



## COMMISSIONE EUROPEA

DIREZIONE GENERALE

AMBIENTE

Direzione A - Affari giuridici e protezione civile

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

Il Capo Unità

Bruxelles, 01.02.2010  
ENV.A.1/MA/mm/ ARES (2010)51732

Beniamino Sandrini  
Via del Fante n. 21  
I-37066 Sommacampagna (Verona)  
E-mail: sandriben@tin.it

### **Oggetto: pratica EU-Pilot 488/09/ENVI**

**Sue comunicazioni: 23/3/2009, 02/5/2009 (e-mail), 12/5/2009 (e-mail), 10/6/2009 (e-mail), 11/6/2009 (e-mail), 1/7/2009 (e-mail), 15/7/2009 (e-mail), 20/7/2009 (e-mail), 1/8/2009, 3/9/2009 (e-mail), 28/9/2009 (e-mail), 29/9/2009 (e-mail), 02/10/2009 (e-mail), 05/10/2009, 6/11/2009 (e-mail), 13/11/2009**

### **Ns lettera del 6/7/2009**

Gentile signore,

mi riferisco alla pratica in oggetto, avviata a seguito della Sua segnalazione del 23 Marzo 2009, e successive integrazioni, relative a presunte violazioni della direttiva 85/337/CEE, e sue modifiche, (la direttiva VIA) nonché della direttiva 2001/42/CE (la direttiva VAS), nella provincia italiana di Verona.

Nella Sua segnalazione Lei contestava, in primo luogo, la mancata effettuazione di VIA prima del rilascio dell'autorizzazione alla realizzazione di un terminale ferroviario per il trasporto combinato (c.d. Terminal 3), autorizzato il 20 maggio 2008 all'interno del perimetro dell'interporto Quadrante Europa, nonché in relazione ad altri progetti non meglio precisati, autorizzati all'interno del medesimo interporto, successivamente all'entrata in vigore della direttiva VIA.

In secondo luogo, Lei contestava la mancata effettuazione di VAS relativamente a modifiche ed estensioni del medesimo interporto Quadrante Europa, successivamente all'entrata in vigore della direttiva VAS, e in particolare in relazione all'approvazione del nuovo Master Plan dello stesso Quadrante Europa.

Per valutare l'esistenza di possibili violazioni delle direttive menzionate, in relazione alle situazioni denunciate, questi servizi hanno chiesto alle autorità italiane, nell'ambito della pratica EU-Pilot in oggetto, informazioni di dettaglio sul progetto denominato Terminal 3 e sul nuovo Master Plan dell'interporto Quadrante Europa. Le autorità italiane hanno risposto in data 14.09.09 e 28.10.09.

Relativamente alla presunta carenza di VIA per il progetto Terminal 3, occorre innanzitutto osservare che la realizzazione di un terminal ferroviario per il trasporto combinato non è un progetto che ricada tra le categorie di progetto di cui all'Allegato I della direttiva VIA, per le quali una VIA è obbligatoria. L'assenza di VIA prima dell'autorizzazione dei lavori per la realizzazione del Terminal 3 non configura quindi, di per sé, una violazione della direttiva VIA.

Si è dunque verificato se il progetto Terminal 3 rientrasse in una delle categorie di cui all'Allegato II, della direttiva VIA, e in particolare nella categoria di cui al n. 10 (c): "Costruzione di ferrovie (...) e di terminali intermodali"; o nella categoria di cui al n. 13: "modifiche o estensioni di progetti (...) già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione che possono avere notevoli ripercussioni sull'ambiente".

Le autorità italiane hanno precisato che il progetto Terminal 3 costituisce il 3° modulo di un progetto comunemente denominato Terminal Gate, interno al Quadrante Europa, che consiste nell'ammodernamento dell'impianto ferroviario preesistente, in sostituzione dell'infrastruttura ferroviaria degli anni '80, e non comporta alcuna estensione o trasformazione urbanistica dell'area di 42.000 mq già occupata da binari di presa e consegna, che sono stati dimessi per la realizzazione della nuova infrastruttura. Pare pertanto potersi condividere l'affermazione secondo cui il progetto Terminal 3 rientra nella categoria di progetto di cui all'Allegato II, n. 13, "modifiche o estensioni di progetti (...) già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione". Per tale categoria di progetto, la direttiva prevede l'obbligo di procedere a una verifica di assoggettabilità a VIA (c.d. "screening") prima dell'autorizzazione, nel caso in cui le modifiche o estensioni siano suscettibili di avere notevoli ripercussioni sull'ambiente.

Risulta che l'interporto ha movimentato nel 2008 circa 26 milioni di tonnellate di merci. L'incremento derivante dall'ammodernamento del terminal ferroviario è stimato in un massimo oscillante tra l'8% e il 13%, in caso di utilizzazione ottimale.

Come ho già avuto modo di precisare in analoghe occasioni, la valutazione in concreto se tale incremento del traffico ferroviario consentito dal Terminal 3 possa avere notevoli ripercussioni sull'ambiente tali da imporre uno screening ai sensi della direttiva 85/337/CEE, compete *in primis* alle autorità nazionali. Sulla base delle informazioni raccolte, non è possibile a questi servizi giungere alla conclusione che le modifiche dell'infrastruttura ferroviaria introdotte dal Terminal 3 abbiano notevoli ripercussioni sull'ambiente, tali da rendere obbligatorio uno screening ai sensi della direttiva VIA, e pertanto non è possibile a questi servizi contestare la valutazione operata dalle autorità nazionali competenti.

Le ricordo che, perché la Commissione possa avviare nei confronti di uno Stato membro una procedura di infrazione per cattiva applicazione della direttiva VIA, è necessario che questa disponga di evidenze che consentano di concludere che vi è stato un errore di giudizio manifesto da parte delle autorità competenti che hanno deciso di non sottoporre a screening la modifica controversa. Questa interpretazione è suffragata dalla giurisprudenza della Corte di Giustizia in materia di onere della prova (si veda ad esempio la sentenza della Corte nel caso C-508/03).

Relativamente alla presunta carenza di VIA per altri progetti, non meglio precisati, già autorizzati all'interno del Quadrante Europa successivamente all'entrata in vigore della direttiva VIA, occorre osservare che dalle informazioni raccolte non è possibile evincere la presenza di progetti appartenenti a una delle categorie di progetto di cui all'Allegato I della direttiva VIA, per i quali vige l'obbligo di sottoposizione a VIA prima dell'autorizzazione.

Anche dalla documentazione da Lei prodotta e relativa all'attività del Consorzio ZAI e all'interporto Quadrante Europa, che risulta progettato approvato ed attivato a fine anni '70 - inizio anni '80, non è possibile a questi servizi evincere la presenza di progetti il cui iter autorizzativo sia stato avviato dopo il 3 luglio 1988, che appartenessero a una delle categorie dell'Allegato I della direttiva VIA, che siano stati autorizzati in carenza di VIA, in cui perciò si configuri una possibile violazione della direttiva stessa.

Relativamente alla presunta carenza di VAS del nuovo Master Plan del Quadrante Europa, Le comunico che autorità italiane hanno precisato che il documento "Master Plan" che si ripropone la riqualificazione urbanistica di un'area estesa su 4,2 milioni di metri quadrati, racchiusa tra l'intersezione della ferrovia Monaco Bologna con la ferrovia Torino Trieste, a nord-est e l'intersezione dell'autostrada Brennero-Modena con l'autostrada Milano-Venezia, a sud ovest, è un documento programmatico che è stato alla base della variante n. 2 al piano d'area vasta della Regione Veneto, anch'esso denominato "Piano d'area quadrante Europa". Risulta che il relativo Piano urbanistico attuativo, predisposto al Consorzio ZAI, non ha ancora concluso le verifiche urbanistiche ed ambientali, propedeutiche alla sua formale approvazione da parte del Consiglio Comunale di Verona. La procedura di VAS, per la quale l'autorità ambientale competente è la Regione Veneto, rientra tra queste verifiche. Per avere informazioni o esprimere osservazioni in merito a tempi e strumenti delle verifiche urbanistiche ed ambientali in corso, Le consiglio quindi di rivolgersi direttamente alle autorità nazionali competenti.

Considerato quanto testé illustrato, e che non è tra l'altro escluso che le autorità competenti dispongano una VAS prima della sua approvazione, questi servizi non sono in grado, di identificare possibili violazioni della direttiva VAS in relazione al Piano urbanistico menzionato.

Relativamente al Suo messaggio di posta elettronica del 20 luglio 2009, in cui Lei auspica che la Commissione possa permetterLe di avere accesso, agli atti da Lei richiesti al Consorzio ZAI, debbo ribadire che l'azione della Commissione avviene nell'ambito delle sue prerogative, come stabilite dal Trattato, e non può eccedere tali prerogative, e che la competenza ad annullare atti nazionali o a rivolgere ingiunzioni alle autorità nazionali spetta solo ai giudici nazionali. Rilevo peraltro che in calce alla lettera del Consorzio ZAI del 17 luglio 2009 prot. n. 1977/09 di cui ha inoltrato copia, è precisata la possibilità di proporre ricorso al TAR Veneto avverso il diniego di accesso ai documenti che le è stato opposto.

Di conseguenza, sulla base di tutte le informazioni raccolte, e in considerazione di tutti gli elementi testé descritti, questi servizi non sono in grado di configurare possibili violazioni della normativa ambientale dell'Unione Europea in relazione alla Sua segnalazione. Le comunico pertanto che i servizi della Commissione, in assenza di nuovi elementi informativi che possano indurre a una diversa conclusione, entro quattro settimane dalla data della presente, provvederanno ad archiviare la Sua denuncia. Le ricordo che, perché tali elementi possano essere presi in considerazione e giustificare un riesame da parte di questi servizi, essi debbono essere elementi nuovi, che non siano già stati sollevati in una delle Sue precedenti comunicazioni, debbono essere esaurienti, e strettamente attinenti all'oggetto della pratica.

La prego di gradire i miei distinti saluti



Julio GARCÍA BURGUÉS  
Capo Unità