorso 712/2018 accolto dal TAR della Campania sezione distaccata Salerno (seconda sezione al n. 00259/ 2020 REG. PROV. COLL pubblicato il 24/02/2020, sottoscrivono questo documento redatto collegialmente dalla rete di Coordinamento dei Comitati VIA.

La Commissione Europea ha inviato all'Italia una lettera di costituzione in mora, evidenziando numerose carenze in particolare incentrate sulle modalità di partecipazione del pubblico ai procedimenti VIA e VAS e sui sistemi messi in atto per evitare conflitti di interesse, minacciando un ricorso alla Corte di Giustizia Europea. Il giorno 13 febbraio 2020, è stata pubblicata la sentenza n.01164/2020 nella quale il Consiglio di Stato si è espresso sull'appello proposto da un Gestore aeroportuale, dalla Regione Toscana ed altri contro la sentenza n.0792/2019 del TAR della Toscana. Quindi, in linea con quanto già evidenziato dalla Commissione Europea, anche i giudici amministrativi italiani hanno messo in evidenza anomalie nei procedimenti di VAS e VIA, anomalie che i Comitati di cittadini contestano da anni:

“La differenza sostanziale fra VAS e VIA risiede nel fatto che la prima prende in esame l'incidenza che i piani e i programmi urbanistici, paesaggistici, etc., possono avere su un'“area vasta”. Questo perché un P.R.G. o un piano delle attività estrattive o uno qualsiasi degli altri piani e programmi indicati dall'art.6, comma 2 del D.Lgs. n. 152 del 2006 implicano un potenziale stravolgimento dell'intero territorio al quale il piano o programma si riferisce. [...]. La VAS analizza quindi tutte le possibili interrelazioni che simili decisioni possono arrecare alla salute umana, al paesaggio, all'ambiente in genere, al traffico, all'economia, etc. di tutto il territorio coinvolto dal piano. L'analisi tuttavia, è condotta ad un livello più astratto, perché non è sicuro se il piano sarà effettivamente attuato nella sua integralità, se tale attuazione avverrà in un arco temporale circoscritto e/o se sarà del tutto conforme a quanto ipotizzato, e così via. La VIA, al contrario, analizza l'impatto ambientale del singolo progetto, il che vuol dire che essa prende in esame impatti inevitabilmente più circoscritti - perché il progetto riguarda una porzione del territorio in ogni caso più ridotta rispetto a quella investita dal piano – ma maggiormente valutabili - perché il progetto, rispetto al piano, si basa su dati concreti, necessariamente definiti e più attuali rispetto a quelli avuti presenti in sede di redazione del piano e quindi di effettuazione della VAS [...]” (TAR per le Marche, sez. I, sentenza n. 291 del 6 marzo 2014).

“Pur rispondendo alla medesima logica, la valutazione ambientale strategica e quella di impatto ambientale si collocano in snodi differenti dell'esame delle possibili ricadute sull'ecosistema di attività potenzialmente nocive: la prima attiene alla verifica dei possibili impatti derivanti dall'attuazione di piani, mentre la seconda è circoscritta al singolo progetto. Conseguentemente, la prima sarebbe vanificata laddove possano essere apportate variazioni connesse ad attività non considerate” (sentenza n. 263/2015, cit.).

“Il rischio di incidenti aerei è stimabile e previsto dal Codice della Navigazione all'art. 715 e dal collegato Regolamento Enac. Quest'ultimo richiede la valutazione di rischio per volumi di traffico superiori ai 50.000 movimenti/anno relativamente a previsioni

di nuovi insediamenti e per ubicazioni in tessuti urbani sensibili e fortemente urbanizzati nelle vicinanze aeroportuali”.

Il giorno 24 febbraio 2020 anche il TAR della Campania si è espresso accogliendo il ricorso presentato dai cittadini che hanno contestato l’inadeguatezza della VIA relativa al progetto Masterplan Aeroporto Salerno Costa d’Amalfi :

“Più in generale, questa Sezione ha pure avuto modo di rilevare, nella citata sentenza n. 2253 del 23 dicembre 2019, che, di fronte al dubbio interpretativo, i principi e gli obiettivi ordinamentali in materia ambientale militano a favore di un approccio istruttorio particolarmente rigoroso ed approfondito, quale, appunto, nella specie, quello fondato su una base progettuale caratterizzata da un adeguato livello informativo e di dettaglio. I principi in parola – recita la pronuncia richiamata – «inducono ad ampliare lo spettro dell’indagine circa i risvolti ambientali dell’opera a farsi, poiché sono teleologicamente volti al perseguimento del massimo rispetto dell’ambiente (artt. 3 ter, 3 quater e 3 quinquies del d.lgs. n. 152/2006); declinano quest’ultimo secondo un’accezione lata e contemplante un insieme di componenti (la salute umana, popolazione, beni materiali, patrimonio culturale, paesaggio, etc.) che si allontanano anche dalla nozione primigenia di ambiente legata prevalentemente agli habitat naturali (e alla loro salvaguardia) (art. 5, comma 1, lett. c, del d.lgs. n. 152/2006); si proiettano in un’ottica diacronica e che guarda alle future generazioni attraverso il riferimento allo sviluppo sostenibile e al principio di precauzione (art. 3 ter e 3 quater del d.lgs. n. 152/2006)»”

“Conseguentemente, in omaggio agli enunciati valori primari di tutela ambientale, e in una prospettiva dinamica di adeguamento dei moduli procedurali del settore aeroportuale agli sviluppi dei moduli procedurali del settore ambientale, con i primi interferenti e, per di più, agli stessi sovraordinati, la disciplina e la prassi anzidette non avrebbero potuto non arricchirsi degli elementi innovativi introdotti, segnatamente, quanto alla richiesta analiticità della base progettuale, rispetto alla succinta regolamentazione della VIA coeva a quella (tuttora vigente) del PSA (cfr. art. 2 del d.p.c.m. 10 agosto 1988, n. 377, ove si fa riferimento a «progetti di massima»; artt. 5 e 6 del d.p.r. 12 aprile 1996) o, comunque, previgente a quella applicabile ratione temporis (cfr. art. 5, comma 1, lett. g [ex e], del d.lgs. n. 152/2006, nella versione anteriore alla modifica operata dall’art. 15, comma 1, lett. a, del d.l. n. 91/2014). Per modo che, in virtù del già evocato criterio di specialità reciproca, la VIA richiesta avrebbe dovuto logicamente e indefettibilmente pronunciarsi secondo l’iter suo proprio, riservatole dal legislatore, a prescindere dalla peculiarità del relativo oggetto, costituito dal Master Plan controverso.”

Si evidenzia inoltre che, a fronte delle nuove direttive europee ed italiane riguardo agli impatti sanitari sulla popolazione abitante vicino gli scali, è diventata obbligatoria per le procedure di VIA anche la VIS, Valutazione d'impatto Sanitario.

Più precisamente per tutte le VIA in corso è obbligatorio il rispetto delle metodologie indicate nella Direttiva 2014/UE, recepite con D.Lgs. n.104 del 16 luglio 2017, nonché nel Decreto Ministeriale del 27 marzo 2019 emanato dal Ministero della Salute che pubblica le linee Guida per la Valutazione di Impatto Sanitario da applicare ai progetti di competenza statale. Lo stesso decreto precisa che, al di là degli ambiti specifici, le linee guida rappresentano un MODELLO DI LAVORO PER IL PARERE VIS anche per gli altri ambiti nazionali, regionali e locali a cui il settore aeronautico dovrà adeguarsi.

E' evidente che, a fronte di evidenze di potenziali problemi per la salute umana non valutati in precedenza, vige il Principio della Massima Precauzione che è un dovere sancito dalla legge e che prevede la necessità da parte delle istituzioni deputate al controllo di dare assoluta priorità alla tutela della salute umana autorizzando qualunque tipo di intervento atto a prevenire e contenere anche l'ipotesi remota di un problema per la salute della popolazione. Questo principio giuridico, sancito e ribadito in innumerevoli sentenze e pareri in materia di ambiente e salute, deve essere quindi, considerato nelle nuove procedure VIA/VAS attraverso il preliminare processo VIS.

Per quanto su esposto, si sottoscrive collegialmente agli altri Comitati la richiesta di assoggettare a VAS e a nuova VIA, includendo la VIS, tutti gli aeroporti italiani e in particolare quelli elencati nel DPR 201 del 15 /12/2015 con i relativi masterplan aeroportuali, perché siano presi in considerazione tutti gli sviluppi che hanno interessato le infrastrutture aeroportuali italiane e siano rispettate le normative in materia ambientale e sanitaria, stabilendo per tutti gli aeroporti il limite operativo in termini di safety, security e sostenibilità ambientale.

In attesa di Vs. riscontro, porgiamo distinti saluti.

Coordinamento Comitati VIA-AEROPORTI di Bergamo, Bologna, Firenze, Milano Malpensa, Milano Linate, Napoli, Parma, Venezia, Treviso.