

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



Caselle d'Erbe, 07.11.2014

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: **INTEGRAZIONE** alla precedente comunicazione del **20 Ottobre 2014**

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)]

Ad integrazione della comunicazione già inviata il 20 Ottobre 2014, si inviano **CON URGENZA** ulteriori **considerazioni**, con l'obiettivo di fornire dei **nuovi elementi** alla Direzione Generale Ambiente della Commissione Europea al fine che sia **aperta una Pratica EU-PILOT** per la: "**VERIFICA di VIOLAZIONE della VIA inerente il progetto Linea Ferroviaria AV/AC Torino-Venezia: tratta AV/AC Milano-Verona**".

Come evidenziato nella precedente comunicazione le **procedure attive**, riportate sul sito del Ministero dell'Ambiente e relative alla Linea Ferroviaria in questione **sono due**, la "**VERIFICA DI OTTEMPERANZA**" (avviata in data 22/9/2014) e la "**VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE**" (avviata in data 1/10/2014).

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

In attesa che siano pubblicate le Delibere dei Consigli Comunali interessati dalla: **“VERIFICA DI OTTEMPERANZA”** e dalla **“VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE”** relativa al progetto della **“Linea Ferroviaria AV/AC Torino-Venezia: tratta AV/AC Milano-Verona”** riportiamo alcuni significativi articoli che meritano attenzione ed il primo è questo:

La Tav Brescia-Verona a tutta velocità

Publicato il 7 novembre 2014
Tag alta velocità ferroviaria, Tav Brescia-Verona, Tav Conferenza Servizi
Puoi seguire tutte le repliche attraverso il nostro [RSS 2.0](#).



(red.) Nessun passo indietro, nessuna modifica al progetto, nessun cambio di marcia. Una doccia gelata per gli amministratori bresciani che hanno partecipato alla Conferenza dei servizi che si è svolta giovedì 6 novembre a Roma sulla Tav Brescia-Verona e che avevano portato con sé la speranza di poter rimettere mano all'opera, presentando alcuni rilievi.

La realizzazione dell'infrastruttura non si ferma: i soldi sono disponibili (3 miliardi di euro) per i tracciati Brescia-Verona e Verona-Padova ed il finanziamento copre due terzi dell'opera, il che significa che indietro non si torna. Potranno essere effettuate alcune variazioni, ma l'impianto generale resta immutato.

Gli atti sono già stati trasmessi al Cipe e l'avvio dei cantieri è imminente.

All'incontro nella Capitale hanno partecipato il Direttore generale del ministero delle Infrastrutture, i vertici di Italferr e del general contractor Cepav Due (Consorzio Eni per l'alta velocità).

Il 24 novembre scade il termine per le osservazioni di ottemperanza ed il 29 è fissata una seconda conferenza dei servizi, quella conclusiva. Spetterà poi al Cipe, il Comitato interministeriale per la programmazione economica, dare il via libera al progetto definitivo che potrà contenere **le prescrizioni presentate dai Comuni** (23) interessati dal passaggio della linea ad alta velocità ferroviaria, ma che non muteranno comunque il progetto iniziale, così come richiesto anche dal neo **presidente della Provincia di Brescia, Pierluigi Mottinelli**.

A dicembre la dichiarazione di pubblico interesse, seguita dagli espropri e quindi l'avvio dei cantieri, a inizio 2015, cantieri che resteranno aperti, secondo il cronoprogramma fissato da Ferrovie per lo Stato, 87 mesi.

Impossibile dunque modificare il tracciato, ma un piccolo (e grande insieme) risultato potrebbe essere quello di ottenere che non vengano realizzate le cave di prestito sul territorio bresciano, così come chiesto dai Comuni e dagli ambientalisti. Osservazioni che sono state recepite dal Cepav che in queste settimane sta effettuando sopralluoghi sul territorio.

Nemmeno la carta della revisione della **Via (Valutazione d'impatto ambientale)**, vecchia di 11 anni, è stata presa in considerazione dal tavolo romano. L'unico che potrebbe intervenire è il ministero dell'Ambiente, ma stante l'approvazione del progetto e lo stanziamento dei fondi è difficile che intervenga.

I Comuni bresciani comunque non sono disposti a cedere e continueranno a giocare questa carta, almeno fino all'ultimo.

La Tav Brescia - Verona a tutta Velocità

Nessun passo indietro, nessuna modifica al progetto, nessun cambio di marcia. Una doccia gelata per gli amministratori bresciani che hanno partecipato alla Conferenza dei servizi che si è svolta giovedì 6 novembre a Roma sulla Tav Brescia-Verona e che avevano portato con sé la speranza di poter rimettere mano all'opera, presentando alcuni rilievi.

La realizzazione dell'infrastruttura non si ferma: i soldi sono disponibili (3 miliardi di euro) per i tracciati Brescia-Verona e Verona-Padova ed il finanziamento copre due terzi dell'opera, il che significa che indietro non si torna. Potranno essere effettuate alcune variazioni, ma l'impianto generale resta immutato.

Gli atti sono già stati trasmessi al Cipe e l'avvio dei cantieri è imminente.

All'incontro nella Capitale hanno partecipato il Direttore generale del ministero delle Infrastrutture, i vertici di Italferr e del general contractor Cepav Due (Consorzio Eni per l'alta velocità).

Il 24 novembre scade il termine per le **osservazioni di ottemperanza** ed il 29 è fissata una seconda conferenza dei servizi, quella conclusiva. Spetterà poi al Cipe, il Comitato interministeriale per la programmazione economica, dare il via libera al progetto definitivo che potrà contenere **le prescrizioni presentate dai Comuni** (23) interessati dal passaggio della linea ad alta velocità ferroviaria, ma che non muteranno comunque il progetto iniziale, così come richiesto anche dal neo **presidente della Provincia di Brescia, Pierluigi Mottinelli**.

A **dicembre** la **dichiarazione di pubblico interesse**, seguita dagli espropri e quindi l'avvio dei cantieri, a **inizio 2015**, cantieri che resteranno aperti, secondo il cronoprogramma fissato da Ferrovie per lo Stato, 87 mesi.

Impossibile dunque modificare il tracciato, ma un piccolo (e grande insieme) risultato potrebbe essere quello di ottenere che non vengano realizzate le cave di prestito sul territorio bresciano, così come chiesto dai Comuni e dagli ambientalisti. Osservazioni che sono state recepite dal Cepav che in queste settimane sta effettuando sopralluoghi sul territorio.

Nemmeno la carta della revisione della **Via (Valutazione d'impatto ambientale)**, vecchia di 11 anni, è stata presa in considerazione dal tavolo romano. L'unico che potrebbe intervenire è il ministero dell'Ambiente, ma stante l'approvazione del progetto e lo stanziamento dei fondi è difficile che intervenga.

I Comuni bresciani comunque non sono disposti a cedere e continueranno a giocare questa carta, almeno fino all'ultimo.

Anche leggendo solo i titoli di articoli di giornale pubblicati ultimamente evidenziano che sul progetto della **“Linea Ferroviaria AV/AC Torino-Venezia: tratta AV/AC Milano-Verona”**, in particolare da parte dei Sindaci dei Comuni interessati vi sono una serie infinita di... perplessità sulla bontà di quest’opera.

La Tav Brescia-Verona a tutta velocità

<http://www.quibrescia.it/cms/2014/11/07/la-tav-brescia-verona-a-tutta-velocita/>

Il caso della Tav sul Garda, ecco le cose da sapere

<http://www.giornaledibrescia.it/in-citta/il-caso-della-tav-sul-garda-ecco-le-cose-da-sapere-1.1929035>

Tav, il progetto non si cambia

http://brescia.corriere.it/notizie/cronaca/14_novembre_07/tav-progetto-non-si-cambia-93c6ce14-6662-11e4-a5a4-2fa60354234f.shtml

Tav Brescia-Verona: le osservazioni di Legambiente Lombardia

<http://www.ferpress.it/?p=149914>

Tav, Brescia chiede tempo: «Progetto ormai datato»

<http://www.giornaledibrescia.it/politica/tav-brescia-chiede-tempo-progetto-ormai-datato-1.1928907>

Tav: Legambiente a sindaci, rivedere progetto Brescia-Verona

<http://www.sassarinotizie.com/24ore-articolo-285331-tav-legambiente-a-sindaci-rivedere-progetto-brescia-verona.aspx>

CASTELNUOVO. Botta e risposta al vetriolo anche con l'ex sindaco e deputato Fogliardi e con il portavoce del Comitato popolare Nottegar

«Gaiulli fomenta la gente contro Tav»

Peretti critica la collega pronta a incatenarsi contro il tracciato
«Crea false aspettative e alimenta movimenti pericolosi»

Katia Ferraro

È un botta e risposta al vetriolo quello tra il sindaco di Castelnuovo Peretti e la collega di Peschiera Orietta Gaiulli sulla Tav: il primo ha criticato pubblicamente la presa di posizione della seconda che s'è detta «pronta ad incatenarsi contro il tracciato». «Creare false aspettative è sbagliato», ha detto Peretti, «non farò battaglie legato a un binario, un sindaco che dice così alimenta movimenti pericolosi».

«Spostare il tracciato», così come da tempo auspicano anche le associazioni ambientaliste e il Consorzio del Lugana, «è impossibile», ribadisce Peretti, «perché il ministro Lupi ha detto che non si cambia» e perché più in generale «il progetto della Tav passa sopra le nostre teste» essendo inserito nella legge obiettivo nata nel 2001 per agevolare finanziamento, approvazione progettuale ed esecuzione delle infrastrutture considerate strategiche. E tav, strategica, lo è.

Peretti ribadisce la sua posizione: «Non voglio creare false speranze perché poi la gen-

te rimane delusa. Comunque, mi sento di dire a chi è contrario all'arrivo che manca un vero fronte comune contro questa opera perché Verona ha già accettato e Vicenza ha addirittura chiesto che il tracciato attraversi la città. In mezzo c'è Verona... Non ci resta che fare tutto il possibile per portare a casa il male minore con compensazioni e mitigazioni per il territorio».

Poi, la critica ai vicini di casa: «La voglia di collaborare con gli altri Comuni da parte mia non manca, tanto che quando due settimane fa a Venezia c'è stata la riunione con la commissione regionale Via (Valutazione di impatto ambientale) ho preteso di ottenere un incontro con i tecnici di Cepav Due e Rfi, invitando anche il vicesindaco di Peschiera Cimarelli. Avrei voluto la stessa correttezza anche quando Peschiera ha avuto l'incontro a Roma con Rfi la settimana scorsa: bene avere dei contatti privilegiati, ma visto che l'argomento interessa tutti, ho chiesto all'onorevole Diego Zardini di partecipare portando le posizioni di Castelnuovo». Daniele Nottegar, porta-



Giovanni Peretti



Orietta Gaiulli

voce del gruppo «Cittadini contro il disastro Tav», interviene nella querelle: «Se come dice Peretti il sindaco di Peschiera crea false aspettative, quelle che il sindaco di Castelnuovo propone sono ancora peggio. Accettare senza fare opposizione quello che viene imposto dall'altro è la negazione della democrazia. Invitiamo il sindaco ad alzare la voce con le istituzioni che dovrebbero fare gli interessi dei cittadini ma che dimostrano di perseguire altri obiettivi».

Quanto alla stoccata di Peretti lanciata contro i rappresentanti veronesi del governo, attuali e passati («denuncio anch'io, come già fa Nottegar, dell'assenza delle nostre istituzioni e dei nostri parlamentari veronesi»), interviene Giampaolo Fogliardi, deputato dal 2006 al 2013 (prima nel Pd, passato poi tra le fila di Monti) e sindaco di Castelnuovo tra il

1985 e il 1995: «In dieci anni di amministrazione di centrodestra», ribatte Fogliardi, «non hanno mai convocato assemblee pubbliche o coinvolto i cittadini contro il progetto della Tav, mancavano solo i finanziamenti ma era tutto già stato studiato. Oggi si va avanti perché è stata trovata la copertura economica».

Ancora Fogliardi: «Quanto al mio impegno di onorevole, al tempo facevo parte di un'altra commissione ma mi sono sempre occupato della mia terra, in particolare io e l'onorevole Alessandro Montagnoli (ex sindaco e oggi vicesindaco di Oppeano, ndr) ci eravamo fatti carico del problema proponendo osservazioni all'interno della Commissione trasporti e chiedendo lo spostamento del tracciato». Proposte a cui però non è mai stato dato ascolto. ●

La replica da Peschiera

«Non accetto l'accusa Meglio agire che subire»

Chiamata in causa Orietta Gaiulli non si sottrarre alla polemica. «Sono lieta di occupare i pensieri del collega di Castelnuovo. Francamente», esordisce richiamando la sua ormai celebre dichiarazione sulla disponibilità a legarsi ai binari, «non ricordo di aver chiesto a Peretti di imitarmi né di venire con me. Ritengo di essere libera di formulare le mie proposte, ma non accetto chi evoca "movimenti pericolosi" perché sono proprio costoro che strumentalizzano fatti tristi che non sfiorano la mente di alcuno».

Gaiulli spiega l'attività portata avanti dal suo Comune per «prevenire lo scempio del territorio»: cita l'adesione, subito dopo la sua elezione, alla cordata di Comuni contrari al tracciato Tav; l'incarico affidato al professor Venosi, esperto di alta velocità, per realizzare «osservazioni puntuali e significative anche sotto l'aspetto dell'economicità dell'opera»; l'aver ottenuto la collaborazione della Soprintendenza per i Beni architettonici e paesaggistici di Verona «che provvederà a depositare osservazioni

precise e circostanziate»; l'aver inoltre aderito alla «cordata di Comuni che con l'ausilio degli esperti di Legambiente provvederà a depositare ulteriori osservazioni sovracomunali per le questioni ambientali».

«Darò a breve incarico a un legale esperto in materia affinché vengano denunciate davanti ad ogni Tribunale le illegittimità e irregolarità dell'opera», annuncia ancora Gaiulli, riferendosi in particolare al modo in cui furono appaltati i lavori per realizzare i tracciati Tav, a trattativa privata quando invece – stando alle quote di partecipazione all'interno di Tav Spa – avrebbe dovuto tenersi una gara di appalto europea.

E ancora: «Vi sono quattro architetti, due dei quali indicati da alcuni consiglieri di minoranza, che stanno lavorando per redigere osservazioni il più fondate possibili. Auspico che anche Peretti, insieme al sindaco di Sona Mazzi, si stiano muovendo in questa direzione e non si limitino a subire passivamente ciò che a loro parere è imm modificabile. Si tratta della tutela del nostro territorio e della nostra gente», conclude Gaiulli, «di fronte a simili valori non mi accontento di portare a casa il male minore». **J.K.F.**



TAV a Sona: presentate ieri a Roma le osservazioni del Comune

Come avevamo anticipato, si è tenuta ieri a Roma la conferenza dei servizi tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Sindaci, vicesindaci e amministratori dei Comuni della tratta TAV Brescia Verona. Ieri scadeva infatti l'ultimo giorno utile per i Comuni e per gli enti interessati per presentare osservazioni e richieste di modifiche al progetto e mitigazioni ambientali. Nella foto un momento della Conferenza dei servizi.

Le richieste dei Comuni sono state numerosissime. Il Comune di Sona, presente con il Sindaco Mazzi e l'Assessore Dalla Valentina, ha presentato 31 osservazioni contenute in un dossier di cinquanta pagine approvato all'unanimità dal Consiglio Comunale lunedì scorso.

Prossima data da segnare sul calendario è ora il 29 di novembre, quando si terrà la seconda conferenza dei servizi. In quella sede si capirà quante e quali osservazioni saranno state accettate. In merito poi al problema se esistano o meno i fondi per realizzare la tratta Brescia-Verona, ieri il Ministero delle Infrastrutture ha confermato che sui dieci miliardi per la Tav ce ne sono 1,5 per la Brescia-Verona e 1,5 per la Verona-Padova.

Stanno arrivando le lettere del Comune che anticipano le comunicazioni di esproprio e di occupazione temporanea, e molti cittadini si stanno organizzando e stanno dando mandato a legali per scrivere le osservazioni al Piano e per capire come muoversi per gli espropri. Sul prossimo numero della nostra rivista, nello speciale dedicato proprio alla TAV, tratteremo anche lo spinoso argomento di come funzionano gli espropri.

<http://www.ilbacodaseta.org/2014/11/tav-a-sona-presentate-ieri-a-roma-le-osservazioni-del-comune/>

TAV a Sona: presentate ieri a Roma le osservazioni del Comune conferenza servizi TAV Roma



Tav Brescia-Verona alla stretta finale L'«assalto» di sindaci e cittadini

Oggi la Conferenza dei servizi. Sul tavolo oltre 150 osservazioni dai Comuni attraversati

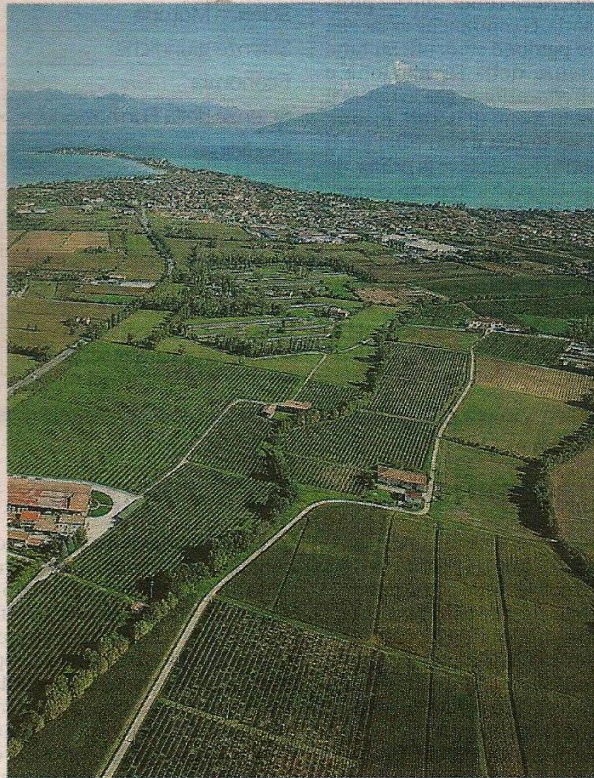
VERONA C'è l'abitante di Sona che protesta per la strada di cantiere che attraverserà il suo vigneto. C'è la titolare di un centro sportivo per la pesca, a Castelnuovo del Garda, che teme per l'inquinamento della falda che alimenta il laghetto. C'è tutto e di più nelle oltre 150 osservazioni che partono da Verona per arrivare oggi a Roma sul tavolo della Conferenza dei Servizi sulla Tav, cioè l'appuntamento che in teoria (molto in teoria) dovrebbe mettere fine alle discussioni sull'alta velocità. È il giorno della verità, o quasi. È la data cerchiata in rosso (anche) dai quattro Comuni veronesi interessati dalla tratta Brescia-Verona, dalle centinaia di abitanti che rientrano nell'elenco degli espropriati definitivi o provvisori e dallo stesso Comune di Verona, anche se lì le osservazioni risultano più marginali. Facciamo la conta: Sona presenterà 32 osservazioni, Sommacampagna 33, Peschiera 38 e Castelnuovo del Garda 41. In tutto fanno 144 criticità, cioè punti dove le amministrazioni chiedono modifiche, segnalano problemi circa strade, terreni, aziende, vibrazioni, onde elettromagnetiche, inquinamento acustico e non e avanzano proposte alternative. E parliamo, occhio, al netto, delle osservazioni dei singoli cittadini, come quelli citati all'inizio, e di quelle che potranno essere spedite a Italferr entro il 25 novembre.

Partiamo dalla zona del Baso Lago? Qui, l'abbiamo detto, il lavoro ha portato alle 38 osservazioni di Peschiera (sindaco, Maria Orietta Gaiulli) e alle 41 di Castelnuovo, che acclude pure 18 richieste di mitigazione (sindaco, Gianluigi Mazzi). Ci sono casi particolari? Quello del comitato «Cittadini contro il disastro della Tav», che sta raccogliendo le istanze di molte persone tra cui Beniamino Sandrini, di Caselle di Sommacampagna, che chiede alla Direzione generale Ambiente della Commissione Europea di verificare se vi siano violazioni della Direttiva Via nell'approvazione di progetti inerenti la tratta Milano-Verona, che inte-

Il nodo

● Oggi a Roma si apre la Conferenza dei Servizi sulla Tav: l'appuntamento che, in teoria, dovrebbe mettere fine alle discussioni sull'alta velocità: ben 144 le istanze presentate dal territorio veronese

● Fra le criticità emerse, il consumo di territorio (quasi 200 ettari) proprio nei vigneti del Lugana (nella foto) e la galleria prevista sotto il Santuario del Cinquecento della Madonna del Frassino, a Peschiera del Garda



ressa il territorio di Sommacampagna (dal km 135 al km 140). A proposito di Sommacampagna, il sindaco Graziella Manzato spiega: «Abbiamo fatto proposte molto concrete, la più importante è chiedere che la fetta di cantiere su strada parallela ai binari nuovi della ferrovia possa rimanere come

Mazzi (Sona)

«Tutti i nostri rilievi hanno una proposta, si riconosca un ruolo ai primi cittadini»

strada che collega Caselle con Sommacampagna sul lato nord». E Sona? Dice il primo cittadino, Gianluigi Mazzi: «È fondamentale che a Roma sia riconosciuto il ruolo dei sindaci, perché tutte le nostre criticità hanno una proposta. Siamo collaborativi, ma saremo anche combattivi se si porteranno avanti scelte senza dialogare con noi». Ne approfitta, Mazzi, anche per un chiarimento: «Non c'è nessun contrasto tra me e i colleghi veronesi coinvolti nel passaggio della Tav, anzi, piena collaborazione e volontà d'operare in modo sinergico». Per quanto riguarda la tratta all'interno del Comune di Verona, è in gioco un percorso di soli 117 metri, tra il confine di Sommacampagna e l'inizio del vero e proprio «snodo di Verona», per il quale non è stato ancora presentato il progetto. Su quei 117 metri, Palazzo Barbieri dovrebbe presentare oggi solo alcune osservazioni abbastanza marginali, relative al controllo dell'inquinamento sonoro e ambientale, oltre ad alcune indicazioni per il cavalcavia previsto. Intanto, va registrata la richiesta della deputata veronese del M5S Francesca Businarolo: «Per la Tav serve una nuova valutazione d'impatto ambientale oppure, quanto meno, che si proroghi il termine sulle osservazioni».

**Matteo Sorio
Annamaria Schiano**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Le aziende in campo, da Zenato all'industria Franke di Peschiera

Anche il big del vino vuole modifiche e tutele nel progetto



Al timone
Nadia Zenato guida l'omonima azienda vinicola di Peschiera

VERONA E le aziende veronesi? Ci sono anche le loro osservazioni sulla Tav. Alcuni esempi. Partiamo dall'azienda vitivinicola Zenato di Peschiera del Garda, che sottolinea preoccupata come, nel cantiere Tav, «non siano presenti barriere per il contenimento acustico», chiedendo quindi «di provvedere alla progettazione di idonee strutture per attutire i rumori». Poi c'è la Franke, leader mondiale nella produzione e

progettazione di lavelli, che a Peschiera possiede «un importante sito industriale, se non il più importante», e parla di «conseguenze vistose ed economicamente insopportabili causate dall'impatto diretto sulla tecnologia produttiva e sulle strutture, soprattutto derivante da vibrazioni e disturbi elettromagnetici».

Non mancano altre casistiche. Come quella di Francesco Montresor, presidente del

Consorzio del Lugana, e qui torniamo a parlare di rischi legati alla produzione vinicola doc. Oppure dell'azienda agricola Romani di Sona, che teme di essere «smembrata» da una delle piste di cantiere. E nella lista c'è pure Ancap, la storica azienda che, al confine tra Sommacampagna e Sona, produce porcellane e rischia di doversi spostare (ma dove?) per lasciare spazio alla Tav. (m.s.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Di questo articolo - pubblicato ieri 6.11.2014 - evidenzio che pur non essendo mai stato intervistato, il sottoscritto risulta essere stato citato... evidenziando proprio la "segnalazione" alla DGA della CE.

In attesa di poter recuperare le **Delibere approvate dai Consigli Comunali** di Sommacampagna, Sona, Peschiera del Garda e Castelnuovo del Garda, relative alle **Osservazioni alla VIA** e/o quelle relative alle **Osservazioni alla Verifica di Ottemperanza alla VIA**, il sottoscritto vuole porre all'attenzione della Direzione Generale Ambiente della Commissione Europea, quanto già segnalato nella precedente comunicazione avente ad 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)]**", in quanto... che si possa dare avvio ai lavori su un progetto approvato nel 2003, quando la relativa VIA potrebbe essere decaduta e che nel progetto non siano stati valutati gli effetti cumulativi e la sommatoria di impatti ambientali poi approvati in questi ultimi 11 anni dovrebbe essere verificato se il Decreto VIA emanato nel 2003 abbia ancora valore e/o se la procedura di VIA deve essere reiterata sull'intero progetto come modificato e valutando gli effetti cumulativi.

L'ARENA

Venerdì 7 Novembre 2014

VERTICE A ROMA. Al ministero delle Infrastrutture conferenza dei servizi sulle nostre tratte

Tav, risorse confermate

Il nodo Verona procede

Modifiche e mitigazioni, i Comuni scaligeri chiedono aggiustamenti per tutelare zone delicate, centri abitati e aziende lungo i binari

Enrico Giardini

Tav, Roma dice: avanti tutta. Il Governo conferma che sull'alta velocità ferroviaria nel tratto Brescia-Verona-Padova i soldi ci sono. E che il progetto non cambierà. La Tav si farà. Il nodo di Verona? A breve il progetto sarà pronto. È emerso dalla Conferenza dei servizi tenutasi a Roma ieri, ultimo giorno disponibile per i Comuni e gli enti interessati per presentare osservazioni, quindi richieste di modifiche al progetto e mitigazioni ambientali, a fronte dell'impatto del passaggio dei nuovi binari dei treni superveloci.

Di richieste gli amministratori veronesi ne hanno presentate centinaia. Ritenendosi «sentinelle» dei loro territori. La prossima Conferenza di servizi, con le controdeduzioni del ministero del Consorzio Cepav, costruttore, sarà il 29 novembre. Ha coordinato la Conferenza di ieri Ercole Incalza, capo struttura tecnica del ministero delle infrastrutture e dei trasporti. In pratica il primo collaboratore del ministro

Maurizio Lupi. Erano presenti sindaci o vicesindaci di quattro dei cinque Comuni scaligeri interessati al passaggio della Tav e cioè Peschiera del Garda, Castelnuovo del Garda, Sona e Sommacampagna. Assente il Comune di Verona. Regione Veneto e Provincia hanno partecipato con tecnici; assenti i politici. Brescia invece era presente con sindaci e presidente della Provincia, come sistema.

Il sindaco di Castelnuovo Giovanni Peretti ha proposto 41 osservazioni e 18 richieste di mitigazioni ambientali, soffermandosi «sulla cantierizzazione, su cui vogliamo garanzie anche per la grande presenza di turisti nelle nostre zone, e su come verrà realizzata una cava. Vorremo poi copia del verbale finale del 29». Gianluigi Mazzi, sindaco di Sona, con 31 osservazioni, ha chiesto «particolare tutela per le colline moreniche quindi mitigazioni ambientali, per le quali chiediamo un cronoprogramma. Nel nostro caso avremmo voluto leggere le tavole del passaggio del Quadrante Europa fra Verona e Sona, prima di fare



Alta, Velocità, ci sono le risorse per portare i supertreni in città

osservazioni, ma non si sa ancora come sarà, il nodo di Verona, anche se ci è stato detto che a breve sarà noto».

Sono piovute osservazioni, 33, anche dal vicesindaco e assessore all'urbanistica e all'edilizia privata di Sommacampagna Giandomenico Allegri, al posto del sindaco Graziella Manzato. «Noi chiediamo garanzie sull'impatto dei cantieri, chiediamo attenzione per Caselle», spiega Allegri, «e non vogliamo aggravamenti ambientali e inquinamenti da polveri. E l'elettrodotta, nella zona della Madonna di Monte, dovrà essere interrato. E poi chiediamo che l'Ancep, l'azienda porcellane che rischia di essere demolita, venga ricostruita in zona, per continuità aziendale». Esige particolari tutele anche il Comune di Peschiera, guida-

to dal sindaco Orietta Gaiulli — a Roma era presente però il vicesindaco Tiziano Cimarelli — che in 40 osservazioni vuole «salvaguardia per la zona del santuario del Frassino e quella dei vitigni del Lugana», dice la Gaiulli, «ma poi chiediamo anche il minore impatto possibile per vibrazioni e anche sulla viabilità». Il Comune ha solo 120 metri di tracciato, al confine con Sona.

Il 29, dunque, si capirà se, come e quanto le osservazioni e le richieste dei sindaci saranno state accolte. I soldi? Incalza ha ribadito quello che Lupi ha confermato qualche giorno fa: sui 10 miliardi per la Tav (che da Torino sta raggiungendo Treviglio) ce ne sono 1,5 per la Brescia-Verona e 1,5 per la Verona-Padova. Si partirà con 200 milioni. ●

E che il territorio di Sommacampagna ed in particolare quello di Caselle sia sottoposto ad una somma-
toria di effetti cumulativi creati da altre infrastrutture approvate dopo il 2003, basta leggere degli altri
articoli di giornali oggi pubblicati che riguardano i lavori della 3^a Corsia dell'Autostrada A22 e i lavori
della Nuova Autostrada denominata SI.TA.VE - Sistema Tangenziali Venete, che nel tratto veneto della
"Linea Ferroviaria AV/AC Torino-Venezia: tratta AV/AC Milano-Verona" è stata approvata in aderenza
alla nuova Ferrovia AV/AC, senza alcuna valutazione degli effetti additivi e cumulativi tra le due opere.

L'ARENA
Venerdì 7 Novembre 2014

L'altro fronte

AUTOSTRADE. A Nogarole nel convegno sullo «Sblocca Italia» il punto delle infrastrutture

L'A22: aspettiamo la Ue ma pronti a fare i lavori

Concessione scaduta e ora tocca
a Bruxelles dare il via libera
I vertici: «Appalteremo tutti i
cantieri della terza corsia»

Valeria Zanetti

Un passo avanti è fatto, ma la battaglia non è vinta. Il giorno dopo la conversione in legge dello Sblocca Italia, i vertici di Autostrada del Brennero A22 Spa sono soddisfatti ma cauti: per ottenere il prolungamento della concessione, scaduta il 30 aprile scorso, occorre conoscere la posizione di Bruxelles. Solo in seguito sarà possibile mettere a gara i lavori per la terza corsia, importo superiore ai 600 milioni, e sostituire o risanare i sovrappassi.

L'occasione per fare il punto è fornita dall'incontro che da 12 anni il Comune di Nogarole Rocca, sul cui territorio si trova uno dei caselli della A22, promuove sul tema «Strade e

società, percorsi in sicurezza». La tavola rotonda sulle novità dello Sblocca Italia è introdotta dal sindaco, Paolo Tovo. Ad ascoltare Carlo Costa, Walter Pardatscher e Paolo Duiella, rispettivamente direttore tecnico generale, ad e presidente della spa. Ci sono, tra gli altri, Fortunato Serpelloni (Ance Verona), Gaetano Zoccatelli, (Aiv, imprenditori del Villafranchese), Bruno Veronesi (Veronesi holding) e alcuni sindaci, tra cui Antonello Panuccio (Castel D'Azzano) e Luciano Mirandola (Nogara).

«Il 2014 è stato un anno difficile: il 30 aprile è scaduta la nostra concessione, continuiamo a gestire l'A22 grazie ad una proroga. Il Governo prima sembrava orientato alla gara europea. Ci siamo preparati a sostenerla chiedendo garanzie bancarie per un miliardo e mezzo. Poi il Consiglio di Stato è intervenuto annullando il bando. Nel frattempo avevamo notificato a Bruxelles la richiesta di esaminare la particolarità della nostra situazione», introduce Duiella. Auto-brennero è l'unica concessionaria italiana per cui il contrat-



(Da sin.) Paolo Duiella, Paolo Tovo, Walter Pardatscher e Carlo Costa

to siglato 50 anni fa prevede il vincolo al finanziamento trasversale. «Abbiamo accantonato titoli di Stato per 550 milioni, finalizzati al tunnel del Brennero e al quadruplicamento dei binari ferroviari di accesso a Verona. Mancano però le modalità tecniche per svincolare l'importo», chiarisce Pardatscher. Infine la Spa ha reso disponibile in maggio 35 milioni, come previsto da una convezione siglata con la Provincia nel 2004, per la Mediana tra Nogarole Rocca e Nogara, via Isola della Scala (20 milioni), dove dovrebbe sorgere un centro logistico e per un secondo accesso dall'autostrada alla piattaforma del Quadrante Europa (15 milioni).

Poi lo Sblocca Italia. «L'art. 5 non proroga le concessioni

ma stimola a proporre nuove forme di contratto, formulate anche da aggregazioni tra le società autostradali, che prevedano investimenti a fronte di ritocchi minimi sui pedaggi», prosegue. «Non temiamo le gare, ci siamo da poco aggiudicati in Ati tre concessioni per il corridoio Cispadano (Reggiolo Rolo-Ferrara), Ferrara-Porto Garibaldi e Campogalliano-Sassuolo». «Se il verdetto di Bruxelles sarà positivo anche i costruttori veronesi potranno ottenere commesse per la terza corsia?», domanda Serpelloni. «Siamo l'unico concessionario che appalta tutti i lavori, non utilizziamo nostre imprese. Speriamo di bandire le gare già nel 2015», conclude l'ad. ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA

E si accelera sul sistema tangenziali

A Roma per la Tav, tornano a Verona anche con il Si.ta.ve. il sistema di tangenziali venete a pagamento, per le auto quindi, che correrà anche nel nostro territorio. Erano andati alla Conferenza per chiedere il minore impatto possibile dei treni superveloci, e ai loro territori daranno una notizia in più, gli amministratori di Castelnuovo del Garda, Sona, Sommacampagna e Peschiera del Garda. Vale a dire: il Governo sta premendo sulla Regioni Veneto e Lombardia affinché accelerino con il progetto del Sistema di tangenziali venete che nella nostra provincia, dal confine con Brescia, consisteranno in una superstrada a quattro corsie fino all'imbocco dalla tangenziale sud che già ora dalla zona del Quadrante Europa-Sommacampagna arriva a Vago di Lavagno (quattro corsie). Da lì poi dovrebbe partire una nuova strada a quattro corsie, a sud dell'autostrada A4, fino al confine con Vicenza e da lì proseguire fino a Padova. Il tutto da costruire in project financing. E poi a pedaggio. La Tav dovrà tenere conto di questa strada (Sommacampagna e Sona sono interessati) ed ecco perché ieri il capo struttura del ministero delle infrastrutture Ercole Incalza, ne ha parlato. Il Governo spinge sulla Tav e anche sul Si.ta.ve. **E.G.**

**L'ad Pardatscher:
«Accantonati 550
milioni per il
tunnel al Brennero
e binari ferroviari
per Verona»**

Al fine di evidenziare gli **effetti cumulativi** che impattano sul territorio di Caselle di Sommacampagna ricordiamo anche questo altro articolo, sempre dell'Arena a titolo: "L'A22: aspettiamo la Ue ma pronti a fare i lavori" con sottotitolo "Concessione scaduta e ora tocca a Bruxelles dare il via libera I vertici: «Appalteremo tutti i cantieri della terza corsia»" e sopra titolo: "AUSTRADE. A Nogarole nel convegno sullo «Sblocca Italia» il punto delle infrastrutture", dal quale estraiamo queste frasi:

" Il giorno dopo la conversione in legge dello Sblocca Italia, i vertici di **Autostrada del Brennero A22 Spa** sono soddisfatti ma cauti: ... omississ... sarà possibile mettere a gara i lavori per la terza corsia, importo superiore ai 600 milioni, e **sostituire o risanare i sovrappassi**" ... omississ ... "...la Spa ha reso disponibile in maggio 35 milioni, come previsto da una convezione siglata con la Provincia nel 2004, per la Mediana tra Nogarole Rocca e Nogara, via Isola della Scala (20 milioni), dove dovrebbe sorgere un centro logistico e **per un secondo accesso dall'autostrada alla piattaforma del Quadrante Europa (15 milioni)**"

Oltre alla Ferrovia AV/AC, alla 3^a Corsia dell'A22 e alla SI.TA.VE, il territorio di Caselle sarà interessato da una nuova Viabilità (da 15 milioni di euro) che collegherà l'INTERPORTO con l'AEROPORTO di Verona.

E, a proposito di Aeroporto, dobbiamo ricordare che l'Aeroporto "Valerio Catullo" di Verona è ancora mancante del Decreto di Compatibilità Ambientale, perché mai sottoposto alla procedura di VIA ed è pertanto evidente che qualsiasi nuovo intervento, compreso la "Linea Ferroviaria AV/AC Torino-Venezia: tratta AV/AC Milano-Verona", qualora questa abbia da interessare il territorio di Caselle deve valutare gli effetti "additivi e cumulativi", creati dalla sommatoria degli impatti ambientali creati dalla compresenza delle infrastrutture sovra comunali che interessano l'abitato di Caselle.

AEROPORTI. Per le procedure seguite. Ma il nodo è l'intesa con Orio

Sea attacca Save, scontro frontale nei cieli del Catullo

Ricorso straordinario al Capo dello Stato da parte dei milanesi contro l'arrivo dei veneziani a Verona

Maurizio Battista

Era stato annunciato ed è arrivato puntuale. Sul cielo del Catullo si sta consumando una battaglia senza esclusioni di colpi tra Sea e Save che coinvolge quindi i principali poli aeroportuali del Nord Italia in uno scontro frontale.

La società di gestione di Malpensa e Linate, la milanese Sea, ha deciso infatti di presentare ricorso straordinario al Presidente della Repubblica contro l'operazione che ha permesso alla concorrente veneziana Save di entrare nella società Catullo e di scalarla fino al 35%. Che la procedura seguita non piacesse a tutti era noto al punto che il percorso seguito da Save è stato studiato e avallato da schiere di esperti avvocati (con il precedente già seguito per lo scalo di Treviso) ed era stato richiesto anche un parere a Enac il 13 settembre 2013: ma per le operazioni sotto il 5% l'ente non ha competenza per intervenire.

Ma le implicazioni di questo scontro vanno ben oltre e toc-



L'aeroporto Catullo, partecipato al 35% da Save

cano da vicino Verona e Montichiari. Perché Sea è socia con il 30,98 di Sacbo, la società che gestisce Orio al Serio. Il cda di Orio al Serio si era spaccato proprio sul punto del ricorso mettendo in minoranza Sea: i bergamaschi non vogliono andare allo scontro con Save e il Catullo perché si è aperto un canale di dialogo che potrebbe portare in tempi brevi a un accordo per coinvolgere Orio nella gestione di Montichiari (la cui concessione è in mano della Catullo) per i voli cargo.

A Sacbo farebbe comodo ave-

re a disposizione la pista bresciana, che non solo è lunghissima e comoda per i cargo ma è anche dotata di molte infrastrutture e ha buoni collegamenti stradali.

Del resto, quando ci sono stati i lavori di rifacimento della pista bergamasca, non pochi courier si sono spostati a Montichiari, primo fra tutti Dhl, trovandosi molto bene. Ora che Orio ha limitazioni nei voli notturni, la ricerca di uno scalo vicino e che non si trovi in prossimità di centri abitati è visto come un tesoro da non

perdere. E gli stessi corrieri preferiscono la vicina Montichiari rispetto alla lontana Malpensa.

Ma Sea non può permettersi tutto questo. Non può permettere che Save conquisti terreno allargandosi proprio in Lombardia e su scali di sua pertinenza, portando via voli e traffico, nel momento in cui già sta soffrendo perché il piano nazionale del ministro Lupi sta rafforzando Linate e svuotando Malpensa. Avanti di questo passo la porta intercontinentale del Nord diventerà la serenissima Venezia, altro che Malpensa.

A questo punto, Sea tenta il tutto per tutto con un ricorso, tardivo, addirittura al presidente della Repubblica mentre Marchi, patron di Save, chiede che il ricorso sia almeno al Tar: la via giuridica contro la via politica. Ma lo scontro è anche interno a Sacbo, dove i bergamaschi puntano all'accordo con Verona e Venezia e i milanesi vanno alla guerra, per cui anche la stabilità della società bergamasca diventa problematico.

E Verona abbozza: può rendere Montichiari finalmente operativo e soprattutto con l'accordo può bloccare il ricorso di Sacbo contro la concessione di Montichiari che ha già portato in primo grado all'annullamento del titolo concessorio e ora è davanti al Consiglio di Stato: l'udienza è il prossimo 25.

Se anche questo darà ragione a Sacbo e torto al Catullo la concessione andrebbe a gara europea. Un pasticcio insomma, che l'accordo potrebbe mettere a posto. Senza dimenticare che su tutto questo vigilano Enac e ministero dei Trasporti. Diranno qualcosa? ●

© PRODUZIONE SIVVA

Da quanto evidenziato in questi articoli, nei prossimi anni, il territorio di Caselle, sarà interessato dai CANTIERI della Ferrovia TAV, dai CANTIERI della nuova Autostrada SI.TA.VE., dai CANTIERI della 3^a Corsia dell'A22, dai CANTIERI dell'Aeroporto: "Valerio Catullo", dai CANTIERI del Nuovo Centro Commerciale da 70.000 mq (in zona Corte Palazzina) e dal CANTIERE della nuova Viabilità per il Quadrante Europa... e tutto questo accade e accadrà senza che mai siano effettuate delle valutazioni di impatto ambientale che vadano a verificare gli effetti cumulativi e interattivi che questo insieme di infrastrutture andranno a creare - come impatti ambientali - sul territorio di Caselle di Sommacampagna.



http://www.video.mediaset.it/video/tg5/indignato_speciale/493911/in-pericolo-il-territorio-del-lugana-doc.html

Concludiamo la citazione degli articoli, ricordando che nel “TG5” delle ore 13 di oggi, nella rubrica “**INDIGNATO SPECIALE**” è andato in onda un servizio sulla TAV: “**In pericolo i territori del Lugana DOC**”.

Si inviano queste ulteriori considerazioni, perché dovrebbero essere svolte indagini sulla **violazioni della Direttiva VIA** non solo sulla “**VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE**” ma che siano accertate se vi sono delle **violazioni della Direttiva VIA** anche sulla “**VERIFICA DI OTTEMPERANZA**” inerente il progetto della “**Linea Ferroviaria AV/AC Torino-Venezia: tratta AV/AC Milano-Verona**” perché - non avendo ancora preso visione delle Delibere di Consigli Comunali - forse i Sindaci (*dato il breve tempo concesso dalla VIA SPECIALE che si applica in Italia*), potrebbero aver fatto della “confusione” tra le due procedure e potrebbero quindi aver commesso degli errori che potrebbero inficiare il loro deliberato.

Tutto ciò premesso, si rinnovano le richieste come già formulate nelle comunicazione del 20.10.2014:

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, Sonza, 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