

PROJECT
TO
PROTECT
COME SALVARE
CASELLE
PROGETTARE
PER
PROTEGGERE
www.vivicaselle.eu

Caselle d'Erbe, 14.11.2017

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.

Alla Provincia di Verona
Settore Ambiente - VIA - VAS
ambiente.provincia.vr@pecveneto.it

Al Ministero dell'Ambiente
Direz. Generale V.I.A. - V.A.S.
dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it

e per conoscenza:

Al Sindaco di Verona
protocollo.informatico@pec.comune.verona.it

Al Sindaco di Sommacampagna
sommacampagna.vr@cert.ip-veneto.net

Al Sindaco di Sona
sona.vr@cert.ip-veneto.net

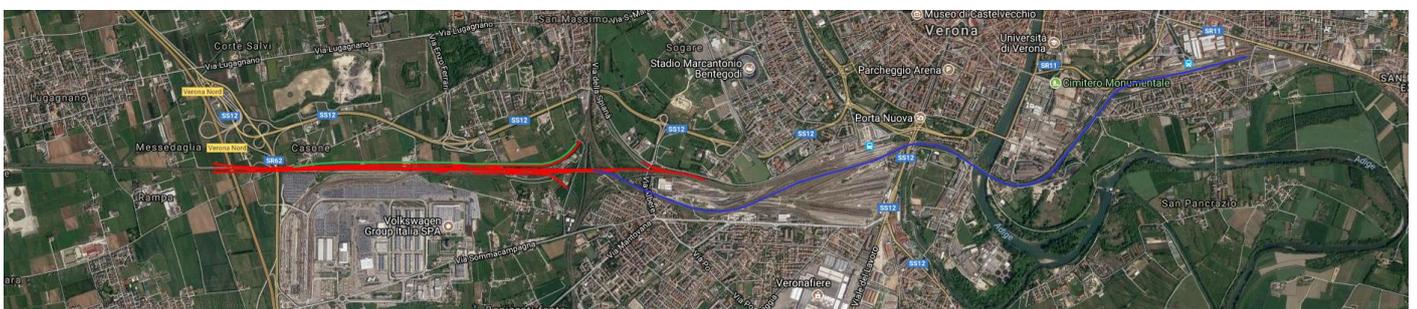
Alla Regione Veneto
Settore Ambiente - VIA - VAS
coordinamento.commissioni@pec.regione.veneto.it

Oggetto:

Osservazione all'Istanza di VIA relativa al Nodo FFSS di Verona

Se con parere n° 2543 nella seduta del 27 Ottobre 2017... la CT VIA si è espressa in merito al progetto denominato: "Linea AV/AC Torino-Venezia - Lotto funzionale tratta Brescia-Verona - Nodo AV/AC di Verona: Ingresso Ovest" (il cui provvedimento è ora in attesa di emissione del Parere del MIBACT), visto che dopo pochi mesi da quell'Istanza di VIA ne è stata presentata una nuova, con oggetto: "Linea AV/AC Torino-Venezia - Lotto funzionale tratta Brescia-Verona - Nodo AV/AC di Verona: Ingresso Est", ciò evidenzia che siamo in presenza di un classico esempio di "salame slicing" e di violazione della V.I.A.?

E che siamo in presenza di un classico esempio di "salame slicing" basterebbe prendere visione della mappa come riportata sul sito web VIA-VAS del Ministero dell'Ambiente dove sono evidenziati "assieme" i due progetti, sia l'Ingresso Ovest che l'Ingresso Est e pertanto - a parere mio - siamo in presenza di una evidente violazione della Direttiva VIA che vieta la suddivisione di progetti in sotto progetti a stralci.



Quando con il “nuovo” progetto: “Ingresso Est”, di fatto, si va ad interferire e a riprogrammare anche il “vecchio” progetto: “Ingresso Ovest”... parrebbe essere evidente che **deve essere effettuata una V.I.A. che sia complessiva ed unitaria dei due tratti ferroviari**, altrimenti siamo in presenza di un altro classico esempio di “**salame slicing**” con una evidente e chiara... **Violazione della Direttiva V.I.A.**



E che siamo in presenza di una **Violazione della Direttiva VIA** - attuata con il “**salame slicing**” questo è certificato quando si leggono articoli di giornali che riportano delle **dichiarazioni del Sindaco di Verona**

GRANDI OPERE TAV, ENTRO FINE MESE AL CIPE LA TRATTA PER VICENZA

«Central Park», l'ok di Ferrovie Sboarina: «Iniziato il percorso» Primo passo, lo spostamento dei treni merci

Se con delle decisioni di un progetto (ancora durante l'avvio di una Istanza di VIA) quello relativo all'**Ingresso Est**, vai ad interferire con le decisioni di un altro progetto (del quale la VIA sarebbe stata conclusa), quello relativo all'**Ingresso Ovest** e con questi **due progetti** (operando un “salame slicing”) si sarebbe deciso di **spostare treni merci all'interno dell'Interporto del Quadrante Europa** (mai sottoposto alla VIA) parrebbe essere evidente che il **Nodo di Verona**, compreso l'Interporto, **va esaminato con un'unica Istanza di VIA unitaria** che verifichi-analizzi tutti gli effetti diretti e indiretti che questa progettazione va a creare.

Tav, Ferrovie apre al Central Park Sboarina: «La macchina è avviata»

Il sindaco incassa un primo sì a Roma: «Piena disponibilità di Rfi, il lungo percorso inizia adesso **Alta velocità e scalo merci saranno un'unica partita**». A giorni la tratta per Vicenza andrà al Cipe

Quando il Sindaco di Verona sostiene che “**Alta Velocità**” e “**Scalo Merci**” **saranno un'unica partita**, al Sindaco va ricordato che se poi egli vuole **spostare dei treni nelle aree dell'Interporto del Quadrante Europa**, in questa **unica partita** - e unico e unitario procedimento di VIA - **deve essere inserita anche la progettazione di qualsiasi opera che abbia da essere prevista all'interno del Quadrante Europa.**

L'ARENA
Sabato 11 Novembre 2017

Cronaca 15

LA CITTÀ CHE CAMBIA. Il sindaco e l'assessore Segala a Roma da Maurizio Gentile amministratore delegato e dg di Rfi. Con loro anche l'esponente regionale De Berti

Central Park e Alta velocità avanzano insieme

Comunicata alle Ferrovie l'intenzione di fare un parco sull'area dello scalo merci come contropartita per la Tav. Sboarina: «Il percorso sarà lungo ma le premesse sono buone»



Se per la realizzazione dell'Ingresso Est il Comune di Verona chiede - come opera compensativa - la realizzazione di un "Central Park", **trasferendo tutte le attuali infrastrutture ferroviarie all'interno delle aree dell'Interporto: Quadrante Europa**, parrebbe essere evidente che serve una VIA unica e unitaria.



Central Park
Un rendering, presentato in campagna elettorale dal neo sindaco Federico Sboarina, per il futuro dell'ex Scalo Mercè di Verona Sud. L'assessore Ilaria Segala ha presentato una proposta di delibera per un accordo con Rfi sulla base delle opere compensative sulla Tav.

«Central Park» come opera compensativa in cambio del passaggio in città della Tav

Proposta di delibera dell'assessore Segala a Rfi. Le altre richieste e il nodo degli espropri

Il sottoscritto, è da anni che segnala che l'Interporto: Quadrante Europa... **non è mai stato sottoposto, ne a VIA e tantomeno a "screening"** ed è evidente che se il progetto della Tav di Verona va ad interferire con le aree e le infrastrutture del Quadrante Europa... **deve esserci una VIA unitaria**.

Che il Comune di Verona - nel procedimento di VIA dell'Ingresso Est - abbia intenzione di chiedere come opera compensativa la realizzazione del Central Park... se è condivisibile, va ricordato che è da decenni che l'Interporto Quadrante Europa crea impatti ambientali al centro abitato di Caselle che confina a Ovest con questa infrastruttura sovracomunale.

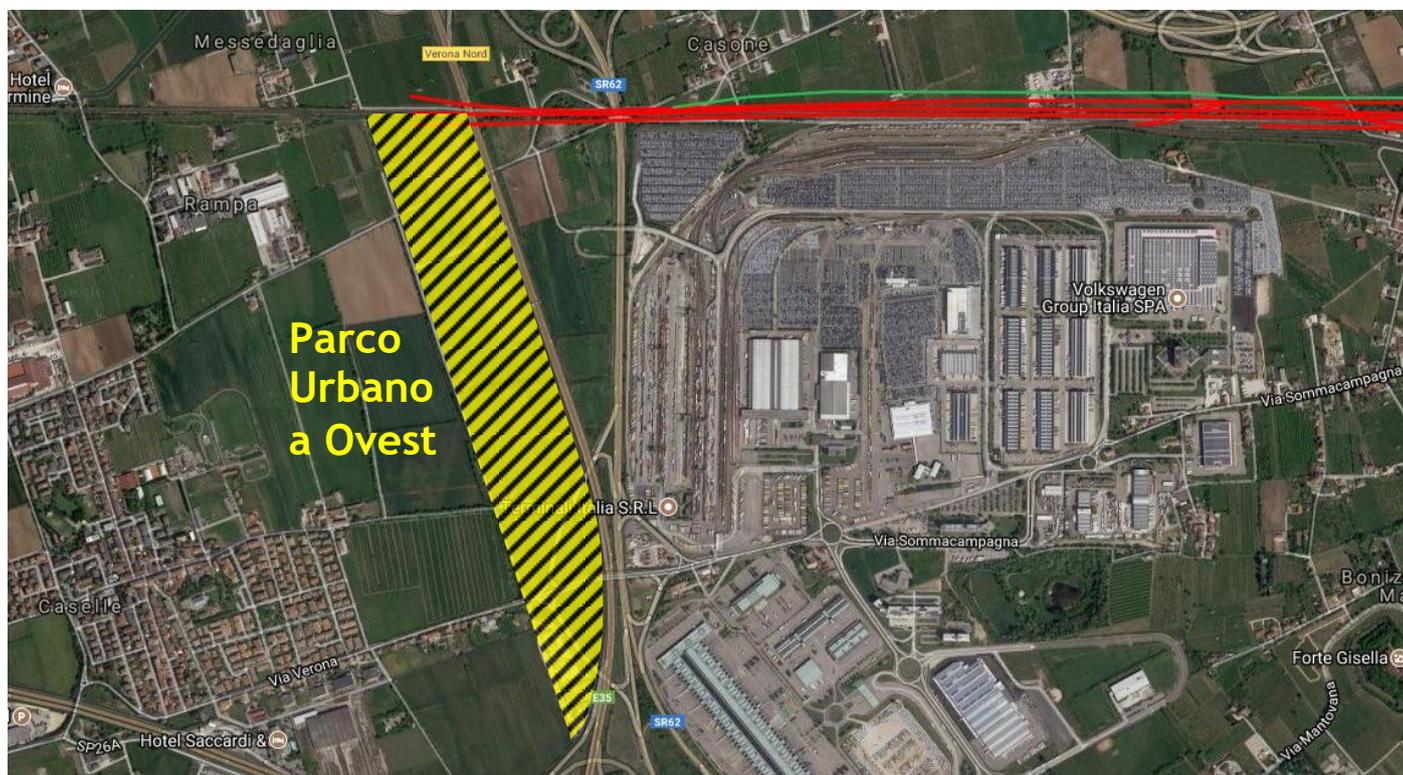
Ed è quindi evidente che... **serve una VIA unitaria su tutte le opere FF.SS.**

URBANISTICA. Compensazioni Tav: la Giunta vuole solo verde pubblico



Il Central Park all'ex scalo Fs

«MEZZO MILIONE DI METRI». Un primo passo per dare corpo all'idea di un «Central Park» all'ex scalo merci ferroviario, tra Santa Lucia e la stazione di Porta Nuova. La Giunta guidata dal sindaco Federico Sboarina ha approvato una delibera, che andrà al voto in Consiglio comunale, relativa al progetto preliminare dei treni Tav. Tra le opere compensative il sindaco chiede «la realizzazione di un parco le cui dimensioni dovranno essere le più ampie possibili». Niente edifici, solo verde: «Vogliamo tutti i 500mila metri quadri». **GIARDINI PAG 11**



E se il Comune di Verona - per il progetto relativo a: **“Linea AV/AC Torino-Venezia - Lotto funzionale tratta Brescia-Verona - Nodo AV/AC di Verona: Ingresso Est”** (ma anche Ingresso Ovest)... chiede come **Opera Compensativa** la Realizzazione del Central Park, parrebbe essere evidente che tra il centro abitato di Caselle e l’Interporto: Quadrante Europa, **debba essere realizzata come Opera Compensativa un altro Parco Urbano** (vedi sopra) che possa essere area di filtro e di fitodepurazione degli inquinanti conseguenti al traffico automobilistico di cui l’Interporto: Quadrante Europa ne è l’attrattore Principale.

In questo contesto - e a sostegno delle tesi del sottoscritto - assume una rilevanza importante l’**Osservazione del Consorzio ZAI - Interporto di Verona** <http://www.va.minambiente.it/File/Documento/198885> pubblicata sul sito web del Ministero dell’Ambiente VIA-VAS il 9 Febbraio 2017 e relativa alla **Istanza di VIA** del progetto: **“Linea AV/AC Torino-Venezia - Lotto funzionale tratta Brescia-Verona - Nodo AV/AC di Verona: Ingresso Ovest”** che viene riprodotta anche in **ALLEGATO** alla presente Osservazione.

Se ad oggi mancano solo 4 giorni alla scadenza (18.11.2017) per presentare Osservazioni alla Istanza di VIA relativa al progetto: **“Linea AV/AC Torino-Venezia - Lotto funzionale tratta Brescia-Verona - Nodo AV/AC di Verona: Ingresso Est”**, sul sito web del Ministero dell’Ambiente VIA-VAS, ad oggi, non risultano essere state presentate Osservazioni alla VIA predisposte dal Comune di Sonza e di Sommacampagna.

Per dovere di cronaca va detto che in merito alla Istanza di VIA **“Linea AV/AC Torino-Venezia - Lotto funzionale tratta Brescia-Verona - Nodo AV/AC di Verona: Ingresso Ovest”**... se il Comune di Sonza ha presentato una sua Osservazione www.va.minambiente.it/File/Documento/192078, il Comune di Sommacampagna non ha presentato nessuna Osservazione a tutela della Qualità di Vita dei residenti di Caselle.

Ciò premesso come **Osservazione alla Istanza di VIA** relativa al progetto: **“Linea AV/AC Torino-Venezia - Lotto funzionale tratta Brescia-Verona - Nodo AV/AC di Verona: Ingresso Est”**...

SI CHIEDE sia predisposta una **“UNICA” ISTANZA di V.I.A.** che comprenda e valuti assieme ed in tutta la sua interezza le sommatorie del progetto denominato: **“INGRESSO EST”**, del progetto denominato **“INGRESSO OVEST”** e soprattutto che comprenda anche il quanto già realizzato (e ancora da realizzare) nell’INTERPORTO: QUADRANTE EUROPA... anche in rapporto alla **Sentenza della Corte di Giustizia UE 26 luglio 2017, C-196/16 e C-197/16 - VIA "ex post" (***)**.

Certo di una analisi e valutazione... *“super partes”* di quanto oggi inviato... si porgono distinti saluti.

Un cittadino *“nativo”* di Caselle:

Beniamino Sandrini

(***) www.va.minambiente.it/it-IT/Comunicazione/DettaglioAreaGiuridica/1091



Verona li, 21 NOV. 2016

Prot. n° 3574/16

Spett.le
**Ministero dell'Ambiente e della Tutela
del Territorio e del Mare**
DVA Direzione Generale Valutazioni Ambientali
Divisione II
Via Colombo, 44
00147 Roma

INVIATA VIA PEC A: dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it

p.c. Spett.le
Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
Piazza della Croce Rossa, 1
00161 Roma

INVIATA VIA PEC A: segreteriaacda@pec.rfi.it

p.c. Spett.le
Comune di Verona
Assessore alla Pianificazione Urbanistica
Area Gestione Territorio
Via Pallone, 9
37121 Verona

INVIATA VIA PEC A: protocollo.informatico@pec.comune.verona.it
urbanistica@pec.comune.verona.it

p.c. Spett.le
Regione Veneto
Area Tutela e Sviluppo del Territorio
Direzione Commissioni Valutazioni
Unità Organizzativa VIA
Palazzo Linetti - Calle Priuli Cannaregio, 99
30121 Venezia

INVIATA VIA PEC A: dip.territorio@pec.regione.veneto.it

OGGETTO: Consorzio Zai-Interporto Quadrante Europa. Espressione di osservazioni nell'ambito della procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale (ai sensi del D.Lgs. 152/2006) relativa alla realizzazione della tratta AV/AC Brescia-Verona Nodo di Verona- Ingresso Ovest, da parte di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

Si evidenzia che il Consorzio ZAI di Verona è un Ente pubblico associativo di diritto speciale, costituito con il d.lgs. 24 aprile 1948 n. 579 tra Provincia, Comune e C.C.I.A.A. di Verona, con

Consorzio per la Zona Agricola Industriale • Via Sommacampagna, 61 • Casella Postale 81 • 37137 VERONA - INTERPORTO
Tel. +39 045 8622060 • Fax +39 045 8622219 • Registro Imprese e Codice Fiscale 800 0133 023 4 • P. IVA 008 4950 023 6
E-mail: consorzio.zai@qevr.it • Pec: consorzio.zai@pec.qevr.it • <http://www.consorziozai.it> • <http://www.quadranteeuropa.it>





finalità di interesse generale in funzione dell'industrializzazione e sviluppo del territorio veronese. Il Consorzio ZAI è l'Ente gestore dell'Interporto Quadrante Europa, localizzato nell'omonima zona in Comune di Verona.

Ciò premesso, in relazione alla consultazione della documentazione di progetto preliminare relativa alla realizzazione della tratta AV/AC Brescia-Verona Nodo di Verona- Ingresso Ovest, il Consorzio ZAI, presenta di seguito le proprie osservazioni.

In una valutazione generale di impatto dell'opera, tenuto conto della interconnessione lato ovest prevista dal progetto con lo scalo ferroviario del Quadrante Europa, si esprime **parere favorevole sul progetto a condizione che vengano recepite le seguenti richieste:**

1. L'Interporto Quadrante Europa grazie ai terminali intermodali ivi presenti, nel 2015 ha movimentato 713.000 TEU confermando la sua posizione di primato a livello italiano ed europeo. L'osservazione è relativa al progetto del nuovo Terminal indicato a sud dell'attuale fascio A/P della stazione di Quadrante Europa i cui binari, così come rappresentati nelle planimetrie risultano di lunghezza di circa 500 m e quindi non in linea con le future previsioni di realizzo in detta area di un nuovo Terminal atto ad ospitare treni di lunghezza pari a 750/1000 m che a partire dal 2025 potranno attraversare il nuovo valico ferroviario del Brennero. In relazione a ciò il progetto preliminare della tratta AV/AC Brescia-Verona Nodo di Verona- Ingresso Ovest **dovrà consentire in futuro la connessione con il Quadrante Europa in modo da poter realizzare nella zona sud dell'attuale fascio A/P della stazione di Quadrante Europa un nuovo terminale di lunghezza pari a 750/1000 m** analogamente allo Studio di Fattibilità del marzo 2016 predisposto da RFI S.p.A. Direzione Commerciale Esercizi Rete, Pianificazione Sviluppo Servizi – S.O. Progettazione Funzionale, presentato al Consorzio Zai e di cui si allega elaborato grafico in formato PDF (ALL: n. 1).
2. Una seconda osservazione riguardante gli aspetti ferroviari del progetto presentato è inerente l'esercizio che sarà possibile effettuare sulla rete, con particolare riferimento alla manovra ferroviaria. Essa risulta infatti essere di primaria importanza per l'intera produzione di un servizio ferroviario merci efficiente in grado di competere con il trasporto stradale e di affrontare le sfide poste dalle innovazioni legate all'esercizio di treni intermodali lunghi fino a 750 metri e dai relativi dettami comunitari. Se infatti sarà di competenza di Rete Ferroviaria Italiana l'adeguamento del fascio Arrivi/Partenze della Stazione Quadrante Europa di Verona, la scrivente intende porre attenzione sugli aspetti relativi all'effettuazione dei servizi di manovra primaria, indispensabili per un corretto funzionamento delle operazioni di terminalizzazione. In particolare si evidenzia come la linea indipendente merci transita, in QE, a nord dell'attuale MI – VE in area "Cason" e prosegue in direzione dell'asse del Brennero. Le osservazioni riguardano:
 - a. Non sono previsti dal progetto **binari di A/P da 750 m**, sempre che non si pensi di considerare i binari di attraversamento del QE (propri della linea merci indipendente), con funzioni di arrivo e partenza. Si ritiene che questa sia una limitazione importante per l'esercizio e per i servizi di manovra ferroviaria.
 - b. ~~Non risulta chiaro come si possano portare i treni provenienti dalla direzione Milano~~ nelle area di lavorazione all'interno del terminal. Dal progetto ciò sembra avvenire attraverso le due gallerie sottopassanti la linea AV, ma non si capisce quale sia l'asta/e di manovra utilizzata.



- c. Nell'area di lavorazione (a Sud dell'attuale fascio di arrivi e partenza) quali sono i **binari da 750m?**
 - d. Dal **Brennero** si giunge direttamente in QE, ma non sono evidenziati quali siano i binari di A/P da 750 m.
3. Per quanto riguarda il **nuovo sottovia e l'adeguamento di via Carnia**, si evidenzia che è già stato redatto il Progetto Preliminare che prevede la connessione diretta tra il casello autostradale di Verona Nord e il Quadrante Europa attraverso la strada mediana T4-T9, sovrapponendosi di fatto alla viabilità prevista dal "Nodo AV/AC di Verona: ingresso Ovest". Il tratto di strada previsto dal progetto preliminare permette l'accesso diretto all'interporto del Quadrante Europa ed è funzionale alla futura viabilità di connessione alla tangenziale Sud, prevista sia a livello strategico dal Piano di Assetto del Territorio sia come programmazione dal Piano degli Interventi. Premesso quanto sopra **si chiede che il progetto "Nodo AV/AC di Verona: ingresso Ovest" venga modificato recependo il succitato Progetto Preliminare già condiviso con gli enti territoriali**. Peraltro la nuova soluzione viabilistica risulta meno impattante sul territorio, non interferisce con edifici esistenti e garantisce comunque la continuità di via Carnia – Via Fenilon. Si allega elaborato grafico in formato PDF (**ALL: n. 1**).
4. Ulteriore osservazione di rilievo è quella relativa alla realizzazione da parte di RFI di una **cabina primaria nella zona est del Quadrante Europa** che comporta anche la realizzazione di alcune nuove tratte di linee elettriche aeree di alta tensione che transitano in aree consortili Interportuali a destinazione logistica e ferroviaria. A tal proposito si chiede che tali linee dovranno essere interrato o quanto meno prevedere i nuovi sostegni che **non dovranno interferire** con i futuri sviluppi ferroviari e terminalistici oltre che viabilistici dell'Interporto Quadrante Europa e non dovranno creare limitazioni allo sviluppo edilizio logistico delle nuove piattaforme. In relazione ad una delle nuove linee si chiede inoltre che **venga modificato un breve tratto di linea esistente** (linea Italferr Spa 132 Kv F233) in prossimità della connessione con la nuova linea di progetto. Si allega elaborato grafico in formato PDF (**ALL: n. 2**).

Distinti saluti

IL PRESIDENTE
Matteo Gasparato

S:\lettere\lettere 2010\osservazioni AV-AC nodo zai_AM_NB.doc

APPENDICE n° 1

Per quei Sindaci che... non avessero ancora ben compreso cos'è la **VIA**, si riporta estratto della TRECCANI

[http://www.treccani.it/enciclopedia/via_\(Dizionario-di-Economia-e-Finanza\)/](http://www.treccani.it/enciclopedia/via_(Dizionario-di-Economia-e-Finanza)/)

VIA (Valutazione di Impatto Ambientale) Procedura introdotta, per i Paesi europei, dalla direttiva 1985/337/CEE, successivamente modificata dalla direttiva 1997/11/CE, che si applica ai progetti pubblici e privati suscettibili di avere rilevanti impatti sull'ambiente. Si ispira all'esperienza statunitense del National Environmental Policy Act (NEPA), che negli anni 1980-90 rendeva obbligatoria l'EIA (Environmental Impact Assessment) per i progetti pubblici o finanziati con fondi pubblici. Scopo della VIA è quello di mettere in grado il decisore di prevenire l'eventuale impatto negativo sull'ambiente di opere in via di realizzazione e di permettere alla popolazione interessata di contribuire alla decisione in merito. Oggetto della valutazione è la compatibilità dei possibili impatti diretti, cumulativi e sinergici, con le caratteristiche dell'ambiente, e la verifica che i progetti rappresentino, tra le diverse possibili alternative, quella capace di evitare in massima misura gli impatti negativi e di minimizzare e compensare, in termini ambientali, quelli non ulteriormente evitabili.

Le direttive comunitarie sono state trasposte nelle leggi italiane attraverso un eterogeneo e complesso insieme di norme, riordinate dal d. legisl. 152/2006 e successive modificazioni. Le frequenti modifiche apportate a tale decreto ne rendono, tuttavia, complessa, e talvolta inefficace, l'applicazione. Nelle norme italiane, la procedura relativa a progetti di cui all'allegato 1 della direttiva 1985/337/CEE, per i quali la VIA è obbligatoria, è di competenza del ministero dell'Ambiente, della tutela del territorio e del mare. Per i progetti di cui all'allegato 2, che richiedono una verifica preliminare sulla necessità o meno di applicare la VIA, la competenza è delle Regioni, che la esercitano secondo proprie norme. La procedura VIA si svolge attraverso 8 momenti: la verifica di assoggettabilità (*screening*), se necessaria; la definizione dei contenuti (*scoping*) dello Studio di Impatto Ambientale (SIA); la presentazione e la pubblicazione del progetto corredato dallo SIA a cura del proponente; lo svolgimento di consultazioni con il coinvolgimento del pubblico; la valutazione dello SIA e degli esiti delle consultazioni; la decisione; l'informazione sulla decisione; il monitoraggio ambientale.

APPENDICE n° 2

Per quei Sindaci che... non avessero ancora ben compreso cos'è la **VAS**, si riporta estratto della TRECCANI

http://www.treccani.it/enciclopedia/vas_%28Dizionario-di-Economia-e-Finanza%29/

VAS (Valutazione Ambientale Strategica) Procedura di valutazione ambientale dei piani e dei programmi (P/P) introdotta nei Paesi europei dalla direttiva 2001/42/CE, finalizzata a garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente, a contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione e dell'adozione di piani e programmi al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile, ad assicurare che venga effettuata la valutazione ambientale di quei piani e programmi che possono avere effetti significativi sull'ambiente.

La direttiva stabilisce alcuni obblighi procedurali e lascia agli Stati membri ampia autonomia nel definire le specifiche modalità di integrazione della VAS negli strumenti di pianificazione e programmazione. Tali obblighi consistono, in primo luogo, nella duplice consultazione, all'avvio della elaborazione del P/P e prima della sua approvazione, di amministrazioni ed enti con competenze ambientali, così da tenere conto dei loro pareri; in secondo luogo nella consultazione, prima dell'approvazione del P/P, del pubblico e delle organizzazioni della società civile, che devono essere informati in modo completo e trasparente e messi in grado di partecipare alle decisioni; in terzo luogo nella predisposizione di un rapporto ambientale, che accompagna nelle consultazioni la proposta di P/P, nel quale sono descritti lo stato e le tendenze dell'ambiente, i prevedibili effetti ambientali derivanti dall'attuazione del piano o del programma e le valutazioni che hanno portato a selezionare le proposte rispetto alle altre ragionevoli alternative; infine, nel monitoraggio dell'attuazione del piano o programma, così da verificare il raggiungimento degli obiettivi di qualità ambientale e fare fronte tempestivamente, con opportune retroazioni, agli eventuali effetti indesiderati o imprevisti. La direttiva 2001/42/CE è stata trasposta nella normativa italiana con d. legisl. 152/2006, più volte in seguito modificato, che individua nel ministro dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare l'autorità competente per la VAS dei piani di livello nazionale. Le Regioni hanno nominato in modo assai eterogeneo le autorità competenti per i piani o i progetti che interessano il loro territorio.