

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 DEC. 2014

ENV.D.2/MP/vf/Ares(2014)4143067

Beniamino Sandrini

Via del Fante, 21

37066 - Caselle di Sommacampagna

ITALIA

E-mail: beniaminosandrini@virgilio.it

Oggetto: Sue comunicazioni del 20/10/2014 e 7/11/2014 riguardanti il progetto "Linea Ferroviaria AV/AC Torino - Venezia: tratta AV/AC Milano - Verona"

Gentile Signore,

Faccio seguito alle Sue comunicazioni del 20/10/2014 e 7/11/2014, registrate da questi servizi con i riferimenti Ares(2014)3466808 e Ares(2014)3745656, con le quali attira l'attenzione di questi servizi su alcune criticità riguardanti il progetto per la costruzione della nuova "Linea Ferroviaria AV/AC Torino - Venezia: tratta AV/AC Milano - Verona" e la relativa procedura di VIA, la quale risulterebbe illegittima sotto vari profili.

Mi preme osservare innanzitutto che il progetto in esame sia stato identificato dalla Legge 443/2001 (la cosiddetta "Legge Obiettivo") come un'infrastruttura che sarà realizzata nell'interesse nazionale. Per questo tipo di progetti, il Decreto Legislativo 190/2002, come modificato, ha previsto che una procedura di VIA deve essere effettuata solo sul progetto preliminare, mentre la conformità del progetto definitivo con quello preliminare deve essere debitamente verificata (la c.d. verifica di ottemperanza). L'applicazione della suddetta legislazione italiana a questo specifico progetto non costituisce, di per sé, una violazione del diritto dell'UE. La Commissione ha già esaminato la questione nell'ambito della procedura di infrazione 2002/5170 (attualmente archiviata).

La Direttiva VIA¹ non specifica in quale fase della procedura il progetto deve essere sottoposto alla valutazione dell'impatto ambientale, mentre si può solo dedurre che il progetto dovrebbe essere valutato in una fase che consenta di effettuare una specifica e adeguata valutazione del suo impatto ambientale. Tuttavia, l'autorizzazione non può

¹ Direttiva 2011/92/UE concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati sull'ambiente, GU L 26 del 28.1.2012, pag. 1-21

essere concessa per progetti o parti di progetti i cui impatti non sono stati precedentemente valutati. Quindi, qualunque sia la fase che si ritiene opportuna a norma della Direttiva VIA, l'esatta corrispondenza tra il progetto valutato e il progetto per il quale l'autorizzazione è concessa deve essere garantita.

In aggiunta, la Direttiva VIA prevede che il pubblico deve essere informato sulla proposta di progetto, la procedura in corso e lo studio d'impatto ambientale. Tale studio deve essere messo a disposizione del pubblico interessato, il quale può presentare osservazioni al riguardo. Dalle informazioni disponibili sul sito web del Ministero dell'Ambiente² emerge che il pubblico è stato informato, mediante avvisi pubblici, sull'avvio della procedura di VIA, che lo studio d'impatto ambientale insieme agli allegati tecnici, la sintesi non tecnica, e le relative consulenze sono stati resi pubblici sul sito del Ministero, che il pubblico interessato ha avuto la possibilità di presentare osservazioni entro un termine di 30 giorni, e che la procedura di VIA è tuttora in corso. Nell'ambito di tale procedura verranno debitamente valutati anche gli effetti cumulativi dell'opera con altri progetti esistenti/previsi sul territorio. Ad ogni modo, si dovrebbe specificare che la Direttiva VIA non richiede una valutazione costi-benefici per specifici progetti, né esige che gli effetti sociali siano valutati prima della concessione dell'autorizzazione.

In fine, con riferimento all'asserito lungo arco di tempo che è intercorso tra l'approvazione del progetto preliminare (2003) e la verifica di ottemperanza sul progetto definitivo (2014), si deve sottolineare innanzitutto che il progetto preliminare approvato nel 2003 riguarda l'intera tratta ferroviaria AV/AC Milano-Verona, che è a sua volta una parte dell'asse AV/AC Torino-Milano-Venezia. Un'opera strategica di così ampia portata e di costi molto elevati viene solitamente divisa in "lotti funzionali", che permettono di procedere con la successiva progettazione definitiva, e poi con la realizzazione, anche in funzione delle risorse economiche disponibili. Questa è una modalità che si può riscontrare in tutte le opere strategiche che vengono approvate ai sensi della Legge Obiettivo.

Come si può notare dal Portale³ delle Valutazioni Ambientali del Ministero, aprendo il link "Altri progetti per la stessa opera", risulta che per la stessa opera "Milano-Verona" ci sono diversi progetti, che hanno iter procedurali di VIA autonomi, e uno di questi è il "Lotto funzionale Brescia-Verona". Attraverso la cartografia disponibile sul Portale⁴ si può osservare meglio l'intero lotto Brescia-Verona (blu), e la variante (rossa) che sta facendo attualmente la procedura di VIA, in quanto il progetto definitivo è una variante rispetto al progetto preliminare approvato nel 2003. Si evince che non c'è una motivazione se non di opportunità, soprattutto finanziaria, per proseguire anche dopo molti anni con l'iter autorizzativo del progetto, quindi con la verifica di ottemperanza, o la VIA in caso di varianti.

Viste le considerazioni sopra esposte, soprattutto il fatto che il processo di autorizzazione del progetto in esame risulta tuttora in corso, ed in assenza di evidenze chiare e circostanziate riguardanti eventuali errori/omissioni da parte del committente/autorità competente, questi servizi non sono in grado di identificare, allo stato attuale delle cose, una potenziale violazione della normativa europea in materia di valutazione ambientale. Pertanto, alla luce di quanto precede, vorrei comunicarLe che questi servizi non registreranno la Sua lettera come reclamo individuale.

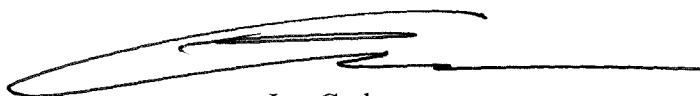
² <http://www.va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Info/7>

³ <http://www.va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Info/7>

⁴ <http://cart.ancitel.it/index.html?context=http%3a%2f%2fwww.va.minambiente.it%2f%2f%2flocalizzazioneWmc%2f7>

Mi preme precisare che l'obbligo di assicurare il rispetto del diritto UE da parte delle autorità degli Stati membri spetta in primo luogo alle autorità amministrative e giudiziarie degli stessi Stati. Inoltre, solo i giudici nazionali hanno il potere di rivolgere ingiunzioni alle amministrazioni degli Stati membri o di disporre l'annullamento di atti di autorità degli Stati membri, mentre un'eventuale sentenza della Corte di giustizia UE può solo accertare l'esistenza di una violazione del diritto UE, in seguito alla quale spetta sempre allo Stato membro adottare i provvedimenti necessari per porre fine alla violazione accertata.

Voglia gradire l'espressione dei miei distinti saluti.

A handwritten signature in black ink, consisting of several fluid, overlapping strokes that form a cursive name.

Ion Codescu