

Beniamino Sandrini
Via del Fante, n. 21
37066 CASELLE di Sommacampagna
T. 0458581200 Cell. 3485214565
Mail: beniaminosandrini@virgilio.it



Caselle d'Erbe, 20.10.2014

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.

A **Gaiulli Maria Orietta**
Sindaco di Peschiera del Garda
peschieradelgarda.vr@cert.ip-veneto.net

Alla **Direzione Generale Ambiente**
Commissione Europea
Capo Unità ENV.A.1 - Infrazioni
Rue de la Loi, 200
B-1049 BRUXELLES (Belgio)
ENV-D02@ec.europa.eu

e per conoscenza a:

A **Graziella Manzato**
Sindaco di Sommacampagna
sommacampagna.vr@cert.ip-veneto.net

A **Gianluigi Mazzi**
Sindaco di Sona
sona.vr@cert.ip-veneto.net

A **Giovanni Peretti**
Sindaco di Castelnuovo del Garda
castelnuovodg@legalmail.it

Oggetto:

Richiesta di VERIFICA di VIOLAZIONE della VIA inerente il progetto Linea Ferroviaria AV/AC Torino-Venezia: tratta AV/AC Milano-Verona [che interessa il territorio di Sommacampagna - VR (dal Km 135 al km 140)]

1^ PREMESSA: “Invito ai Sindaci” a chiedere l’apertura di una “Pratica EU-PILOT”.

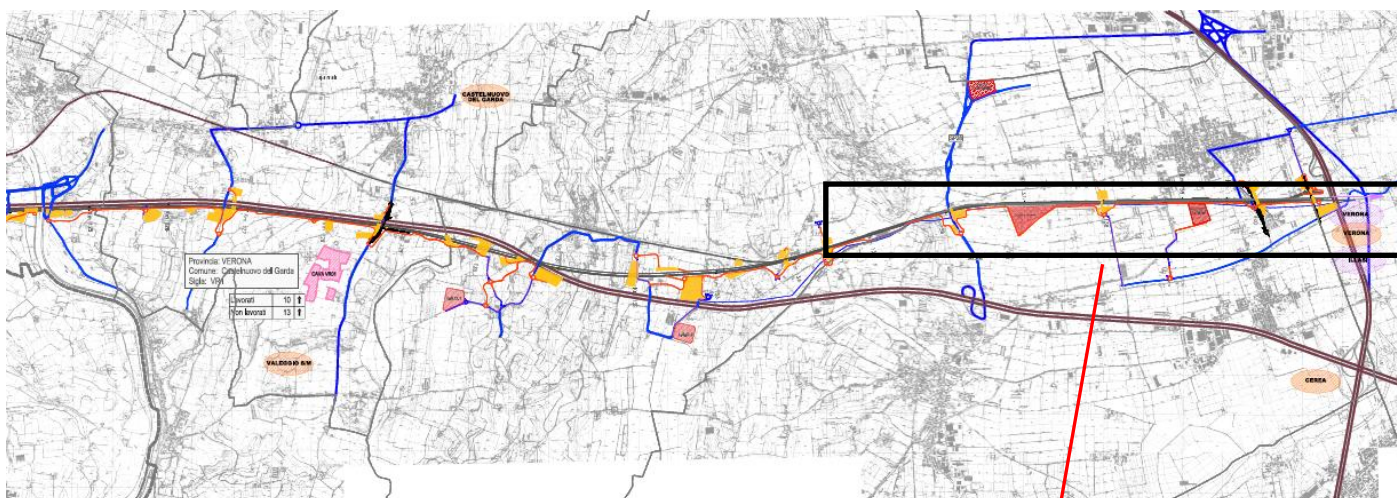
Il sottoscritto, in data 17 Ottobre 2014, al Ministero dell’Ambiente, Direzione Generale V.I.A. - V.A.S., al Ministero dei Beni Culturali, Direzione Generale per il Paesaggio e per conoscenza a: Graziella Manzato, Sindaco di Sommacampagna e a Gianluigi Mazzi, Sindaco di Sona, ha inviato una comunicazione avente ad oggetto: “**Osservazioni alla VIA della Linea Ferroviaria AV/AC Torino-Venezia: tratta AV/AC Milano-Verona [che interessa il territorio di Sommacampagna - VR (dal Km 135 al km 140)]**”, comunicazione inviata perché, il “centro abitato” di Caselle oltre ad essere già interessato dagli **impatti ambientali cumulativi** creati da un’insieme di infrastrutture sovra comunali: Autostrade, Aeroporto e Interporto, **sta per essere interessato** anche da una **nuova linea ferroviaria ad Alta Velocità e Alta Capacità**, alla quale opera vanno poi aggiunti anche altri **due nuovi binari di accesso all’Interporto del Quadrante Europa**.

Dopo un primo esame della consistente documentazione di detta **NUOVA Infrastruttura** il sottoscritto si rivolge alla Direzione Generale Ambiente della Commissione Europea - in quanto chiede **sia verificato se vi sono delle violazioni della Direttiva V.I.A.** nell’approvazione di progetti inerenti la realizzazione di Opere Pubbliche - approvate con una **VIA “Speciale”** - al fine che lo Stato Italiano, per approvarsi le “SUE” opere, abbia da far applicare correttamente tutte le procedure previste dalla Direttiva V.I.A.

Questa richiesta di “**VERIFICA di VIOLAZIONE della VIA**” viene inviata anche ai **4 Sindaci** del territorio della Provincia di Verona interessati dalla Linea Ferroviaria AV/AC, affinché gli stessi - qualora avessero da condividere questa richiesta - possano, loro direttamente, interloquire e dialogare con la **Direzione Generale Ambiente della Commissione Europea** al fine che sia aperta una **Pratica: “EU-PILOT”**.

2^ PREMESSA: Considerazioni sugli effetti cumulativi di più opere nella stessa area

In questa prima tavola viene evidenziato il tratto finale della “**Linea Ferroviaria AV/AC Torino-Venezia: tratta AV/AC Milano-Verona**” e di questa - nel riquadro - si evidenzia quella parte del tracciato che interessa il Comune di Sommacampagna ed in particolare il territorio del centro abitato di Caselle, dove oltre ai **2 binari** della preesistente Linea Ferroviaria Milano Venezia, sono stati progettati i **2 nuovi binari** della nuova ferrovia, ai quali sono stati aggiunti-progettati anche i **2 nuovi binari** per l’accesso all’Interporto del Quadrante Europa, così che, in un territorio, limitato vi siano poi **6 binari** ferroviari.

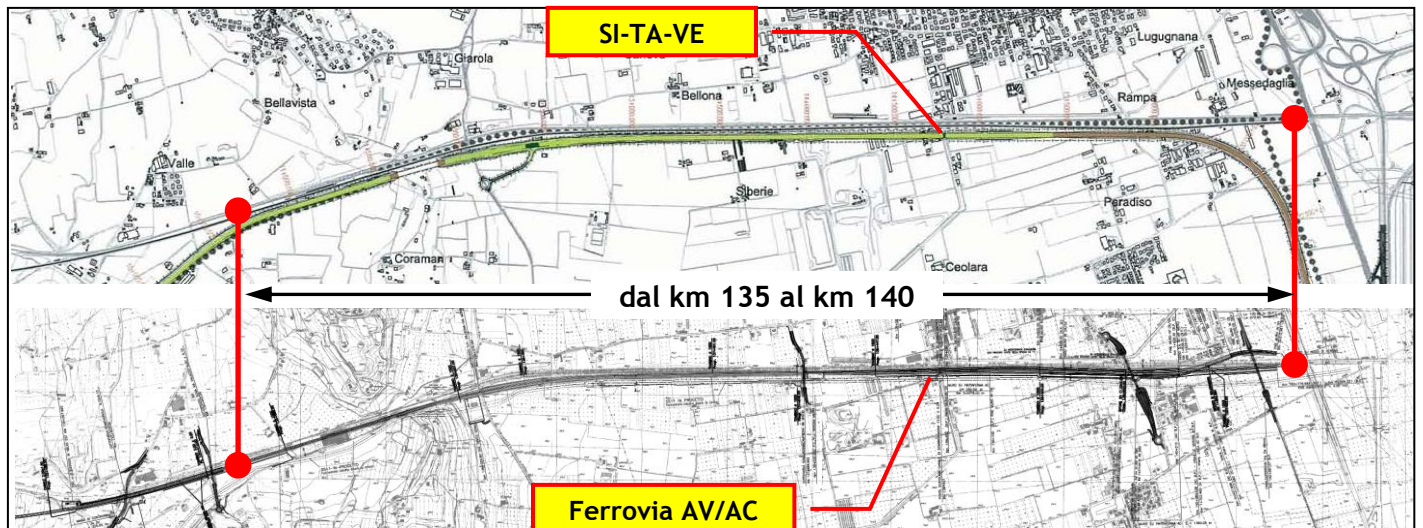


Tracciato della Ferrovia AC/AV che interessa il Comune di Sommacampagna

Nelle **OSSERVAZIONI** alla **VIA** della TAV come presentate, sono state riportate una serie di considerazioni relativamente alla necessità - in presenza di una Procedura di VIA - di **valutare gli effetti cumulativi** che la **sommatoria di impatti ambientali** create da diverse infrastrutture creano su un territorio limitato e che per il territorio di Caselle di Sommacampagna sia necessaria una **VALUTAZIONE di tutti gli EFFETTI CUMULATIVI** generati dalle preesistenti infrastrutture e di quelle in progetto, parrebbe essere necessario visto che la Ferrovia TAV si aggiunge ad una serie altre infrastrutture... in un’area troppo limitata.

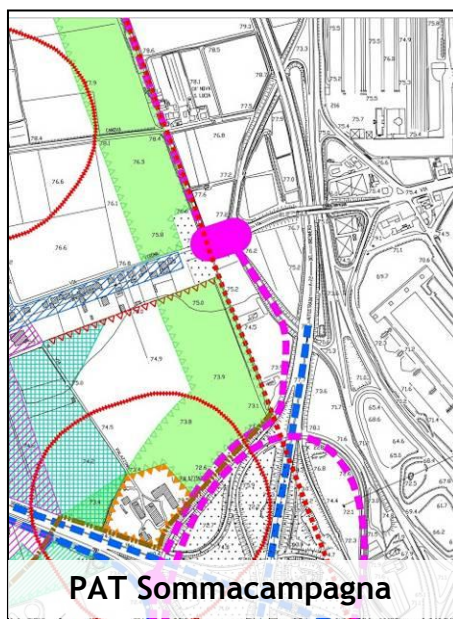


Va evidenziato che la **NUOVA** “Linea Ferroviaria AV/AC Torino-Venezia: tratta AV/AC Milano-Verona”, oltre ad essere stata progettata “in aderenza” con la Ferrovia “Storica” è stata progettata “in aderenza” anche a... dove hanno approvato la **NUOVA** “Autostrada: Sistema Tangenziali Venete - SI.TA.VE.”.



Sul “territorio” di Caselle essendo già interessato dall’**AEROPORTO** “Valerio Catullo”, dall’**INTERPORTO** “Quadrante Europa”, dall’**AUTOSTRADA** “Brennero-Modena”, dall’**AUTOSTRADA** “Brescia Padova, dall’**INCROCIO AUTOSTRADALE** della A4 con l’A22, dalla **TANGENZIALE** Ovest di Verona, da **DISCARICHE** e da **CAVE** e dalla **FERROVIA** (storica) Milano-Venezia... è stato interessato anche da due procedure di **VIA** una relativa alla “**3^ Corsia dell’A22**” e l’altra relativa al “**Sistema Tangenziali Venete - SI.TA.VE.**” tutte e due eseguite senza la verifica degli **EFFETTI CUMULATIVI** creati dalle infrastrutture preesistenti e lo stesso sta accadendo di nuovo anche per la procedura di **VIA** della Nuova Ferrovia AV/AC.

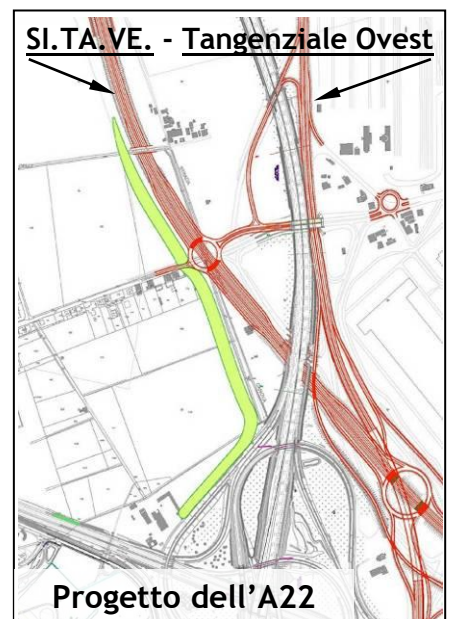
In merito alla “3^ Corsia dell’Autostrada Brennero-Modena”, dalle Osservazioni presentate per l’Istanza di **VIA** della Nuova Ferrovia AV/AC estraggo i seguenti due paragrafi che meritano essere qui evidenziati:



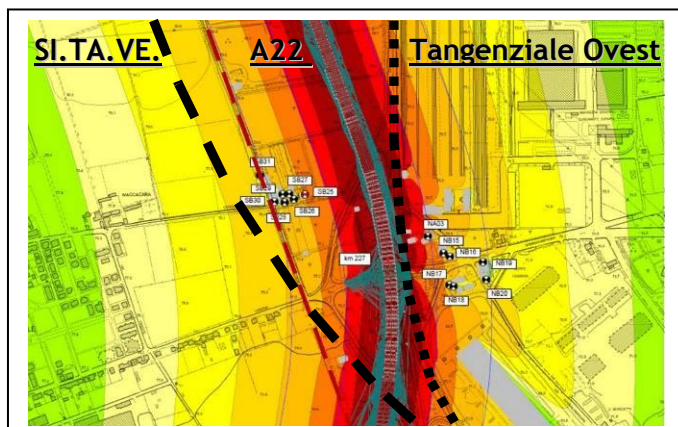
PAT Sommacampagna

Quando nel “PAT - Piano di Assetto del Territorio” del Comune di Sommacampagna, come opere di mitigazione nei confronti dell’Autostrada A22 vengono previste delle barriere “arboree” larghe 100 metri e lunghe 4 km (al fine che la VAS abbia da ottenere un parere positivo) e poi l’Autostrada A22 progetta delle barriere “arboree” larghe 30 metri e lunghe solo 1,5 km, è evidente che il Deficit Ambientale di Caselle non è migliorato, ma la preesistente situazione è peggiore di prima.

E la situazione peggiora ancora se poi non vengono valutati gli effetti “cumulativi” che sono create dalla compresenza di infrastrutture.



Progetto dell’A22



Se poi evidenziamo che l’analisi dell’inquinamento generato dall’A22 è stata effettuata senza valutare gli effetti cumulativi creati dalla preesistente Tangenziale Ovest di Verona, dalla nuova Autostrada: SI.TA.VE. e dalla aderenza a queste opere con l’Aeroporto di Verona, è evidente che inserire tra l’abitato di Caselle e la SITAVE, l’A22 e la Tangenziale Ovest, una barriera arborea larga solo 30 m. non è una azione che serve a diminuire il Deficit Ambientale di Caselle, ma così, la situazione ambientale, invece di migliorare diventa peggiore dell’esistente ed è pertanto evidente che quanto già accaduto con l’Autostrada A22 non deve accadere con la TAV.

Se ora ci colleghiamo al sito web del Ministero dell'Ambiente, in quella parte relativa alle **Valutazioni di Impatto Ambientale** al link della **"Autostrada del Brennero. Realizzazione della terza corsia nel tratto compreso tra Verona Nord km 223 e intersezione con autostrada A1 al km 314"**, oggi, si legge questo:

<http://www.va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Info/362>

Iter amministrativi

Valutazione Impatto Ambientale	
Codice procedura (ID_VIP):	350
Data presentazione istanza:	25/05/2010
Data pubblicazione avviso sui quotidiani:	28/05/2010
Termine presentazione Osservazioni del Pubblico:	27/07/2010
Data Parere CTVIA:	16/12/2010
Esito Parere CTVIA:	Positivo con prescrizioni
Data Decreto VIA:	18/07/2011
N° Decreto VIA:	401
Esito Decreto VIA:	Positivo con prescrizioni
Stato procedura:	Conclusa

Verifica di Ottemperanza	
Codice procedura (ID_VIP):	2019
Data presentazione istanza:	22/08/2012
Oggetto:	Prescrizioni A.1, A.3, A.4, A.5, A.6, A.8, A.10, A.11, A.12 del Decreto VIA n.401 del 18/07/2011
Data Determinazione direttoriale:	17/01/2013
N° Determinazione direttoriale:	DVA_2013-0001277
Esito Determinazione direttoriale:	Parzialmente Ottemperata
Stato procedura:	Conclusa

Verifica di Ottemperanza	
Codice procedura (ID_VIP):	2689
Data presentazione istanza:	06/03/2014
Oggetto:	Prescrizione A.4 del Decreto VIA n.401 del 18/07/2011
Data Determinazione direttoriale:	28/03/2014
N° Determinazione direttoriale:	DVA-2014-0009118
Esito Determinazione direttoriale:	Ottemperata
Stato procedura:	Conclusa
Responsabile del procedimento:	Carlo Di Gianfrancesco - tel. 0657225931 - digianfrancesco.carlo@minambiente.it

Dagli schemi come sopra riprodotti, è evidente che per la **3^a Corsia dell'A22**, c'è stata una **procedura di V.I.A.** e ci sono anche state due **Verifiche di Ottemperanza alla Procedura di V.I.A.** già espletate.

Se dopo aver visto le varie date del procedimento di VIA della 3^ Corsia dell'A22, ci colleghiamo al sito web del Ministero dell'Ambiente, in quella parte relativa alle **Valutazioni di Impatto Ambientale** al link del **"Nuovo Sistema delle Tangenziali Venete Verona - Vicenza - Padova"**, oggi, si legge questo:

<http://www.va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Info/273>

Iter amministrativi

Valutazione Impatto Ambientale (Legge Obiettivo 443/2001)	
Codice procedura (ID_VIP):	193
Data presentazione istanza:	23/03/2009
Data pubblicazione avviso sui quotidiani:	20/03/2009
Data richiesta perfezionamento della documentazione:	25/05/2009
Data ricezione atti di perfezionamento della documentazione:	23/10/2009
Data avvio istruttoria tecnica:	02/11/2009
Data Parere CTVIA:	28/07/2010
N° Parere CTVIA:	473
Esito Parere CTVIA:	Positivo con prescrizioni
Data trasmissione Parere al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti:	11/10/2010
Stato procedura:	Conclusa

Dall'esame di questa tabella, si evidenzia che una procedura di VIA iniziata il 23.03.2009 si è conclusa con l'emissione del Parere della CTVIA n° 473 trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 11.10.2010 e poi si evince che non è stato dato ancora avvio ad alcun procedimento di Verifica di Ottemperanza alla VIA.

Le date delle autorizzazioni rilasciate per queste procedure di VIA: "Autostrada del Brennero. Realizzazione della terza corsia nel tratto compreso tra Verona Nord km 223 e intersezione con autostrada A1 al km 314" e quella della "Nuovo Sistema delle Tangenziali Venete Verona - Vicenza - Padova", sono state evidenziate perché nella Procedura di VIA della "Linea Ferroviaria AV/AC Torino-Venezia: tratta AV/AC Milano-Verona" - in particolare per il centro abitato di Caselle - NON sono state effettuate VALUTAZIONI di "EFFETTI CUMULATIVI" ne "additivo" e/o "cumulativo" tra le diverse Infrastrutture sovra comunali.

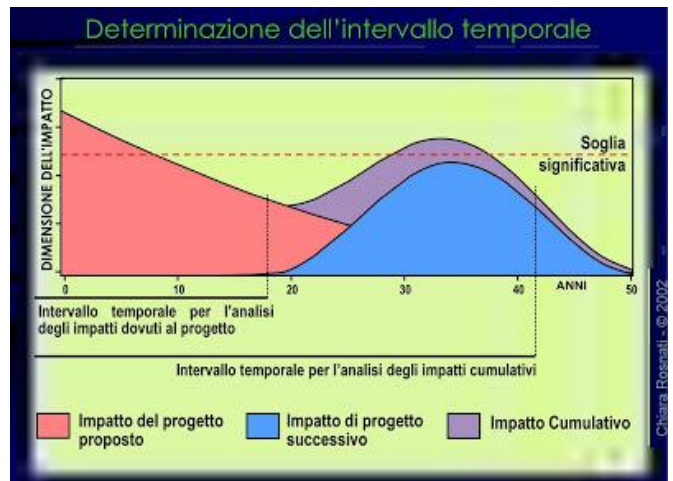
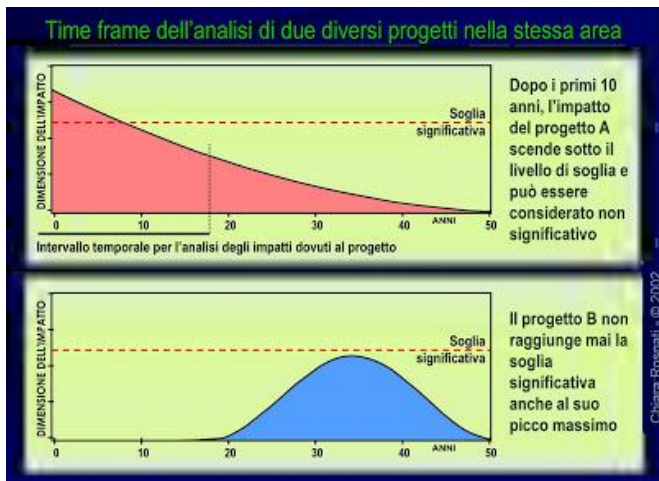
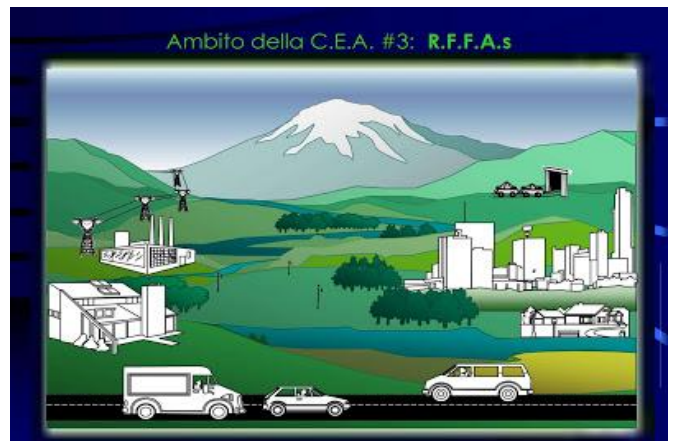
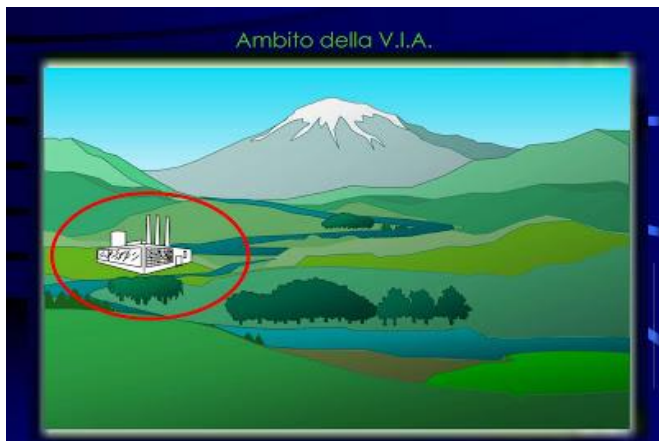
Il diagramma illustra il concetto di Valutazione degli impatti cumulativi (C.E.A. - Cumulative Effects Assessment). Al centro c'è un'immagine di un ponte sopra un fiume. A sinistra è scritto "V.I.A. Valutazione di Impatto Ambientale" e a destra "V.A.S. Valutazione Ambientale Strategica". Sotto l'immagine del ponte, il titolo principale recita "Valutazione degli impatti cumulativi" e sotto quello "Un ponte fra VIA e VAS".

Il diagramma mostra "Impatti cumulativi di tipo additivo". Una scala orizzontale in alto indica il "VALORE DI SOGLIA". Sotto, tre barre verdi di diversa altezza (Impatto A, Impatto B, Impatto C) sono sommate insieme. La loro somma supera il valore di soglia. Il risultato è una singola barra verde più alta, etichettata "Somma di Impatti".

Impatti dello stesso tipo possono sommarsi e concorrere a superare valori di soglia che sono formalmente rispettati da ciascun progetto/intervento

Il diagramma mostra "Impatti cumulativi di tipo interattivo". A sinistra, due barre (Impatto A in rosso e Impatto B in blu) sono sommate. A destra, la loro interazione produce un risultato (Impatto C) che è visivamente inferiore alla semplice somma delle due barre originali.

Impatti sinergici: $\text{Impatto C} > (\text{Impatto A} + \text{Impatto B})$
Impatti antagonisti: $\text{Impatto C} < (\text{Impatto A} + \text{Impatto B})$



Definizione delle conseguenze ambientali

Metodi di previsione e valutazione

Il metodo deve riuscire a valutare:

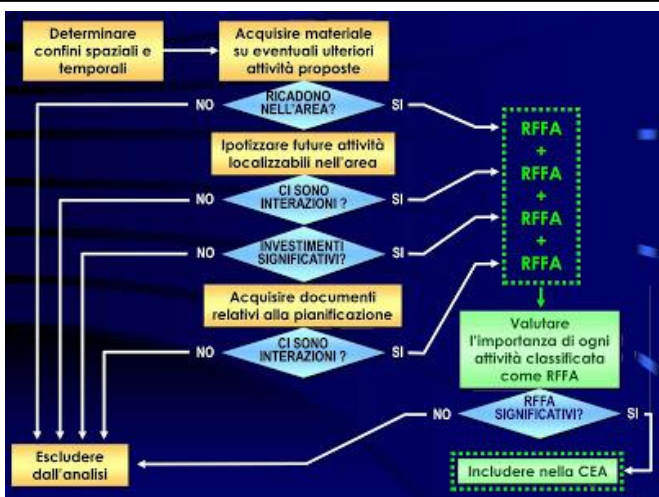
- Effetti di natura simile o differente
- Cambiamenti temporali e spaziali
- Relazioni strutturali/funzionali
- Interazioni fisiche/biologiche/umane
- Interazioni additive e sinergiche
- Persistenza degli impatti

Definizione delle conseguenze ambientali

Metodi di previsione e valutazione

Il metodo deve essere in grado di:

- Quantificare gli effetti
- Sintetizzare gli effetti
- Suggestire alternative
- Servire come strumento di pianificazione e di decisione
- Collegarsi con altri metodi



La C.E.A. in Italia ed Europa

“La descrizione dei probabili effetti rilevanti del progetto proposto sull’ambiente dovrebbe riguardare gli effetti diretti, indiretti, secondari, cumulativi, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei, positivi e negativi del progetto.”

Direttiva 97/11/CE Nota (1) dell'allegato IV

In tutte e tre queste procedure di VIA vengono calcolati **solo gli impatti ambientali di ogni singola opera senza alcuna valutazione sugli EFFETTI CUMULATIVI per la SOMMATORIA degli impatti ambientali** che l'insieme di tutte le infrastrutture creano all'ambiente interessato dalla compresenza di più opere.

DOMANDA: La Procedura di V.I.A. “SPECIALE”... rispetta la Direttiva V.I.A.?

Prima di entrare nel merito dell'esame della documentazione dell'Istanza di VIA “Linea Ferroviaria AV-AC Torino-Venezia: tratta AV/AC Milano-Verona” dal sito web dell'ISPRA evidenziamo il contenuto della pagina web “VIA NAZIONALE -SPECIALE” della quale si ricopia il testo e se ne evidenziano delle parti.

<http://www.isprambiente.gov.it/it/temi/valutazione-di-impatto-ambientale-via/via-nazionale-speciale>



ISPRA

Istituto Superiore per la
Protezione e la Ricerca Ambientale

Cerca nel sito

CERCA

IT EN

URP | PEC e Contatti | Mappa del sito | Guida |

Tu sei qui: [Home](#) > [Temi](#) > [Valutazione di Impatto Ambientale \(VIA\)](#) > [Via nazionale - speciale](#)

Home	Via nazionale - speciale	Stampa
ISPRA	VIA nazionale - speciale	
Sistema delle Agenzie		
Temi	La procedura di VIA ordinaria è stata introdotta nell'ordinamento italiano con l'art 6 della legge n.349 del 8 luglio 1986 "Istituzione del Ministero dell'ambiente e norme in materia di danno ambientale". In conformità a detto articolo, in attesa dell'attuazione delle direttive comunitarie in materia di impatto ambientale, sono state individuate le norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità ambientale con DPCM 27 dicembre 1988, e le categorie di opere in grado di produrre rilevanti modificazioni dell'ambiente con DPCM n.377, 10 agosto 1988.	
Servizi per l'ambiente		
Banche Dati		

VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE

- » Normativa in materia di VIA
- » La nuova Direttiva VIA 2014/52/UE
- » Via nazionale - speciale**
- » VIA regionale - Normativa vigente
- » ISPRA e la VIA
- » Dati e informazioni per la caratterizzazione delle componenti e fattori

VIA nazionale – speciale

La procedura di VIA ordinaria è stata introdotta nell'ordinamento italiano con l'art 6 della [legge n.349 del 8 luglio 1986](#) "Istituzione del Ministero dell'ambiente e norme in materia di danno ambientale".

In conformità a detto articolo, in attesa dell'attuazione delle direttive comunitarie in materia di impatto ambientale, sono state individuate le norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità ambientale con DPCM 27 dicembre 1988, e le categorie di opere in grado di produrre rilevanti modificazioni dell'ambiente con DPCM n.377, 10 agosto 1988.

L'articolo 6 inoltre, prevede che i progetti delle opere siano comunicati, prima della loro approvazione, al Ministro dell'ambiente, al Ministro per i beni culturali e ambientali e alla regione territorialmente interessata, ai fini della valutazione dell'impatto sull'ambiente. Il Ministro dell'ambiente, sentita la regione interessata, di concerto con il Ministro per i beni culturali e ambientali, si pronuncia sulla compatibilità ambientale nei successivi novanta giorni, decorsi i quali la procedura di approvazione del progetto riprende il suo corso, salvo proroga deliberata dal Consiglio dei ministri in casi di particolare rilevanza. Nel caso in cui il Ministro competente alla realizzazione dell'opera non ritenga di uniformarsi alla valutazione del Ministero dell'Ambiente, la questione è rimessa al Consiglio dei ministri. Qualora, nell'esecuzione delle opere, il Ministro dell'ambiente ravvisi comportamenti contrastanti con il parere espresso sulla compatibilità ambientale, o comunque tali da compromettere fondamentali esigenze di equilibrio ecologico e ambientale, ordina la sospensione dei lavori e rimette la questione al Consiglio dei ministri.

Qualsiasi cittadino, in conformità delle leggi vigenti, può presentare, ai Ministeri competenti e alla regione interessata istanze, osservazioni o pareri sull'opera soggetta a valutazione di impatto ambientale.

Il DPCM 27 dicembre 1988, sopra citato, prevede, per tutte le categorie di opere di cui all' art.1 del DPCM n.377/88, che la domanda di pronuncia sulla compatibilità ambientale presentata dal Committente, debba contenere lo Studio di Impatto Ambientale (SIA) articolato secondo tre quadri di riferimento:

1. **programmatico:** fornisce gli elementi conoscitivi sulle relazioni tra l'opera progettata e gli atti di pianificazione e programmazione territoriale e settoriale;
2. **progettuale:** descrive il progetto e le soluzioni adottate a seguito degli studi effettuati, nonché l'inquadramento nel territorio, inteso come sito e come area vasta interessati;
3. **ambientale:** sviluppato secondo criteri descrittivi, analitici e previsionali. Considera le componenti naturalistiche ed antropiche interessate (Atmosfera, Ambiente idrico, Suolo e sottosuolo, Vegetazione, flora e fauna, Ecosistemi, Rumore e Vibrazioni, Radiazioni ionizzanti e non ionizzanti, Salute pubblica, Paesaggio), le interazioni tra queste ed il sistema ambientale preso nella sua globalità.

La diversità, il numero elevato delle categorie d'opera e i tempi ristretti previsti per l'attività istruttoria, rendono indispensabile il ricorso ad uno strumento come quello delle linee guida (**parte generale, appendici**). Quest'ultime possono costituire un riferimento univoco sia per il proponente che per il valutatore, ovvero rappresentano un ausilio essenziale sia per l'operatore pubblico che in esse trova traccia per il proprio lavoro di analisi, sia per l'operatore privato che viene dotato di uno strumento operativo utile per presentare le informazioni richieste nell'ambito della procedura VIA o di verifica in modo completo e coerente con quanto l'operatore pubblico richiede.

Il quadro normativo è stato notevolmente ampliato a seguito dell'introduzione di ulteriori norme nazionali, tra le quale ricordiamo, per citare le ultime, la "legge obiettivo" (legge n. 443/01) ed il relativo decreto di attuazione in materia di infrastrutture e trasporti (D.Lgs n. 190/02), la legge n.5/04, le "Linee guida per l'utilizzo dei sistemi innovativi nelle valutazioni di impatto ambientale" (Decreto MATT 1 aprile 2004), il "Riordino del settore energetico, nonché delega al Governo per il riassetto delle disposizioni vigenti in materia di energia" (legge n. 239/04), la "Delega al Governo per il riordino, il coordinamento e l'integrazione della legislazione in materia ambientale e misure di diretta applicazione (Legge n. 308/04) e la Legge Comunitaria 2004 (Legge n. 62/05), che hanno comportato l'emanazione di dispositivi legislativi e regolamentari (leggi, decreti legislativi, D.P.R., D.P.C.M., delibere e circolari ministeriali).

In definitiva l'istituto della VIA risulta attualmente regolato da circa 110 dispositivi la cui lettura deve essere coordinata ed integrata.

APAT ha predisposto un rapporto tecnico recante "**Dispositivi legislativi internazionali, comunitari e nazionali in materia di VIA**". Quadro legislativo internazionale, comunitario e nazionale aggiornato al mese di gennaio 2007".

Per poter approfondire la portata ed il significato della normativa è stato reputato utile raccogliere la **produzione giurisprudenziale** più significativa.

Tra i dispositivi legislativi introdotti dall'ordinamento italiano si segnala il **D. Lgs n. 190/02** "Attuazione della legge n. 443/01 per la **realizzazione delle infrastrutture** e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale". In tale decreto il Governo, nel rispetto delle attribuzioni costituzionali delle Regioni, individua le **infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti produttivi strategici e di preminente interesse nazionale da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese**. Il DL n. 315/03, convertito in legge n.5/04, concernente "Disposizioni in tema di composizione delle Commissioni per la Valutazione di Impatto Ambientale e di procedimenti autorizzatori per le infrastrutture di comunicazione elettronica", sostituisce l'articolo 19, comma 2, del D.Lgs n. 190/02. **In particolare essa modifica la composizione delle Commissioni VIA e VIA speciale**, portando rispettivamente il numero dei membri **da quaranta a trentacinque e da venti a diciotto**, oltre il presidente; inoltre, integra la composizione delle stesse, ove ricorre un **interesse regionale concorrente ovvero sussistano interessi regionali inerenti al governo del territorio**, con un **componente designato dalle Regioni o dalle Province autonome interessate al fine di consentire la partecipazione degli Enti territoriali coinvolti nel procedimento**.

Il **D.Lgs. 190/02, e sue successive modifiche, individua la disciplina speciale che regola la progettazione, l'approvazione dei progetti e la realizzazione delle infrastrutture strategiche** di cui alla delibera adottata dal CIPE il 21 dicembre 2001.

La procedura prevista da tale decreto si articola in due fasi:

1. il **progetto preliminare dell'infrastruttura** corredato dello **SIA** viene trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti e, ove competenti, al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, al Ministero per le Attività produttive ed al Ministero per i Beni e le attività culturali, alle regioni o Province autonome competenti per territorio ed agli enti gestori delle interferenze. **Le Amministrazioni rimettono le proprie valutazioni al Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti entro 90 giorni dalla ricezione del progetto preliminare**. Nei successivi 60 giorni il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti formula la propria proposta al CIPE che si pronuncia nei successivi 30 giorni. L'approvazione del CIPE, che non prevede una procedura di Conferenza di Servizi, viene assunta a maggioranza. **L'approvazione determina "l'accertamento della compatibilità ambientale dell'opera, e perfeziona, ad ogni fine urbanistico ed edilizio, l'intesa Stato-Regione sulla sua localizzazione, comportando l'automatica variazione degli strumenti urbanistici vigenti ed adottati[...]"**. La **Commissione speciale di valutazione di impatto ambientale** provvede all'istruttoria tecnica sul progetto e, **entro 60 giorni dalla presentazione del progetto, rende il proprio parere**. Il **provvedimento di valutazione di compatibilità ambientale** viene quindi trasmesso dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare al Ministero delle Infrastrutture e alle Regioni interessate e **viene adottato dal CIPE contestualmente all'approvazione del progetto preliminare**;
2. il **progetto definitivo** viene rimesso a ciascuna delle **Amministrazioni interessate** ed ai **gestori di opere interferenti**. Detti soggetti, nel termine perentorio di 90 giorni dal ricevimento del progetto **possono presentare motivate proposte di adeguamento o richieste di prescrizioni o varianti migliorative che non modifichino la localizzazione e le caratteristiche essenziali dell'opera**. Tali proposte vengono acquisite dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti tramite una Conferenza di Servizi con finalità istruttoria non disciplinata dalla procedura ordinaria, in esito alla quale, nei 90 giorni successivi il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti valuta le proposte pervenute e formula la propria proposta al CIPE. L'approvazione del progetto definitivo da parte del CIPE, da rendersi entro 30 giorni, ha effetto di dichiarazione di pubblica utilità dell'opera e sostituisce ogni altra autorizzazione, parere, approvazione comunque denominato rendendo quindi l'opera definitivamente realizzabile.

L'art. 12 dei DPCM 16 dicembre 2003 e DPCM 23 gennaio 2004, **istitutivi delle "nuove" Commissioni VIA**, titolato "Sistemi innovativi", pone a carico del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare l'obbligo di individuare, con proprio decreto, "le linee guida per l'utilizzo di sistemi innovativi di cui sia scientificamente verificata la validità e l'efficacia per l'abbattimento e la mitigazione dell'inquinamento ambientale". Il **Decreto MATT 1 aprile 2004** costituisce, pertanto, un adempimento a tale statuizione.

La **legge n. 239/04** di riordino del settore energetico stabilisce che al fine di garantire la sicurezza del sistema energetico, la costruzione e l'esercizio degli elettrodotti sono soggetti a un'autorizzazione unica (180 gg) rilasciata dal MAP di concerto con il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare. Il MATTM provvede alla VIA e alla verifica della conformità delle opere al progetto autorizzato. Esito positivo VIA costituisce parte integrante e condizione necessaria per procedimento autorizzatorio.

L'istruttoria si conclude una volta acquisita la VIA o acquisito l'esito della verifica di assoggettabilità alla VIA. La VIA per le attività di ricerca e per la concessione di coltivazione degli idrocarburi in terraferma si conclude entro tre mesi

per le attività in terraferma e quattro mesi per le attività a mare e costituisce parte integrante e condizione necessaria del procedimento autorizzativo.

Da sottolineare che con **legge n. 308/04**, il Governo è delegato ad adottare, entro diciotto mesi dalla data di entrata in vigore, uno o più decreti legislativi di riordino, coordinamento e integrazione delle disposizioni legislative nei settori e materie, tra cui al punto f) **procedure per la valutazione di impatto ambientale (VIA)**, per la valutazione ambientale strategica (VAS) e per l'autorizzazione ambientale integrata (IPPC). I decreti legislativi devono essere informati agli obiettivi di massima economicità e razionalità, anche utilizzando tecniche di raccolta, gestione ed elaborazione elettronica di dati e, se necessario, mediante ricorso ad interventi sostitutivi, sulla base di principi e criteri specifici. In particolare il punto f) prescrive di garantire il pieno recepimento delle Direttive 85/337/CEE e 97/11/CE e della direttiva 2001/42/CE e semplificare le procedure di VIA che dovranno tenere conto del rapporto costi – benefici del progetto dal punto di vista ambientale, economico e sociale. Inoltre con decreto GAB/DEC/007/2005 in data 21 gennaio 2005 è stata istituita la Commissione, prevista dall'art. 1, comma 11, della suddetta legge n. 308/2004, di cui si avvale il MATTM, per la predisposizione dei decreti attuativi, **con riferimento anche alle procedure per la VIA**, per la VAS e per l'autorizzazione ambientale integrata. Con il DM del 7 giugno 2005 vengono definite le "Modalità di consultazione delle organizzazioni sindacali e imprenditoriali e delle associazioni nazionali riconosciute, per la tutela dell'ambiente e per la tutela dei consumatori, ai fini della predisposizione dei decreti legislativi attuativi della L. 15.12.2004, n. 308"

In ultimo si segnala la **Legge Comunitaria 2004 (legge n. 62/05)** di recepimento dell'articolo 5, paragrafo 2, della **Direttiva 85/337/CEE in materia di VIA**. In particolare, **per i progetti sottoposti a VIA** è facoltà del Proponente, **prima dell'avvio del procedimento di VIA**, richiedere alla competente direzione del MATTM **un parere in merito alle informazioni che devono essere contenute nello SIA (fase di scoping)**. A tale fine il **Proponente presenta una relazione che, sulla base dell'identificazione degli impatti ambientali attesi, definisce il piano di lavoro per la redazione dello SIA**, le metodologie che intende adottare per l'elaborazione delle informazioni in esso contenute e il relativo livello di approfondimento. Il MATTM, anche nel caso in cui detto parere sia stato reso, **può chiedere al Proponente, successivamente all'avvio della procedura di VIA, chiarimenti e integrazioni in merito alla documentazione presentata.**

Quando un cittadino "NORMALE" si trova a dover presentare: **Osservazioni alla VIA** e scopre che per le opere definite strategiche esiste una procedura di VIA "SPECIALE" il primo dubbio che viene è quello di chiedersi se questa VIA SPECIALE **sia conforme alle Direttiva VIA come emanata dal Parlamento Europeo.**

Nel sottostante schema estratto dalla pagina web del sito del Ministero dell'Ambiente sono riprodotte le **informazioni** e i **documenti** relativi alla **Istanza di VIA** relativa alla: "**Linea Ferroviaria AV/AC Torino-Venezia: tratta AV/AC Milano-Verona**", ma se poi leggiamo l'oggetto della progetto scopriamo che l'**istanza di VIA richiesta** sarebbe per: "**La VIA Legge Obiettivo sul progetto definitivo della linea A.V./A.C. Torino-Venezia - Tratta Milano-Verona - Lotto funzionale Brescia-Verona prevede i seguenti interventi: la variante planimetrica di Montichiari, la riqualificazione della strada Ghedi-Borgosatollo, la realizzazione di una linea AT 132 kV, la cantierizzazione dell'intero lotto funzionale Brescia-Verona e la scelta dei siti per l'approvvigionamento degli inerti**" e pertanto al sottoscritto **si chiede** se la "**Procedura di VIA Speciale**" introdotta dall'Ordinamento Italiano **abbia da rispettare la Direttiva VIA** quando con questa procedura si approvano le opere della Legge Obiettivo.



MINISTERO DELL'AMBIENTE
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE

Valutazioni Ambientali: VAS - VIA

HOME

RICERCA

PROCEDURE

DATI E STRUMENTI

COMUNIC-AZIONE

COLLEGAMENTI



Sei in: [Home](#) / [Ricerca](#) / [Documentazione](#)

Linea ferroviaria AV/AC Torino-Venezia: tratta AV/AC Milano-Verona



INFO Progetto e procedure



Documentazione

Scegli la procedura

Procedura	Data avvio	Stato procedura
Valutazione Impatto Ambientale (Legge Obiettivo 443/2001)	15/05/2003	Conclusa
Verifica di Ottemperanza (Legge Obiettivo 443/2001)	22/09/2014	Istruttoria tecnica CTVIA
Valutazione Impatto Ambientale (Legge Obiettivo 443/2001)	01/10/2014	Istruttoria tecnica CTVIA

<http://www.va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/7/2276>

Dall'esame di questa pagina del Sito web del Ministero dell'Ambiente, per quanto riguarda la “**Linea Ferroviaria AV/AC Torino-Venezia: tratta AV/AC Milano-Verona**” sono indicate tre procedure (tutte caratterizzate dall'essere approvate con la Legge Obiettivo 443/2001) [A] una **Valutazione di Impatto Ambientale** che risulta essere stata avviata il 15.05.2003 e che risulta conclusa, [B] una **Verifica di Ottemperanza** che risulta essere stata avviata il 22/09/2014 che sarebbe in Istruttoria Tecnica CTVA e [C] e una procedura di **Valutazione di Impatto Ambientale** che risulta avviata in data 01.10.2014, la quale, anche questa, ad oggi, sarebbe in Istruttoria Tecnica CTVA.

Valutazione Impatto Ambientale (Legge Obiettivo 443/2001)	
Codice procedura (ID_VIP):	600
Data presentazione istanza:	10/03/2003
Data pubblicazione avviso sui quotidiani:	10/03/2003
Termine presentazione Osservazioni del Pubblico:	09/04/2003
Data avvio istruttoria tecnica:	15/05/2003
Data richiesta Integrazioni:	16/06/2003
Data ricezione Integrazioni:	09/07/2003
Data Parere Commissione VIA Speciale:	28/08/2003
Esito Parere Commissione VIA Speciale:	Positivo con prescrizioni
Data Delibera CIPE:	01/12/2003
N° Delibera CIPE:	120
Esito Delibera CIPE:	Positivo con prescrizioni
Data pubblicazione Delibera CIPE su G.U.R.I.:	08/06/2004
N° della Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana:	132
Stato procedura:	Conclusa

Che dopo oltre 10 anni che una procedura di VIA sarebbe stata dichiarata conclusa (08/06/2004) e poi approvata con Delibera del CIPE con esito: “**Positivo con Prescrizioni**”, venga richiesta una **Verifica di Ottemperanza** in data 22/09/2014, di per se, già questo ritardo sembrerebbe **anomalo** (probabilmente dipende da nuove leggi introdotte successivamente al 2003) e questo aspetto andrebbe verificato.

Verifica di Ottemperanza (Legge Obiettivo 443/2001)	
Codice procedura (ID_VIP):	2849
Data presentazione istanza:	22/09/2014
Oggetto:	Linea A.V./A.C. Torino-Venezia - Tratta Milano-Verona - Lotto funzionale Brescia-Verona
Data avvio istruttoria tecnica:	26/09/2014
Stato procedura:	Istruttoria tecnica CTVA
Responsabile del procedimento:	Carlo Di Gianfrancesco - tel. 0657225931 - digianfrancesco.carlo@minambiente.it

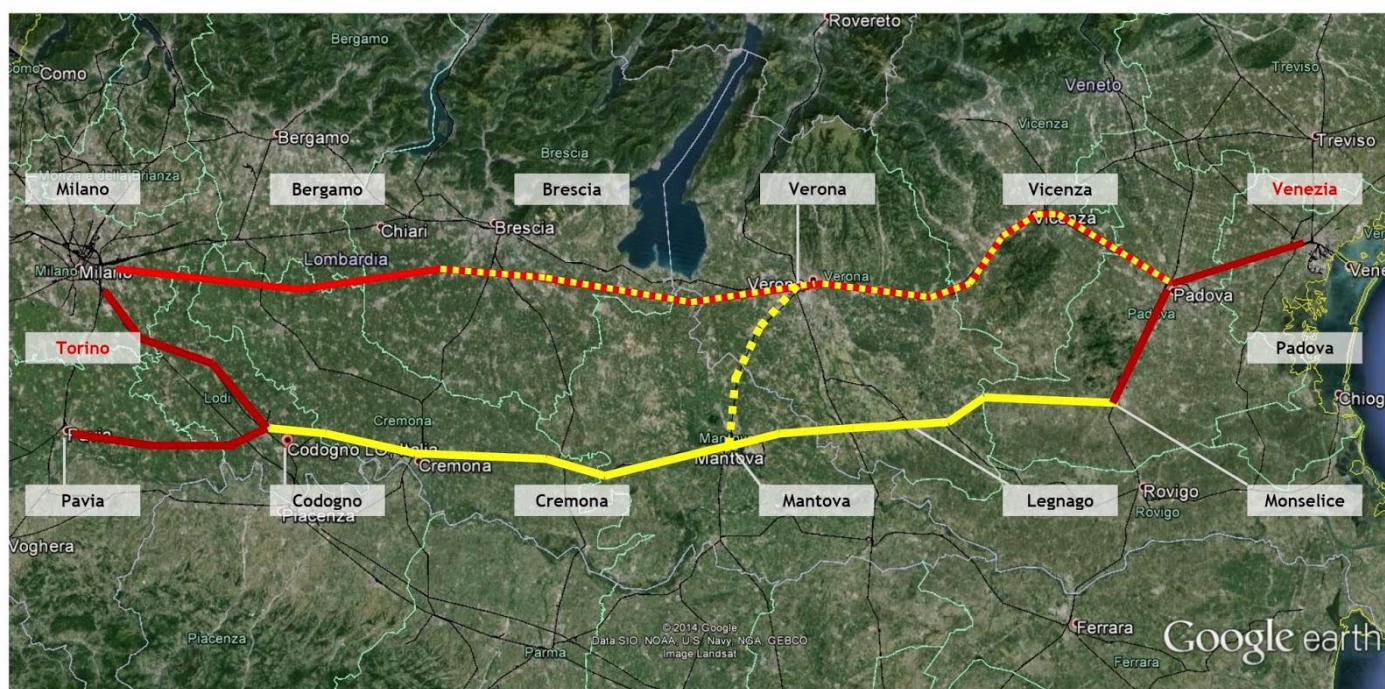
Se una procedura di **Verifica di Ottemperanza** viene chiesta dopo 10 anni dall'emissione del provvedimento di approvazione di un **PROGETTO PRELIMINARE**, se questa azione (a parere del sottoscritto) sembra essere **anomala**, appare ancora **più anomala** che quasi in contemporanea all'inizio della **Verifica di Ottemperanza** (avvenuta in data 22.09.2014), dopo solo 9 giorni, in data 01.10.2014 viene presentata una **Istanza di VIA**, di quello che dovrebbe essere il **PROGETTO DEFINITIVO** della stessa opera.

Valutazione Impatto Ambientale (Legge Obiettivo 443/2001)	
Codice procedura (ID_VIP):	2854
Data presentazione istanza:	01/10/2014
Data pubblicazione avviso sui quotidiani:	29/09/2014
Oggetto:	Linea A.V./A.C. Torino-Venezia - Tratta Milano-Verona - Lotto funzionale Brescia-Verona
Data avvio istruttoria tecnica:	08/10/2014
Data ripubblicazione avviso sui quotidiani:	01/10/2014
Termine presentazione Osservazioni del Pubblico sul progetto ripubblicato:	06/11/2014
Stato procedura:	Istruttoria tecnica CTVIA
Responsabile del procedimento:	Carlo Di Gianfrancesco - tel. 0657225931 - digianfrancesco.carlo@minambiente.it

Se per una **V.I.A. "Normale"** un **Cittadino "Normale"**, ha **60 giorni di tempo** per presentare le proprie **Osservazioni alla V.I.A.**, con una **procedura di V.I.A. "Speciale"** - pur a fronte di una enorme quantità di documenti da esaminare - i tempi per presentare le **Osservazioni di una "VIA Speciale"** sono ridotti a soli **30 giorni** ed è evidente che questa procedura potrebbe essere in **violazione per la partecipazione del Pubblico**, come prevista dalla **Direttiva VIA** in ottemperanza alla **Convenzione di Aarhus**.

Poi che un'Opera Pubblica, **sia decisa senza valutare le Alternative Progettuali** - sempre previste dalla Direttiva VIA - anche questa sembra essere un'**anomalia** che va evidenziata alla Commissione Europea, perché al sottoscritto, al posto di una **NUOVA Ferrovia** avrebbe preferito il **raddoppio di una linea ferroviaria a Binario unico**, ottenendo che sull'Asse Torino Venezia, comunque, si possa raggiungere l'obiettivo di aumentare la **capacità di trasporto ferroviario** ma senza realizzare quanto richiesto per la AV/AC, migliorando comunque tratti ferroviari esistenti che potrebbero assolvere la stessa funzione.

NO alla TAV Brescia Verona - SI al DOPPIO BINARIO [Codogno - Cremona - Mantova - Legnago - Monselice]



Realizzando anche il DOPPIO BINARIO sulla Mantova Verona

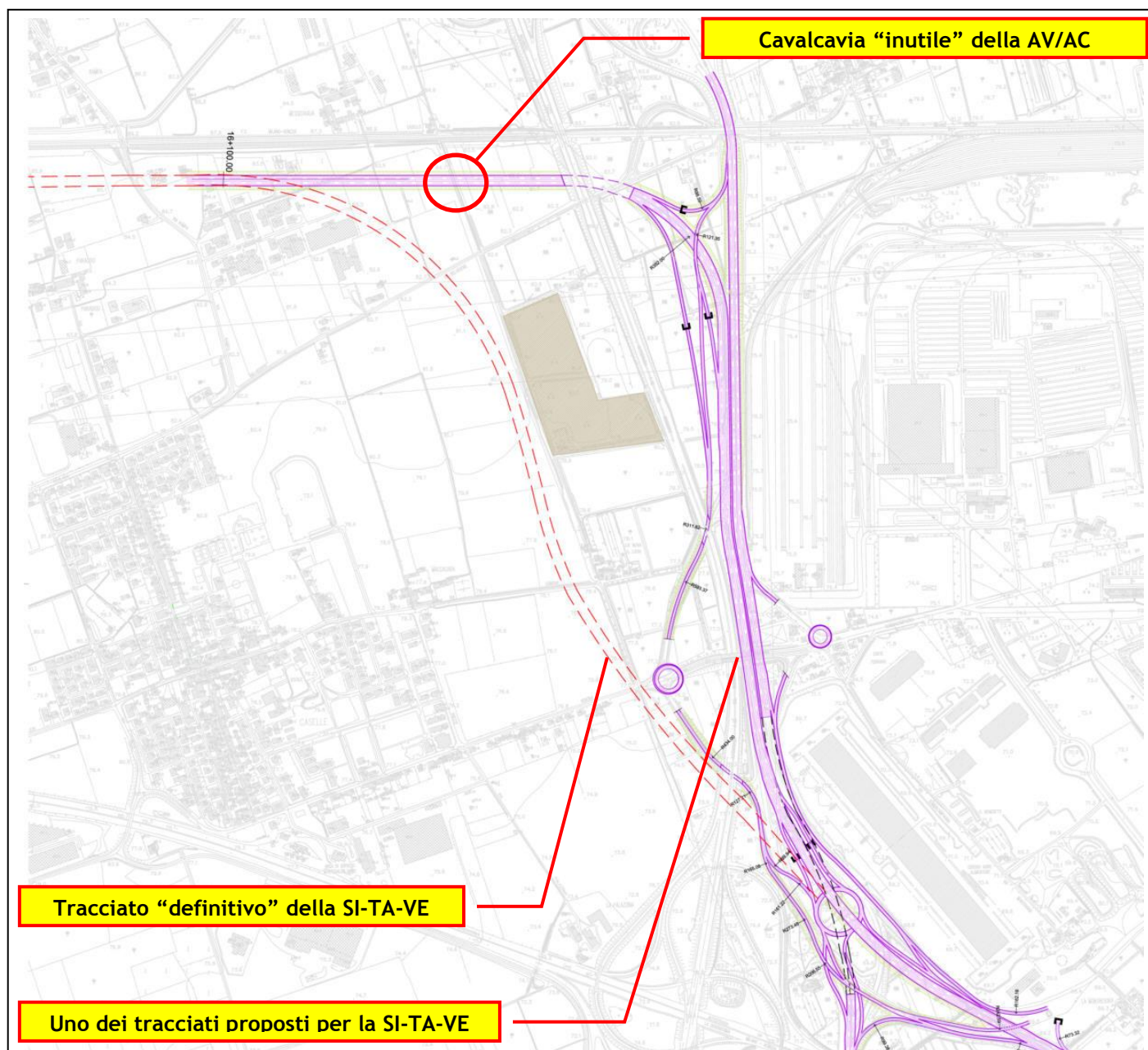
In merito alla questione delle procedure della VIA “Speciale” applicata per quanto riguarda le opere pubbliche, si segnala il sottostante paragrafo tratto dal parere di compatibilità ambientale emesso nel 2003.

Sono inoltre pervenute alcune osservazioni di carattere giuridico o politico-giuridico sui rapporti tra la presente procedura e le norme sulla V.A.S. e sulla legittimità e l’opportunità delle norme dettate dalla Legge n. 443 del 2001 e dal D.Lgs. n. 190 del 2002 nonché del procedimento di VIA. Queste osservazioni non esimono la Commissione Speciale VIA dall’esprimere il parere di cui all’art. 20, comma 1, dello stesso D.Lgs. n. 190 del 2002.

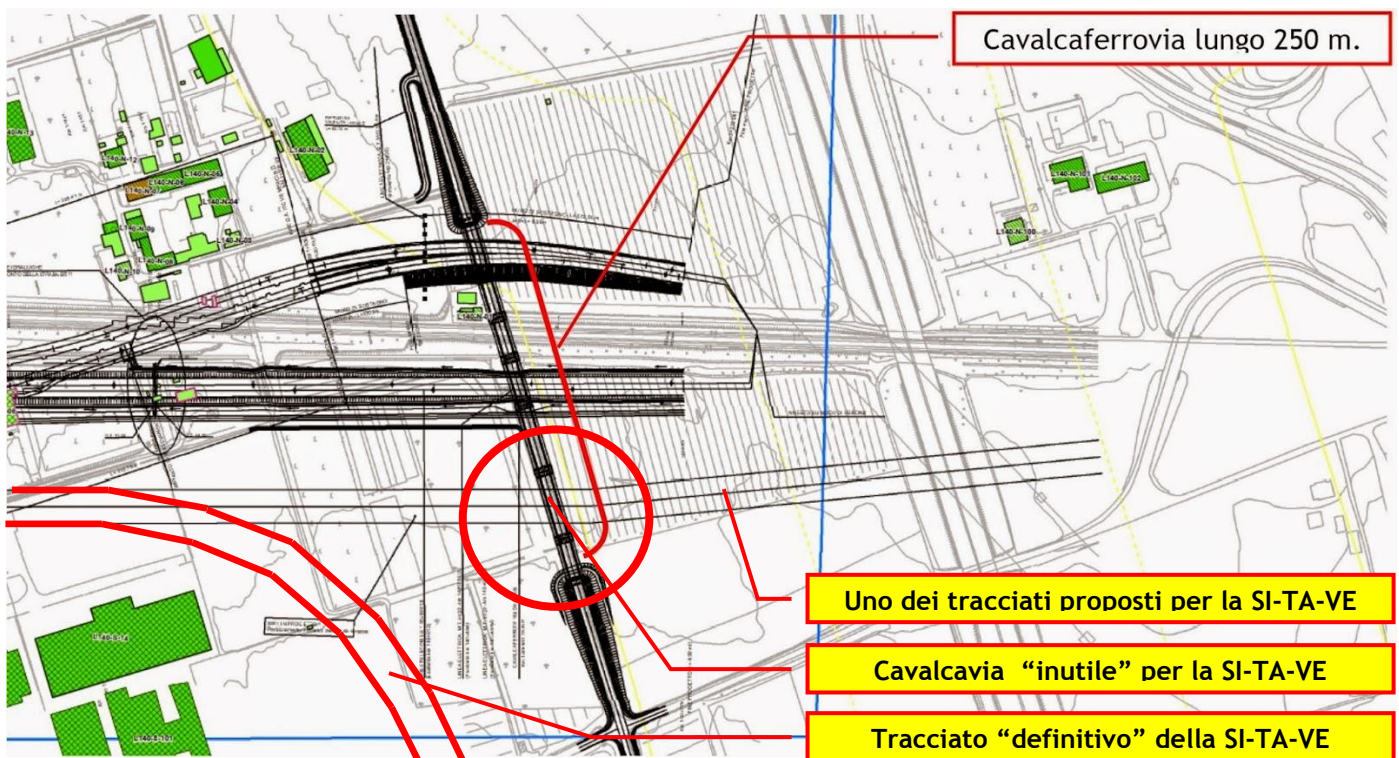
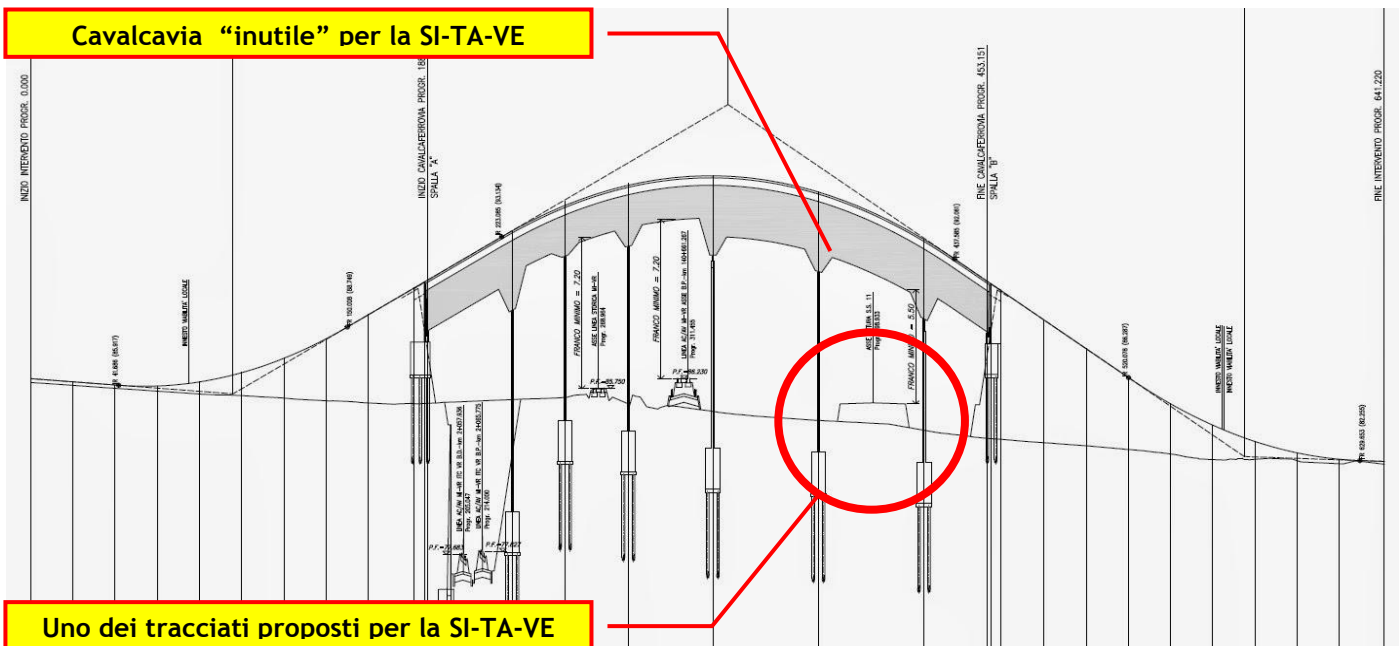
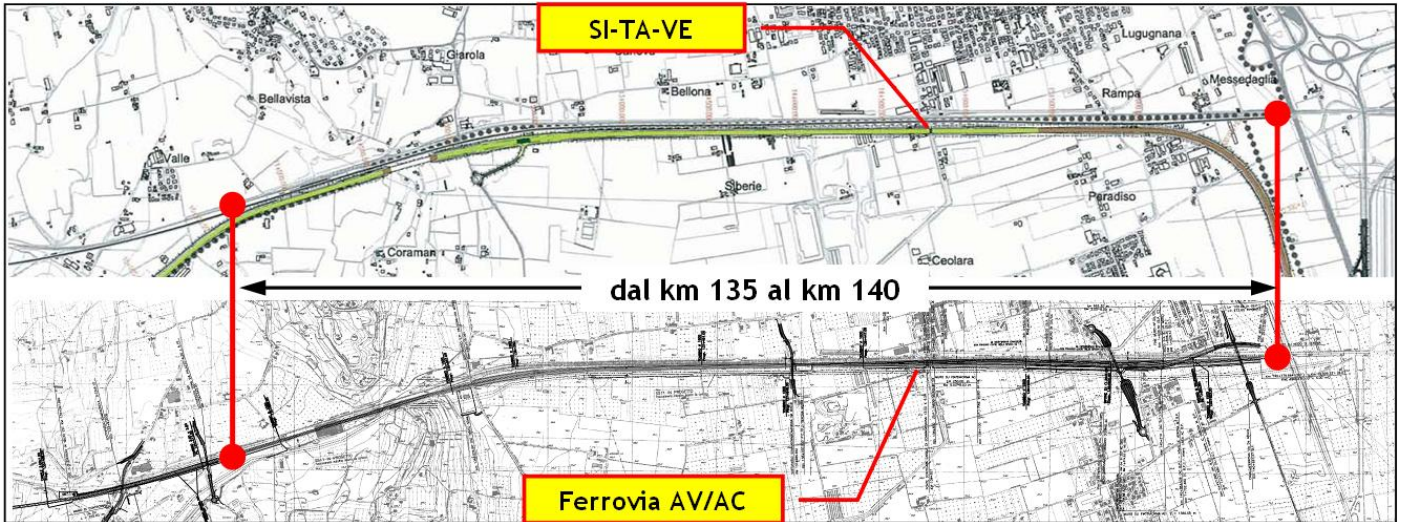
Ed è anche per questo motivo che la Direzione Generale Ambiente della Commissione Europea dovrebbe esaminare se le procedure adottate dallo Stato Italiano e definite “VIA Speciale” violino la Direttiva VIA.

ESEMPIO: EFFETTI CUMULATIVI tra la Ferrovia AV/AC e l’Autostrada: SI.TA.VE.

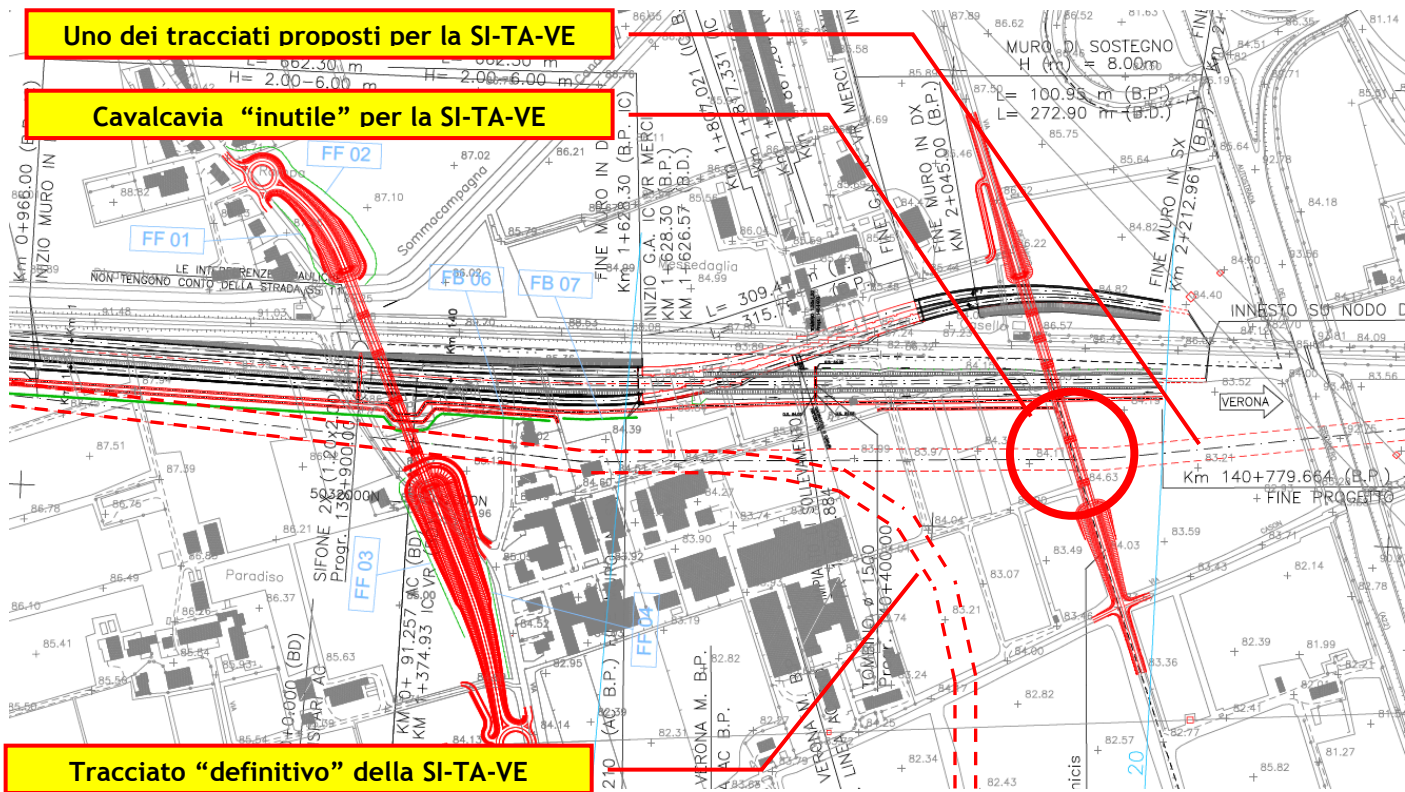
Che la procedura di V.I.A. relativa alla “**Linea Ferroviaria AV/AC Torino-Venezia: tratta AV/AC Milano-Verona**” venga presentata in data 01/10/2014 e che contenga dei “piccoli” errori relativi alla progetto della SI.TA.VE. la cui procedura è iniziata il 23.03.2009 e si è conclusa con l’emissione del Parere della CT VIA n° 473 trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 11.10.2010, credo che un “piccolo” errore progettuale vada evidenziato visto che hanno progettato un Cavalcavia sulla SI.TA.VE. quando nel progetto approvato, il tracciato della SI.TA.VE. è stato modificato e quindi quel cavalcavia è un’opera inutile, ma che evidenzia che in questa procedura di VIA non si è tenuto conto della SI.TA.VE.



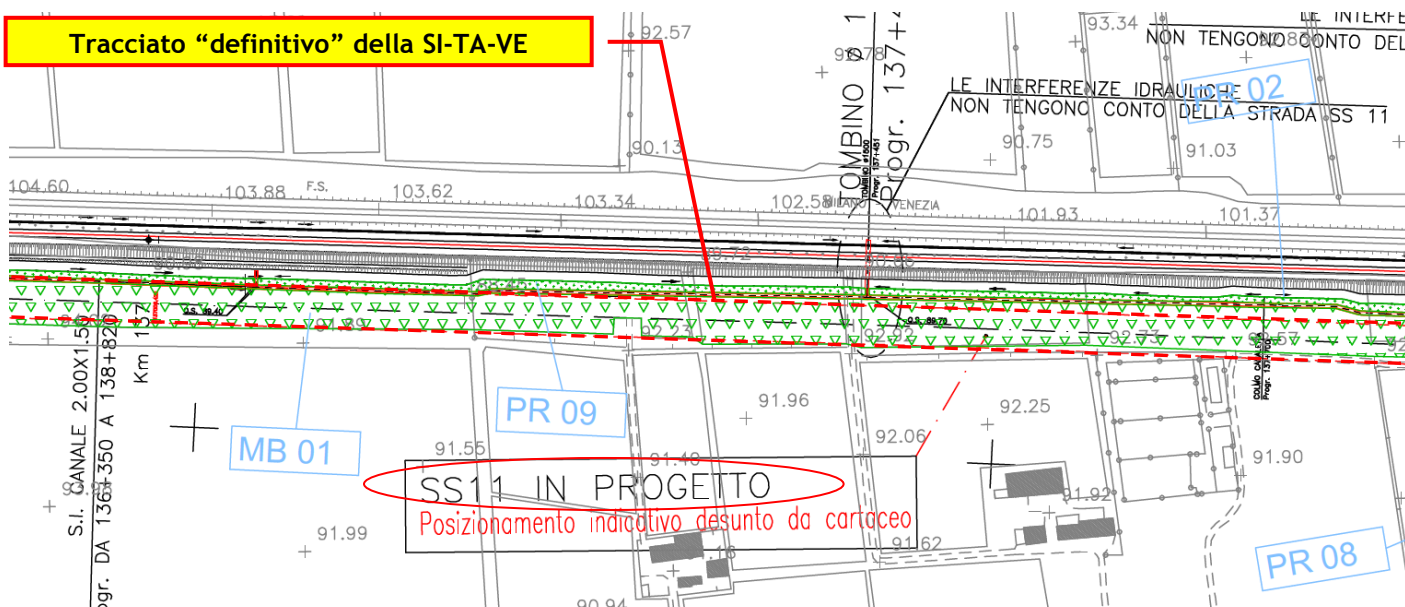
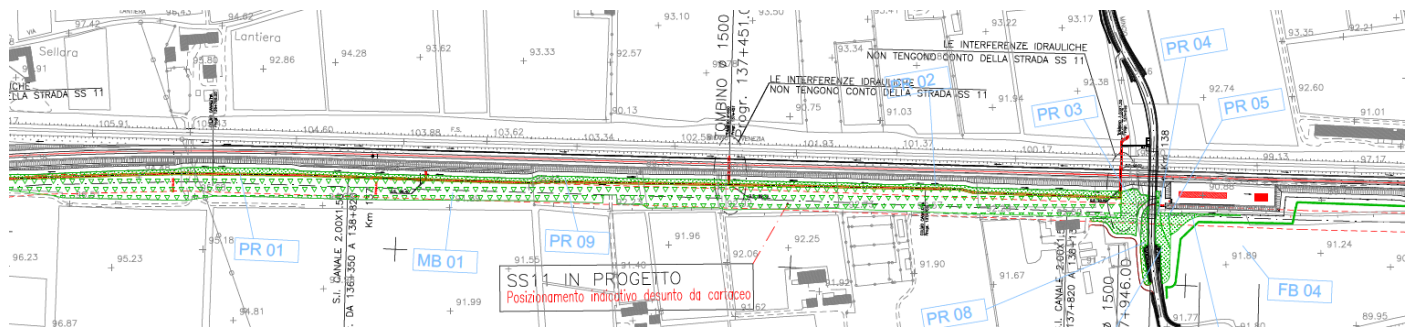
Si evidenzia questo dettaglio - del Cavalcavia "inutile" sulla SI.TA.VE. - solo per ricordare che la "**Linea Ferroviaria AV/AC Torino-Venezia: tratta AV/AC Milano-Verona**" (nel tratto tra il km 135 e il km 140) è stata progettata per essere costruita tra la Ferrovia Storica preesistente e la nuova Autostrada SI.TA.VE.



Che la **NUOVA FERROVIA AV/AC** sia stata progettata in aderenza con la **NUOVA AUTOSTRADA SI.TA.VE.** anche dalle seguenti tavole questo aspetto viene evidenziato per ricordare gli **EFFETTI CUMULATIVI** che sono generati dagli impatti ambientali creati **“in sommatoria”** tra le due infrastrutture.

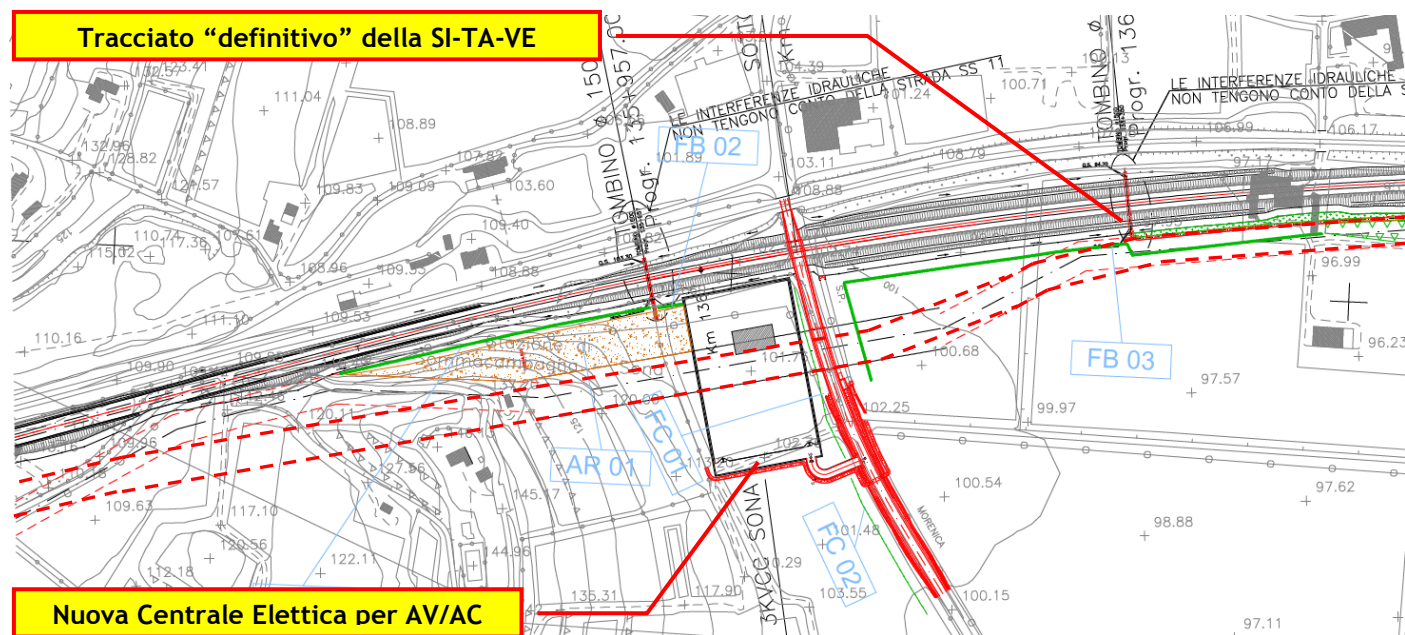


Ed in merito agli **EFFETTI CUMULATIVI** degli impatti ambientali creati dalla aderenza del progetto tra la **FERROVIA AV/AC** e la **AUTOSTRADA SI.TA.VE.** che le opere di mitigazione ambientale della **FERROVIA** siano progettate sull’area dove dovrebbe essere realizzata l’**AUTOSTRADA** questo va evidenziato, soprattutto se le “aree a verde da piantumare” sono progettate sul sedime previsto per la nuova Autostrada.

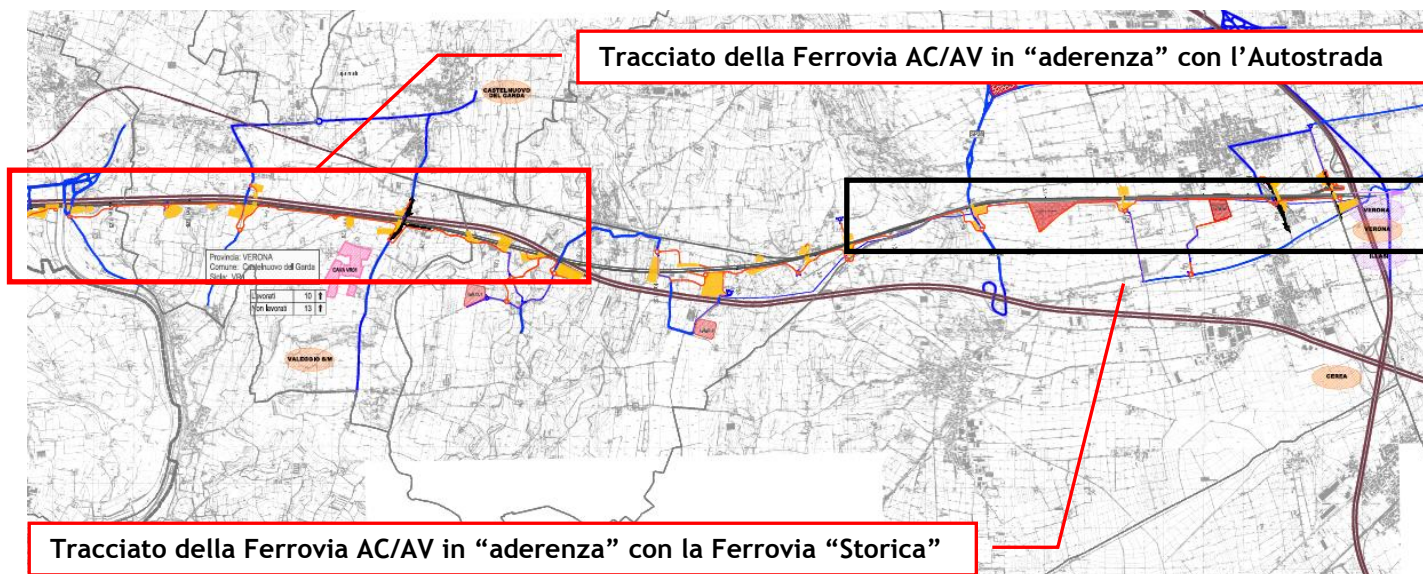


NB: quanto sopra riportato “**SS11 IN PROGETTO**” è la vecchia denominazione della “**SI.TA.VE.**”

E sempre in merito al fatto che l'Autostrada SI.TA.VE. sia stata già approvata, ma che poi i progettisti della Ferrovia AV/AC, sul tracciato già approvato dove - dovrebbe essere costruita la nuova autostrada - prevedono di realizzare una Centrale Elettrica di adduzione per la Ferrovia, anche questo sembra essere un'anomalia e un non rispetto della valutazione degli EFFETTI CUMULATIVI tra le due opere.



Se gli EFFETTI CUMULATIVI nel territorio di Sommacampagna sono conseguenti alla "compresenza" della Ferrovia "Storica", della nuova Ferrovia AV/AC e della nuova Autostrada SI.TA.VE. la situazione ambientale più grave è quella del rimanente tratto della nuova Ferrovia AV/AC che vede la "compresenza" tra la Autostrada esistente "A4", la progettata nuova Autostrada SI.TA.VE. in aderenza a questa e tra queste due viene progettata la nuova Ferrovia AV/AC ed è pertanto evidente che tre infrastrutture previste in poche decine di metri creano impatti ambientali ADDITIVI e CUMULATIVI che nel progetto della "" non sono stati assolutamente valutati e tanto meno sono state prospettate delle soluzioni adeguate, andando tra l'altro a distruggere centinaia di ettari di vigneti che sono da sempre su queste colline.



CONCLUSIONI Con richiesta di apertura di partita EU-PILOT per violazione VIA

Questo ESEMPIO di EFFETTI CUMULATIVI tra la Ferrovia AV/AC e l'Autostrada: SI.TA.VE. - ma anche con l'Autostrada "A4" - oltre ad evidenziare l'assoluta necessità di valutare gli IMPATTI ADDITIVI e gli IMPATTI INTERATTIVI tra diverse opere infrastrutturali progettate da essere realizzate nella stessa area a parere del sottoscritto vanno attentamente valutati ed esaminati sull'intero tracciato della "Linea Ferroviaria AV/AC Torino-Venezia: tratta AV/AC Milano-Verona".

Nel documento già inviato ai Sindaci di Sommacampagna e di Sona e al Ministero dell'Ambiente e dei beni Culturali e che oggi viene inviato anche ai Sindaci di Peschiera del Garda e di Castelnuovo del Garda, ma che soprattutto viene inviato anche alla Direzione Generale Ambiente della Commissione Europea, documento a titolo: "Osservazioni alla VIA della Linea Ferroviaria AV/AC Torino-Venezia: tratta AV/AC

Milano-Verona [che interessa il territorio di Sommacampagna - VR (dal Km 135 al km 140)]” sono state riportate delle OSSERVAZIONI alla VIA che evidenziano alcune “gravi problematiche” che se attentamente valutate dovrebbero inficiare l’Istanza di VIA come presentata per la Ferrovia AV/AC.

Osservazioni alla VIA che possono essere scaricate da questo indirizzo web

www.vivicaselle.eu/Osservazioni-VIA-TAV.pdf

Riepilogo dei “Titoli” delle “Osservazioni alla V.I.A.”

- n° 01:** Verifica di Validità del Decreto V.I.A. emanato nell’Anno 2003
- n° 02:** Servirebbe una reiterazione dell’intero procedimento di V.I.A.
- n° 03:** Si approva un Progetto Preliminare e/o un Progetto Definitivo?
- n° 04:** Una diversa tempistica sulla realizzazione degli stralci funzionali
- n° 05:** Verificare la possibilità di spostare il tracciato più “in pianura”.
- n° 06:** Obbligatorietà della Valutazione di tutti gli “Effetti Cumulativi”
- n° 07:** Mancata valutazione del “Cumuli degli Effetti” con la SI.TA.VE.
- n° 08:** Verifica di modifiche-alterazioni al Deficit Ecologico di Caselle.
- n° 09:** Ai comuni una “compensazione” per il territorio “consumato”.
- n° 10:** Rispristino Ambientale - “Interramento di due Elettrodotti”
- n° 11:** Ripristino-Restauro Ambientale - “Gallerie Artificiali sull’A4”
- n° 12:** Compensazione Ambientale - “Cessione aree Margherita Nord”
- n° 13:** Risanamento Ambientale - “Tangenziale Sud Caselle”
- n° 14:** Mitigazione Ambientale - un “Unico Cantiere per TAV e A22”.
- n° 15:** Compensazione-Ripristino Ambientale “Ciclopedonale Alto Agro”
- n° 16:** Delocalizzazione dell’insediamento produttivo dell’A.N.C.A.P.
- n° 17:** Spostamento della Centrale Elettrica nelle “EX” aree ANCAP.
- n° 18:** Mantenimento apertura di Via Libia mediante Galleria Artificiale
- n° 19:** “Ristrutturazione” della Stazione di “Sommacampagna-Sona”.
- n° 20:** Risagomatura del Cantiere d’Armamento e Cessione al Comune
- n° 21:** “Spostamento... verso Est” dell’accesso al Quadrante Europa.
- n° 22:** Barriere “Antirumore” realizzate con “Pannelli Fotovoltaici”.
- n° 23:** Documenti come pubblicati sul sito del Ministero dell’Ambiente

Ricordando quanto già evidenziato e relativo alla “V.I.A. Speciale” di cui si ricopiano degli estratti:

Il quadro normativo è stato notevolmente ampliato a seguito dell’introduzione di ulteriori norme nazionali, tra le quale ricordiamo, per citare le ultime, la “legge obiettivo” (legge n. 443/01) ed il relativo decreto di attuazione in materia di infrastrutture e trasporti (D.Lgs n. 190/02), la legge n.5/04, le “Linee guida per l’utilizzo dei sistemi innovativi nelle valutazioni di impatto ambientale” (Decreto MATT 1 aprile 2004), il “Riordino del settore energetico, nonché delega al Governo per il riassetto delle disposizioni vigenti in materia di energia” (legge n. 239/04), la “Delega al Governo per il riordino, il coordinamento e l’integrazione della legislazione in materia ambientale e misure di diretta applicazione (Legge n. 308/04) e la Legge Comunitaria 2004 (Legge n. 62/05), che hanno comportato l’emanazione di dispositivi legislativi e regolamentari (leggi, decreti legislativi, D.P.R., D.P.C.M., delibere e circolari ministeriali).

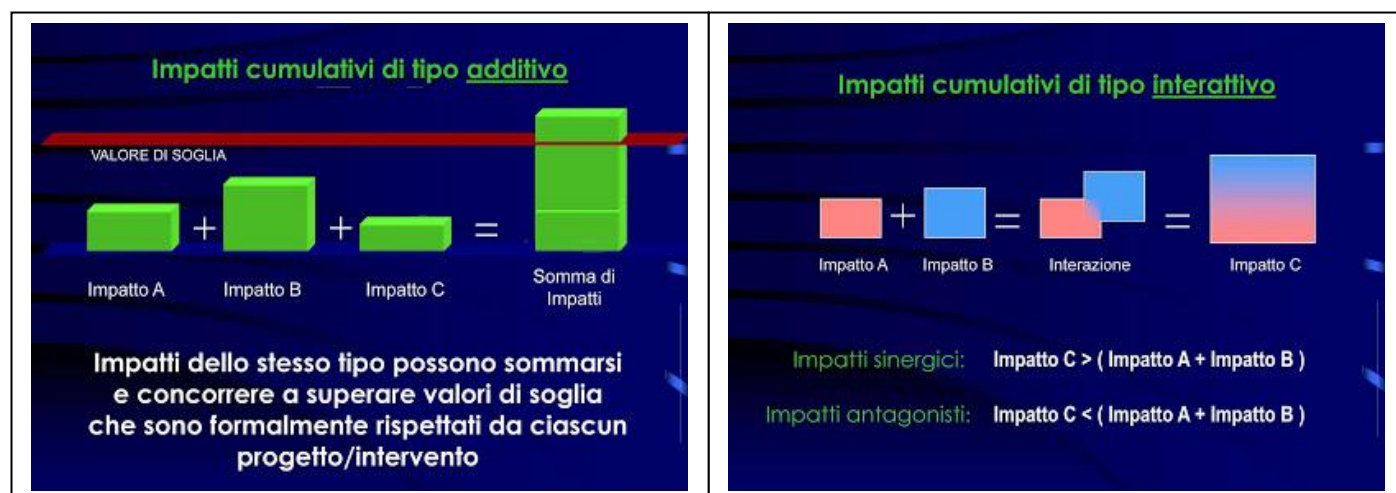
In definitiva l’istituto della VIA risulta attualmente regolato da circa 110 dispositivi la cui lettura deve essere coordinata ed integrata.

Tra i dispositivi legislativi introdotti dall'ordinamento italiano si segnala il **D. Lgs n. 190/02** "Attuazione della legge n. 443/01 per la **realizzazione delle infrastrutture** e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale". In tale decreto il Governo, nel rispetto delle attribuzioni costituzionali delle Regioni, individua le **infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti produttivi strategici e di preminente interesse nazionale da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese**. Il DL n. 315/03, convertito in legge n.5/04, concernente "Disposizioni in tema di composizione delle Commissioni per la Valutazione di Impatto Ambientale e di procedimenti autorizzatori per le infrastrutture di comunicazione elettronica", sostituisce l'articolo 19, comma 2, del D.Lgs n. 190/02. **In particolare essa modifica la composizione delle Commissioni VIA e VIA speciale**, portando rispettivamente il numero dei membri **da quaranta a trentacinque** e **da venti a diciotto**, oltre il presidente; inoltre, integra la composizione delle stesse, ove ricorre un **interesse regionale concorrente ovvero sussistano interessi regionali inerenti al governo del territorio**, con un **componente designato dalle Regioni o dalle Province autonome interessate al fine di consentire la partecipazione degli Enti territoriali coinvolti nel procedimento**. Il **D.Lgs. 190/02, e sue successive modifiche**, individua la **disciplina speciale** che regola la **progettazione, l'approvazione dei progetti e la realizzazione delle infrastrutture strategiche** di cui alla delibera adottata dal CIPE il 21 dicembre 2001.

Tutto ciò premesso:

Alla Direzione Generale Ambiente della Commissione Europea,

SI CHIEDE di aprire una **pratica EU-PILOT** al fine di verificare se il progetto della "**Linea Ferroviaria AV/AC Torino-Venezia: tratta AV/AC Milano-Verona**" che verrebbe approvato con una "**VIA SPECIALE**" e secondo le norme della Legge 443/01 e secondo le metodologie del D.Lgs n. 190/02 sia rispettoso delle norme previste dalla Direttiva V.I.A. e se visto la costruzione "in aderenza" tra di loro di diverse infrastrutture sia d'obbligo una valutazione degli **EFFETTI CUMULATIVI** di tipo **ADDITTIVO** e/o **INTERATTIVO**.



Ai SINDACI dei Comuni di: Sommacampagna, Sona, Castelnuovo d.G. e Peschiera d.G.

SI CHIEDE di intervenire presso la Direzione Generale Ambiente della Commissione Europea al fine che sia aperta una **pratica EU-PILOT** al fine di verificare se il progetto della "**Linea Ferroviaria AV/AC Torino-Venezia: tratta AV/AC Milano-Verona**" che verrebbe approvato con una "**VIA SPECIALE**" e secondo le norme della Legge 443/01 e secondo le metodologie del D.Lgs n. 190/02 sia rispettoso delle norme previste dalla Direttiva V.I.A. e se visto la costruzione "in aderenza" tra di loro di diverse infrastrutture sia d'obbligo una valutazione degli **EFFETTI CUMULATIVI** di tipo **ADDITTIVO** e/o **INTERATTIVO**.

Tutto ciò premesso, in attesa di un sollecito riscontro, si porgono distinti saluti.

Un cittadino "nativo" di Caselle:

Beniamino Sandrini

beniamino.sandrini@postacertificata.gov.it