

**Pec Direzione**



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – Direzione Generale Valutazioni Ambientali

E. prot DVA – 2014 – 0033737 del 17/10/2014

**Da:** beniamino.sandrini@postcertificata.gov.it  
**Inviato:** venerdì 17 ottobre 2014 10:04  
**A:** dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it; mbac-dg--pbaac@mailcert.beniculturali.it; sommacampagna.vr@cert.ip-veneto.net; sona.vr@cert.ip-veneto.net  
**Oggetto:** Ossrvazioni alla VIA: Linea ferroviaria AV/AC Torino-Venezia: tratta AV/AC Milano-Verona

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 a Gianluigi Mazzi, Sindaco di Sona

Oggetto: Osservazioni alla VIA della Linea Ferroviaria AV/AC Torino-Venezia:

tratta AV/AC Milano-Verona, relativamente al tracciato che interessa il territorio del Comune di Sommacampagna - VR [ dal Km 135 al km 140 ].

Considerato che la mia PEC non accetta file superiori ai 10 Mb, con la presente si segnala il link dove poter scaricare il documento di cui all'oggetto.

<http://www.vivicaselle.eu/Osservazioni-VIA-TAV.pdf>

Distinti saluti  
Beniamino Sandrini



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



Caselle d'Erbe, 17.10.2014

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.*

**Oggetto:**

**Osservazioni alla VIA della Linea Ferroviaria AV/AC Torino-Venezia: tratta AV/AC Milano-Verona, relativamente al tracciato che interessa il territorio del Comune di Sommacampagna - VR [ dal Km 135 al km 140 ]**

**1^ PREMESSA:** Considerazioni preliminari sul Decreto V.I.A. emanato nel 2003.

Le Osservazioni come nel seguito predisposte per il progetto della “**Linea ferroviaria AV/AC Torino-Venezia: tratta AV/AC Milano-Verona**”, sono limitate all’esame della documentazione relativa al tratto ferroviario, alla linea A.T. 132kV e ai relativi cantieri, ricompresi tra il km 135 e il km 140 e quindi in quella parte del tracciato che interessa il Comune di Sommacampagna in Provincia Verona, facente parte del lotto n° 7 che è anche definito come: pk 133+265 a pk 140+698+Interconnessione Verona.

Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una “**anomala Istanza di VIA**” in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale.

Per quanto riguarda la “**PRIMA procedura di VIA**”, va ricordato che se questa era stata presentata il 10 Marzo 2003, in data 16 Giugno 2003 erano state chieste delle integrazioni, in data 28 Agosto 2003 era stato emesso il parere della Commissione VIA Speciale: “**Positivo con prescrizioni**” e in data 1 Dicembre 2003 era stata emessa la delibera del CIPE, pubblicata poi sulla G.U.R.I. n° 132 dell’8 Giugno 2004.

Il fatto che dall’anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta “**decadenza**” del precedente **Decreto VIA del 2003**, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato, al fine di verificare se la **Procedura di VIA** - relativa al tratto della “**Linea ferroviaria AV/AC Torino-Venezia: tratta AV/AC Milano-Verona**” - per il tratto da Brescia a Verona - abbia da essere “RIPRESENTATA” in toto e che quindi l’intero procedimento di VIA debba essere reiterato con la totale rielaborazione di analisi e verifiche dello stato odierno dei luoghi.

Se sul sito web dell’ISPRA - Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale, oggi, alla pagina “**NORMATIVA IN MATERIA DI VIA**”, troviamo scritto che: “**I progetti sottoposti alla fase di valutazione devono essere realizzati entro cinque anni dalla pubblicazione del provvedimento di VIA. Tenuto conto delle caratteristiche del progetto il provvedimento può stabilire un periodo più lungo. Trascorso detto periodo, salvo proroga concessa, su istanza del Proponente, dall’Autorità che ha**

Al **Ministero dell’Ambiente**  
**Direz. Generale V.I.A. - V.A.S.**  
[dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it](mailto:dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it)

Al **Ministero dei Beni Culturali**  
**Direz. Gen.le per il Paesaggio**  
[mbac-dg-pbaac@mailcert.beniculturali.it](mailto:mbac-dg-pbaac@mailcert.beniculturali.it)

**e per conoscenza a:**

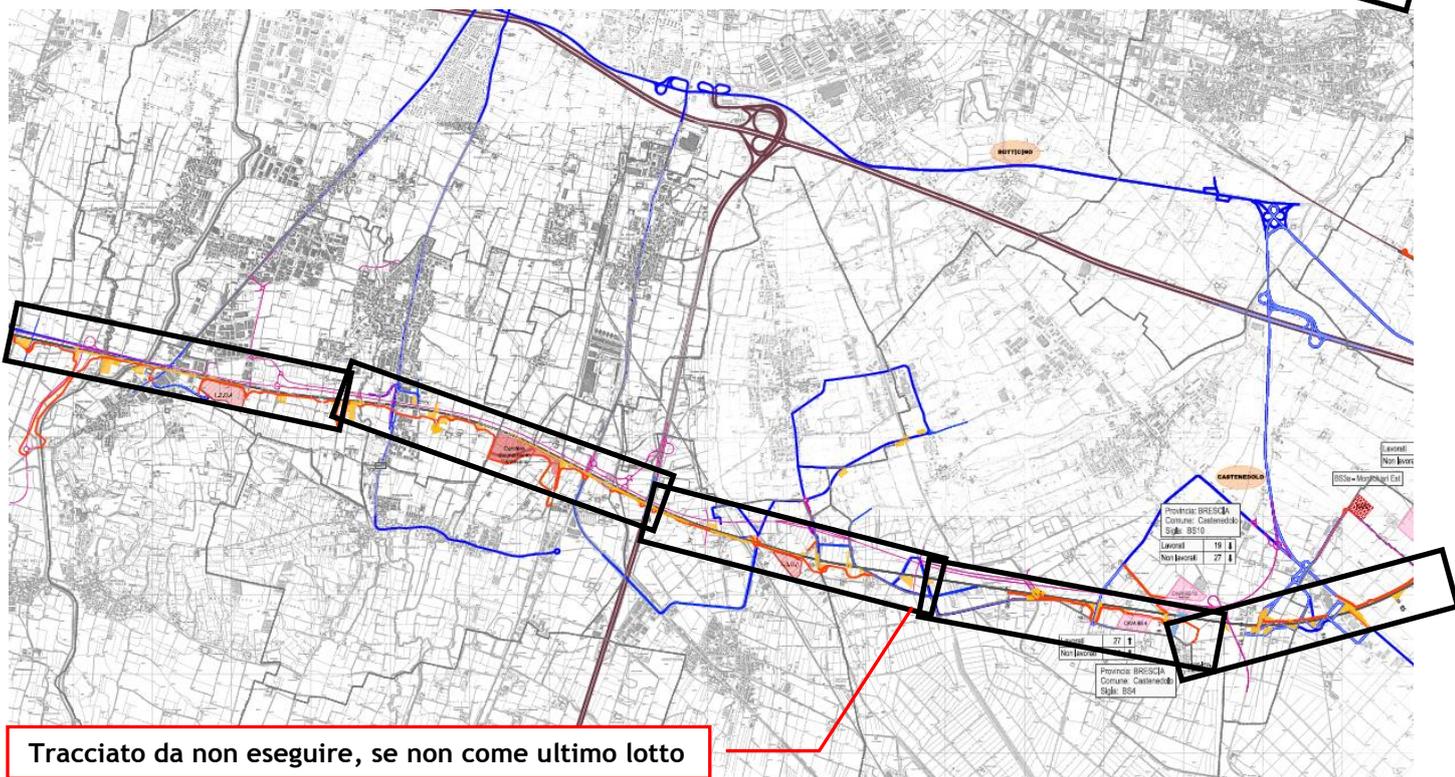
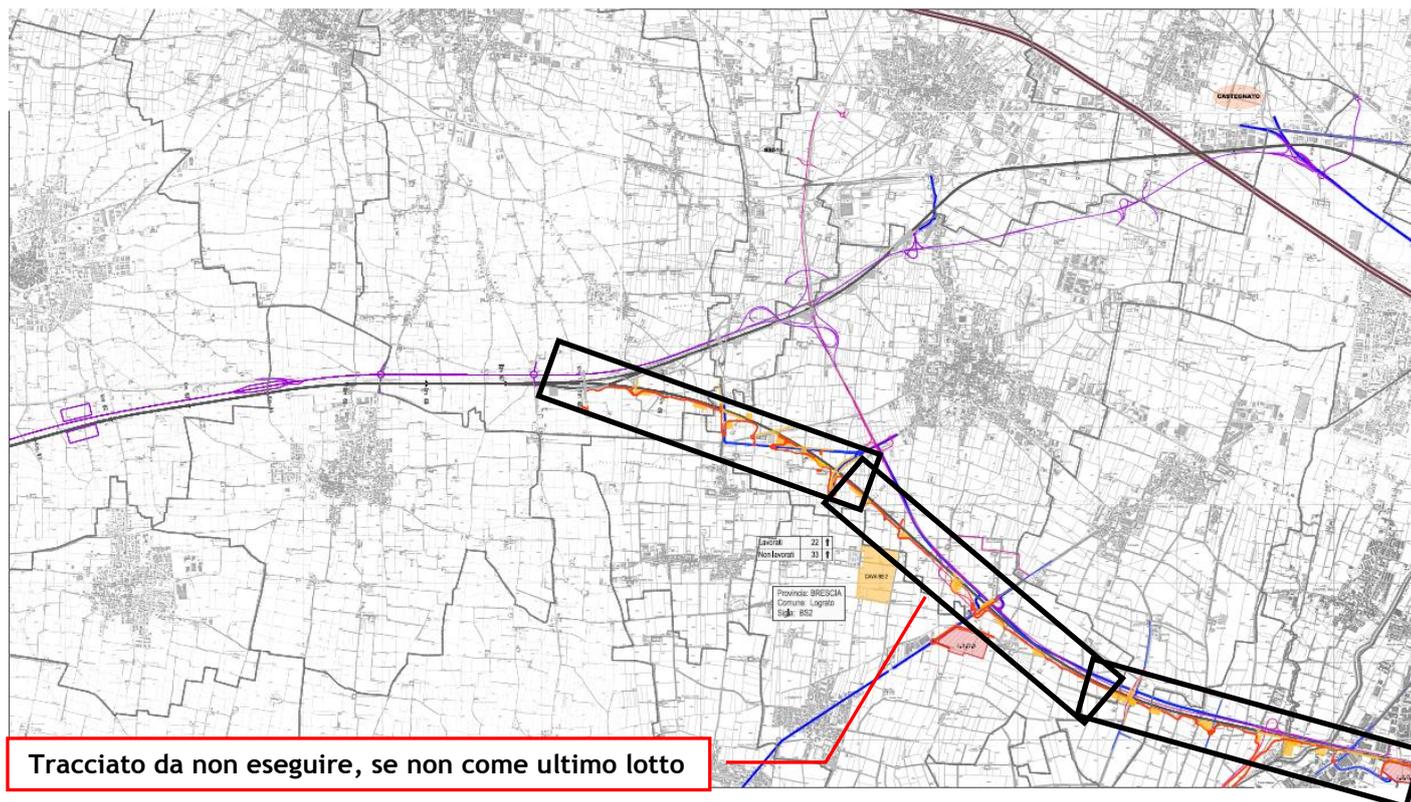
A **Graziella Manzato**  
**Sindaco di Sommacampagna**  
[sommacampagna.vr@cert.ip-veneto.net](mailto:sommacampagna.vr@cert.ip-veneto.net)

A **Gianluigi Mazzi**  
**Sindaco di Sona**  
[sona.vr@cert.ip-veneto.net](mailto:sona.vr@cert.ip-veneto.net)

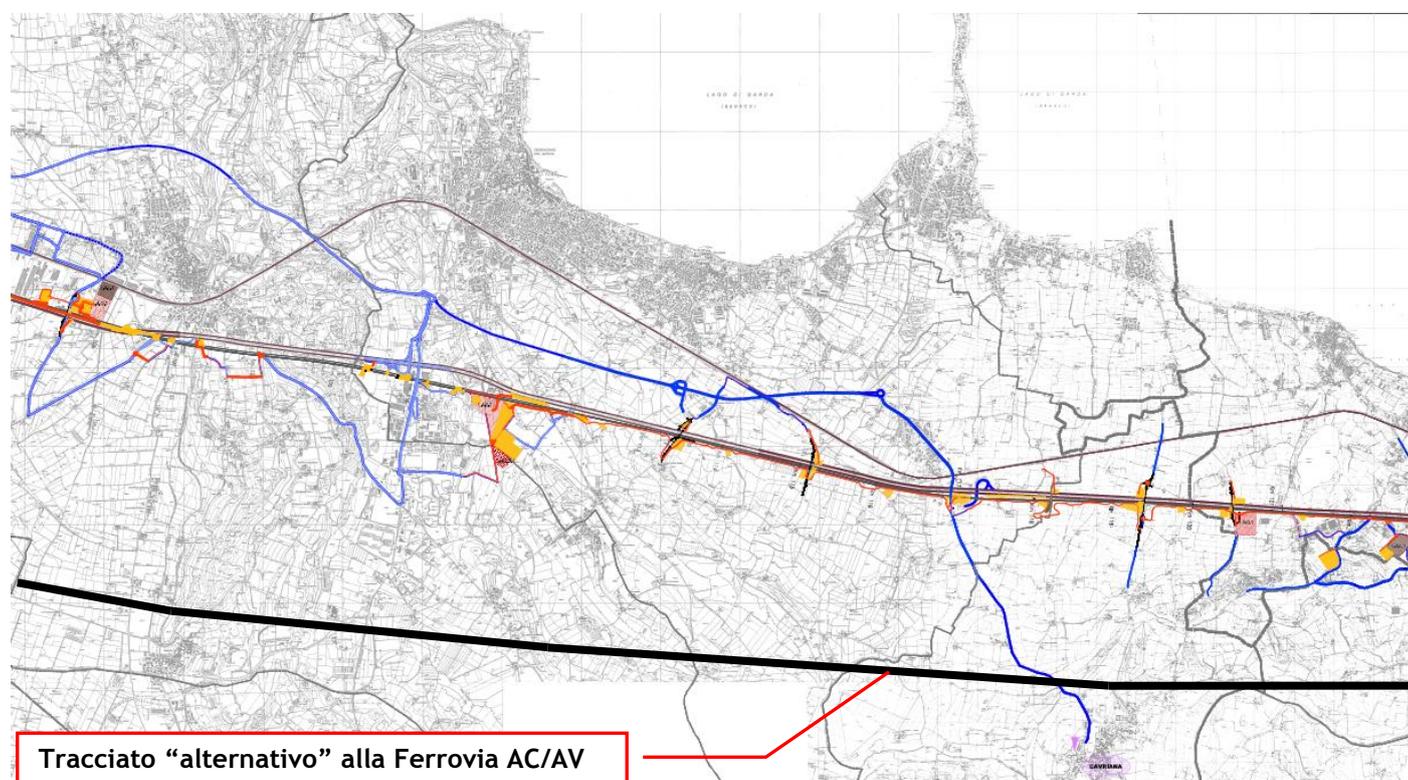
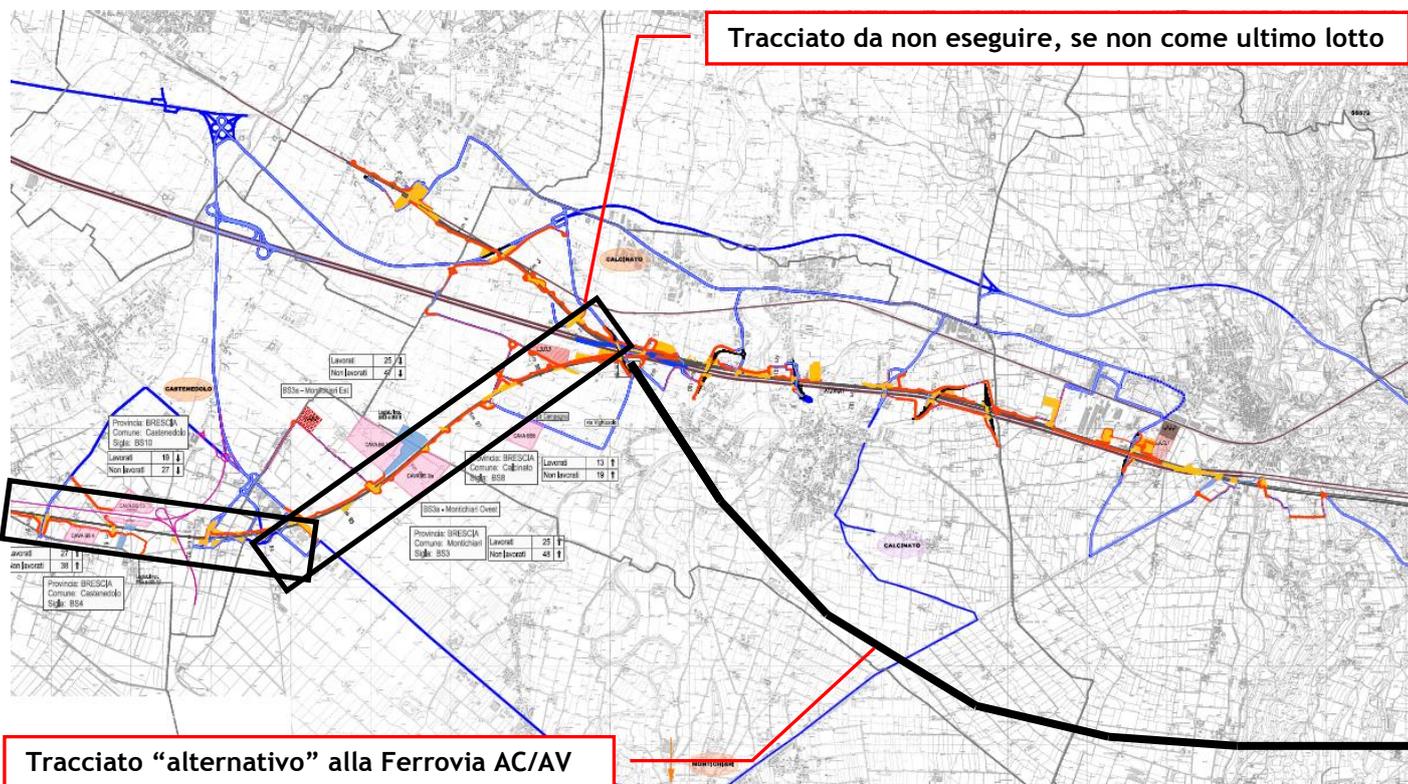
emanato il provvedimento, **il PROCEDIMENTO di valutazione dell'impatto ambientale deve essere reiterato**... e pertanto - evidenziato quanto dichiarato dall'ISPRA - parrebbe essere evidente che l'Istanza di VIA della **"Linea ferroviaria AV/AC Torino-Venezia: tratta AV/AC Milano-Verona"** non può essere **"INTEGRATA"** (come riportato sull'Avviso al Pubblico), ma l'intero progetto deve essere sottoposto - **DI NUOVO alla VIA** - in quanto l'intero procedimento... va **REITERATO in toto** (e non solo integrato).

## **2^ PREMESSA:** Verifica se il **Tracciato del 2003** sia... **"sostenibile" col territorio.**

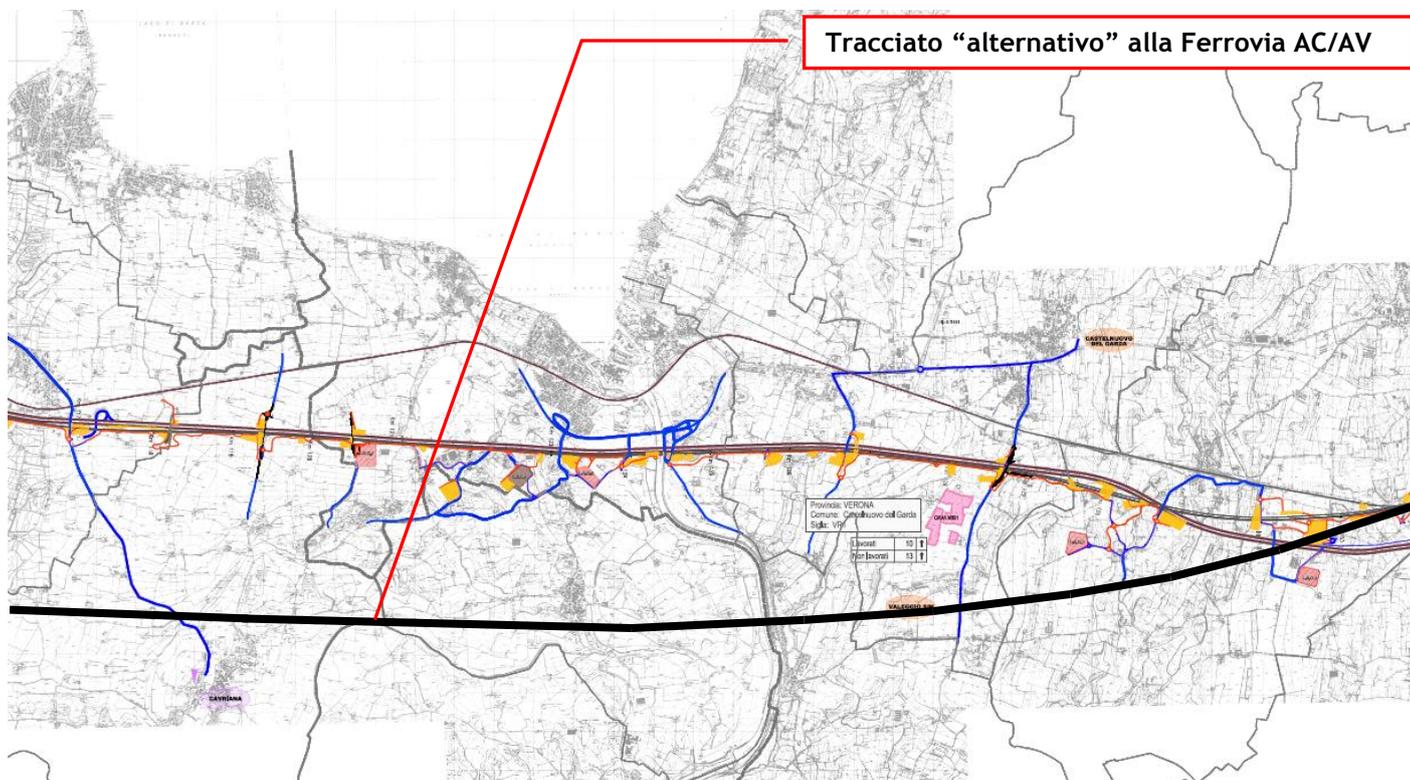
Che dopo quasi... **15 anni** dalle ultime "elaborazioni preliminari" della **"Linea ferroviaria AV/AC Torino-Venezia: tratta AV/AC Milano-Verona"**... che dopo **11 anni** dall'approvazione del Progetto Preliminare - approvato con la Delibera CIPE n.120 del 05/12/2003 - **oggi** si voglia far credere che... quanto presentato per la sottoposizione di V.I.A sia il **"Progetto Definitivo"** di una nuova Linea Ferroviaria, dei dubbi vanno espressi, soprattutto sulla ubicazione del tracciato come **ipotizzato oltre 15 anni fa**... perché progettare una nuova Ferrovia... **"dentro le Colline Moreniche"**, **non sembra essere azione sostenibile col territorio.**



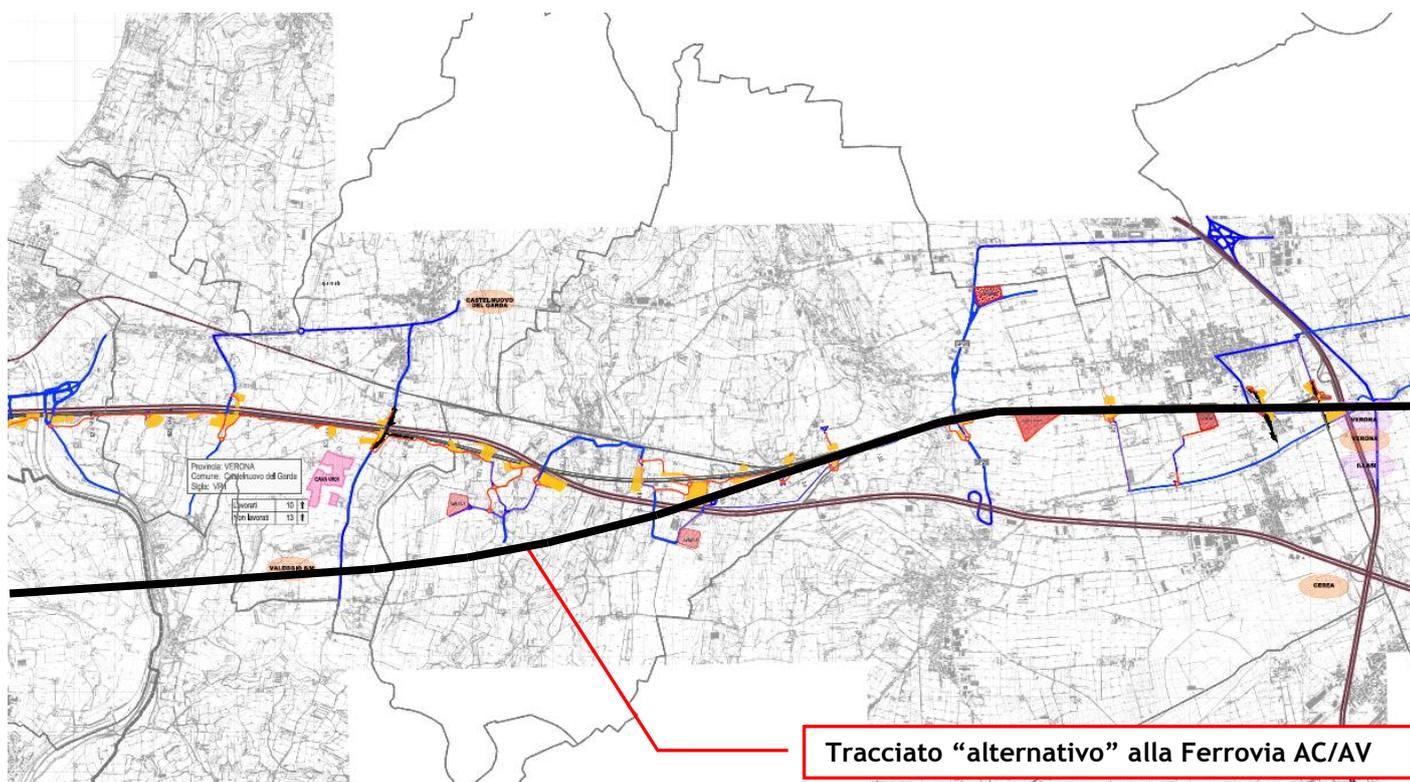
Altra azione che - nei *magri tempi* della “*spending review*” - sembra non essere sostenibile è - che tra i primi lotti realizzabili della “**Linea ferroviaria AV/AC Torino-Venezia: tratta AV/AC Milano-Verona**” - sia stata prevista la costruzione del tratto che collega l’interconnessione Ovest di Brescia (passando a Sud della città) con l’Interconnessione Est di Brescia, perché, considerato che l’Interconnessione Ovest collega già la Stazione di Brescia, **realizzando come primo lotto l’Interconnessione Est** gli investimenti necessari per realizzare il collegamento tra le due interconnessioni può essere rinviato, **concentrando le risorse economiche sui tratti più necessari e urgenti** che collegano direttamente la Stazione di Brescia.



Dopo oltre 11 anni dalla prima approvazione - la scelta di progettare la “**Linea ferroviaria AV/AC Torino-Venezia: tratta AV/AC Milano-Verona**” in aderenza all’Autostrada “A4”, non è una scelta sostenibile, perché essendo l’Autostrada “A4” già ubicata in “mezzo alle Colline Moreniche del Lago di Garda”, realizzarvi aderente anche una nuova Ferrovia, non diminuisce il Deficit Ambientale di quelle zone e quindi sarebbe logico che dei nuovi inquinamenti siano equamente distribuiti sui territori di altri Comuni risparmiando, tra l’altro, tutti i costi di demolizione e ricostruzione dei cavalcavia lungo l’Autostrada.



Tracciato "alternativo" alla Ferrovia AC/AV



Tracciato "alternativo" alla Ferrovia AC/AV

È sempre per rimanere in tema di *"spending review"* spostare il tracciato della **"Linea ferroviaria AV/AC Torino-Venezia: tratta AV/AC Milano-Verona"** dalle "Colline Moreniche del Lago di Garda" - quasi tutte coltivate "a vigneto" - e quindi prevedere la realizzazione della nuova ferrovia in zone più di pianura, con più terreni coltivati a frutteto e/o a mais, anche questa potrebbe essere una scelta progettuale che oggi deve essere valutata, visto la scarsa quantità di risorse economiche che sono a disposizione.

Quello che oggi dovrebbe essere il **"Progetto Definito"** della **"Linea ferroviaria AV/AC Torino-Venezia: tratta AV/AC Milano-Verona"** sembra essere invece la conferma di una serie di errori commessi con la approvazione del **"Progetto Preliminare"**, perché (per rimanere in tema di *"spending review"*), se vi sono dei risparmi di spesa dovuti ad una diversa progettazione e ad una migliore sostenibilità ambientale è proprio sulla **sostenibilità ambientale dell'opera** che non devono esserci risparmi e anzi, se vi sono risparmi sulla costruzione, **le risorse recuperate vanno "spese" in opere ed interventi di: MITIGAZIONE Ambientale, di COMPENSAZIONE Ambientale, di RISANAMENTO Ambientale, di RESTAURO Ambientale e di RIPRISTINO Ambientale, anche per migliorare il "Deficit Ambientale" dei territori interessati.**

Se l'intero tracciato della "Linea ferroviaria AV/AC Torino-Venezia: tratta AV/AC Milano-Verona" che interessa il tratto identificato come da "Interconnessione Est di Brescia" fino alla "Interconnessione con il Quadrante Europa" andrebbe totalmente rivisto, probabilmente l'ultimo tratto, quello compreso tra il km 135 e il km 140 - che interessa il Comune di Sommacampagna - potrebbe rimanere invariato ed è su questa parte del territorio di Sommacampagna ed in particolare sulle aree prossime al centro abitato di Caselle, che le Osservazioni alla VIA, come elaborate dal sottoscritto, si sono concentrate e limitate.

### 3^ PREMESSA: Valutazioni degli Impatti Cumulativi - "compresenza" di più Opere.

Se il procedimento di VIA "va reiterato", nella NUOVA procedura di VIA dovranno essere attentamente valutati gli "EFFETTI CUMULATIVI" degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture che sono presenti e/o che sono in fase di progettazione (o che sono già stati autorizzati) e che impattano sui territori coinvolti nel istanza di VIA in oggetto e quindi vanno valutate quelle opere e interventi, che da dopo il 2003, non risultano essere stati esaminati e valutati in rapporto alla "Linea ferroviaria AV/AC Torino-Venezia: tratta AV/AC Milano-Verona" in particolare e soprattutto la nuova Autostrada SI.TA.VE. già approvata da realizzare in "aderenza" alla Ferrovia nel tratto... tra il km 135 e km 140.

#### Impatti Cumulativi

"Accumulo di cambiamenti indotti dall'uomo nelle componenti ambientali di rilievo (VECs: Valued Environmental Components) attraverso lo spazio e il tempo. Tali impatti possono combinarsi in maniera additiva o interattiva"

*H. Spaling, 1997*

#### Impatti cumulativi di tipo additivo

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

#### Impatti cumulativi di tipo interattivo

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

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

#### Ambito della V.I.A.

#### Ambito della C.E.A. #3: R.F.F.A.s

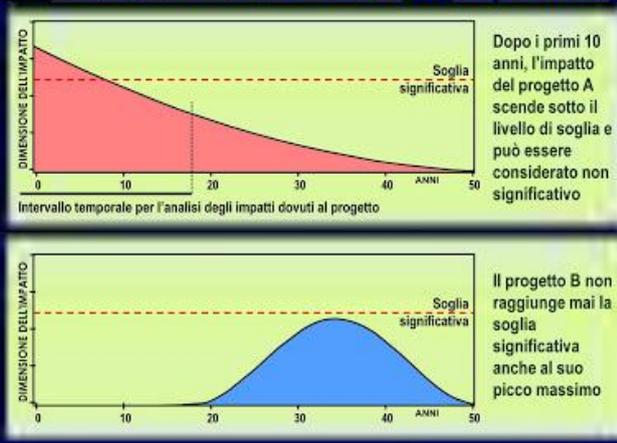
## Orizzonte più ampio della CEA rispetto alla VIA

		V.I.A.	C.E.A.
Progetto		SINGOLO	SOMMA DI PROGETTI
Ambito temporale	passato	NO	SI
	presente	SI	SI
	futuro	BREVE TERMINE	MEDIO-LUNGO TERMINE
Ambito geografico		SITO-SPECIFICO	AREA VASTA
Relazioni con la pianificazione		A LIVELLO DI PROGETTO	A LIVELLO DI PROGRAMMI E POLITICHE

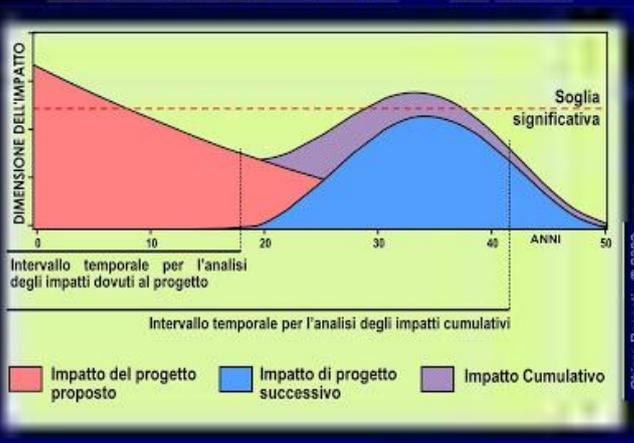
## Attività da includere nella CEA (RFFA)



## Time frame dell'analisi di due diversi progetti nella stessa area



## Determinazione dell'intervallo temporale



## Definizione delle conseguenze ambientali Metodi di previsione e valutazione

### Il metodo deve riuscire a valutare:

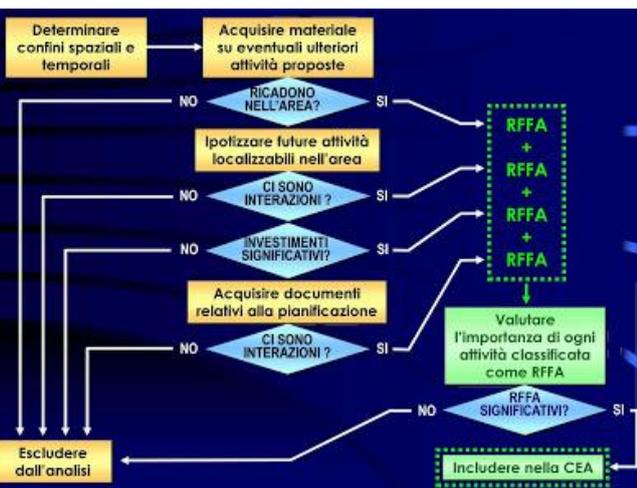
- Effetti di natura simile o differente
- Cambiamenti temporali e spaziali
- Relazioni strutturali/funzionali
- Interazioni fisiche/biologiche/umane
- Interazioni additive e sinergiche
- Persistenza degli impatti



## 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

E che siano attentamente **valutati gli effetti cumulativi** generati da **diverse fonti d'inquinamento**, questa **attenzione va posta** per il Comune di Sommacampagna, il cui **DEFICIT ECOLOGICO** "medio" dell'intero territorio comunale se è pari a: "**-7,025**", va evidenziato che quasi tutte le infrastrutture sovracomunali esistenti (e in progetto) sono concentrate e impattano nella parte orientale del Comune e potrebbe essere evidente che il **DEFICIT ECOLOGICO** di **quella parte di territorio** potrebbe essere di "**-70,25**".



REGIONE DEL VENETO

giunta regionale

COMMISSIONE REGIONALE VAS

AUTORITÀ AMBIENTALE PER LA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

Qualora non si tenesse conto dell'attività aeroportuale, intesa come struttura sopra comunale di interesse nazionale, l'attuale impronta ecologica reale si abbasserebbe al valore di 3,57 ha/individuo e l'impronta ecologica con superficie equivalente al valore 5,91 unità di superficie/individuo.

L'impronta ecologica rimane pressoché costante nell'ipotesi di realizzazione della progettualità del PAT (anno 2006): questo, considerando che alcuni degli indicatori sono stati assunti costanti in una previsione decennale. Ciò è stato considerato indice del grado di sostenibilità delle scelte strategiche indicate nello strumento pianificatorio.

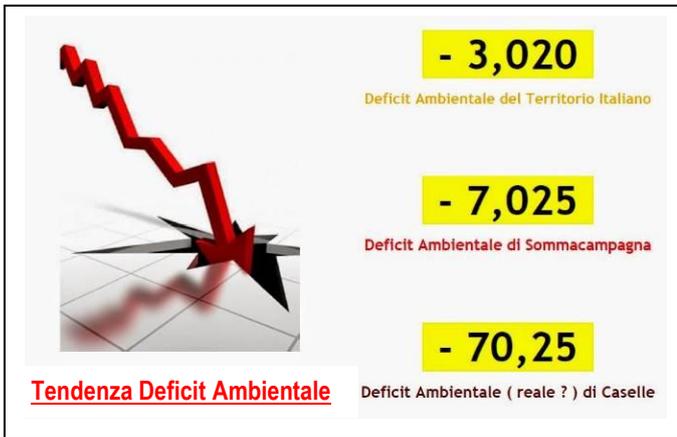
La biocapacità del Comune di Sommacampagna risulta pari a 1,61 unità di superficie pro-capite. Una volta determinate Impronta Ecologica e Biocapacità disponibile è possibile verificare in quale misura il territorio è in grado di soddisfare le esigenze della popolazione che lo occupa: ciò si realizza attraverso il confronto tra le suddette quantità che permette di ottenere il valore del Deficit Ecologico.

Il Deficit Ecologico per il Comune di Sommacampagna è risultato pari a -7,025 unità di sup/ind.

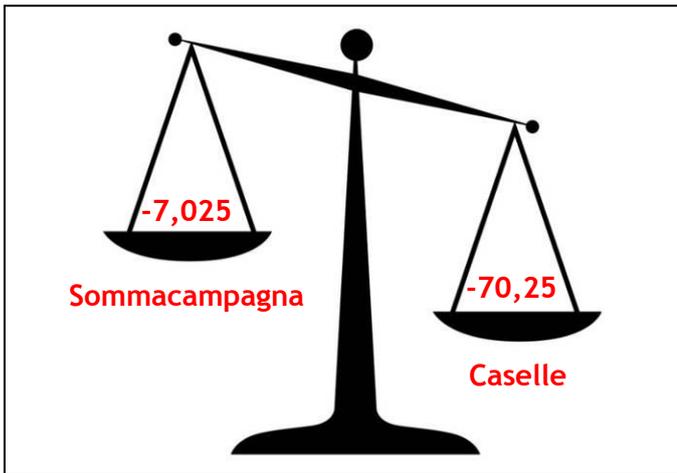
Il valore ottenuto è stato considerato elevato rispetto al deficit ecologico medio italiano (3,02 unità di sup/ind). Il dato sta ad indicare che per soddisfare i consumi interni e smaltire l'inquinamento prodotto, sarebbe necessaria una superficie territoriale equivalente pari a 7 volte quella reale.

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**.



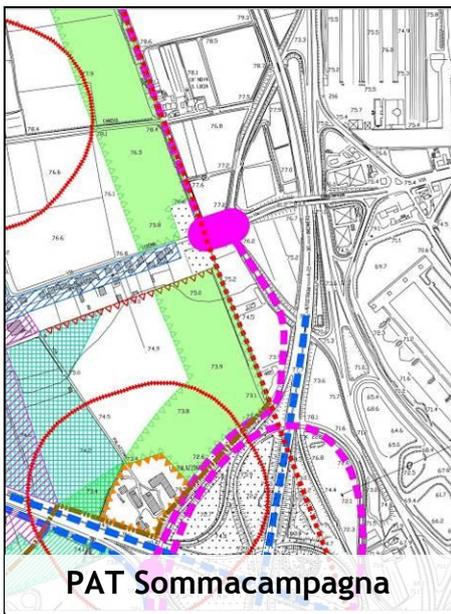


La situazione ambientale - causa della compresenza di diverse infrastrutture sovra comunali - del centro abitato di Caselle è una tra le più critiche del tratto interessato dalla **“Linea ferroviaria AV/AC Torino-Venezia: tratta AV/AC Milano-Verona”** perché se evidenziamo che il Deficit Ambientale del Territorio Italiano è pari a **“-3,020”** e il Deficit Ambientale di tutto il Comune di Sommacampagna è di **“-7,025”**, potrebbe essere evidente - dato che quasi tutte le criticità sono concentrate su Caselle - che il Deficit Ambientale di Caselle possa essere pari a **“-70,25”** ed è evidente che questo Deficit Ambientale, deve essere migliorato e non peggiorato con nuove opere.



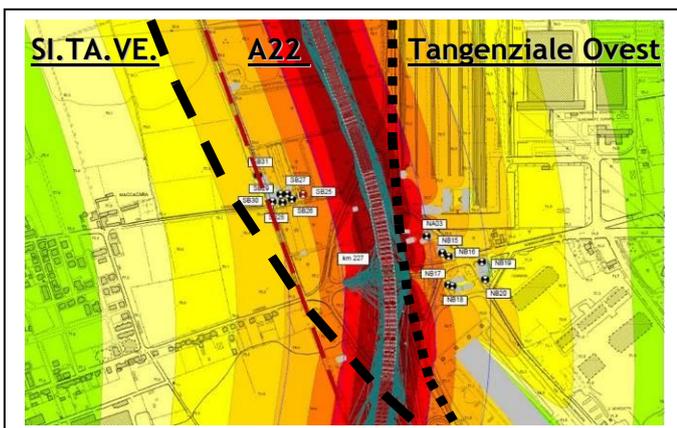
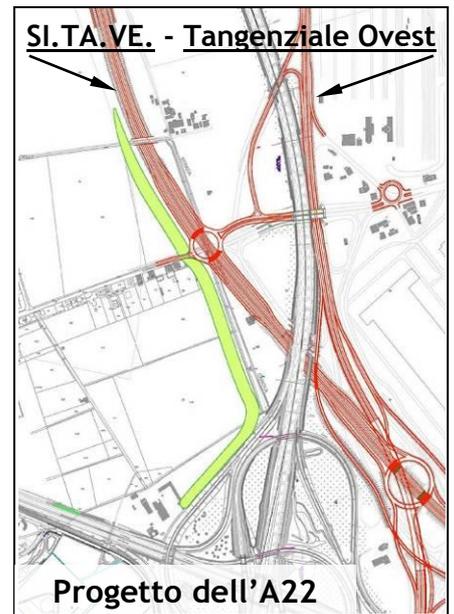
Visto la quantità e qualità degli impatti ambientali che interessano l’abitato di Caselle, qualsiasi intervento relativo all’insediamento di nuove opere e/o di infrastrutture e anche di potenziamento e ampliamento di infrastrutture esistenti, prima di incrementare ulteriormente qualsiasi tipo di impatto sul territorio devono essere rese operative delle azioni che possano migliorare l’attuale Deficit Ambientale.

Se la **“Linea ferroviaria AV/AC Torino-Venezia”** - per esempio - **aumentasse del 20%** l’impatto ambientale di Caselle, da parte della Ferrovia devono essere attivate azioni che invece possano **diminuire del 20%** l’attuale Deficit Ambientale su Caselle.



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.

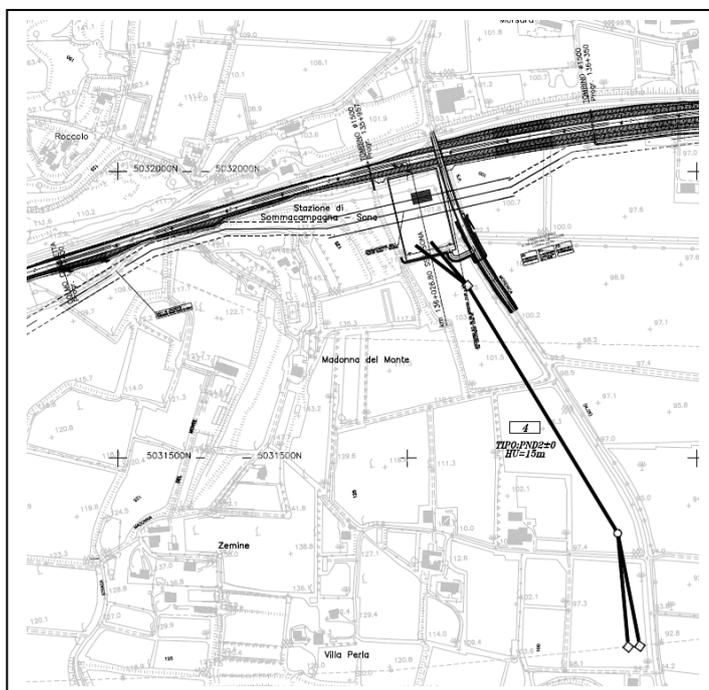
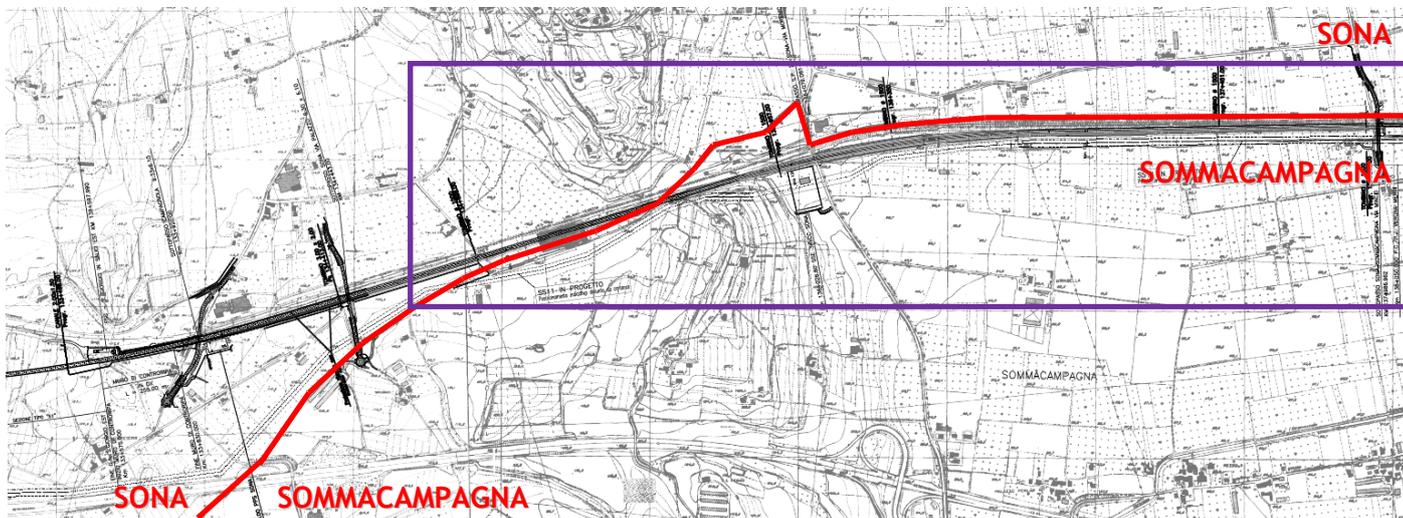


Se poi evidenziamo che l’analisi dell’inquinamento generato dall’A22 è stata effettuata senza valutare gli effetti cumulativi creati dalla preesistente Tangenziale Ovest di Verona, dalla nuova Autostrada: SI.TA.VE. e dalla aderenza a queste opere con l’Aeroporto di Verona, è evidente che inserire tra 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.

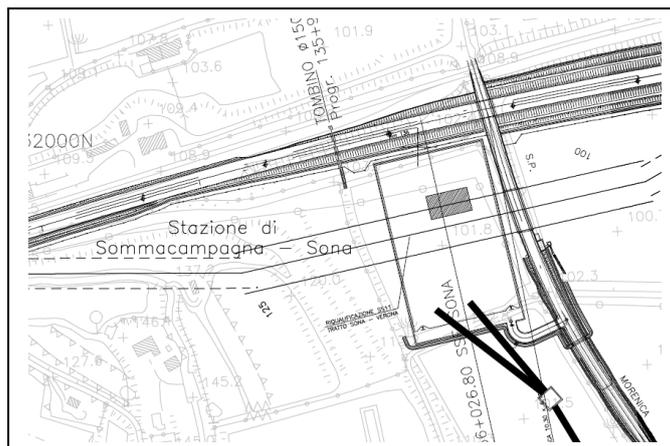
**- Dopo questa premessa, ora un primo sommario esame della documentazione presentata per l’istanza di VIA -**

# 1^ANALISI: sugli “ELABORATI di PROGETTO” predisposti per l’Istanza di V.I.A.

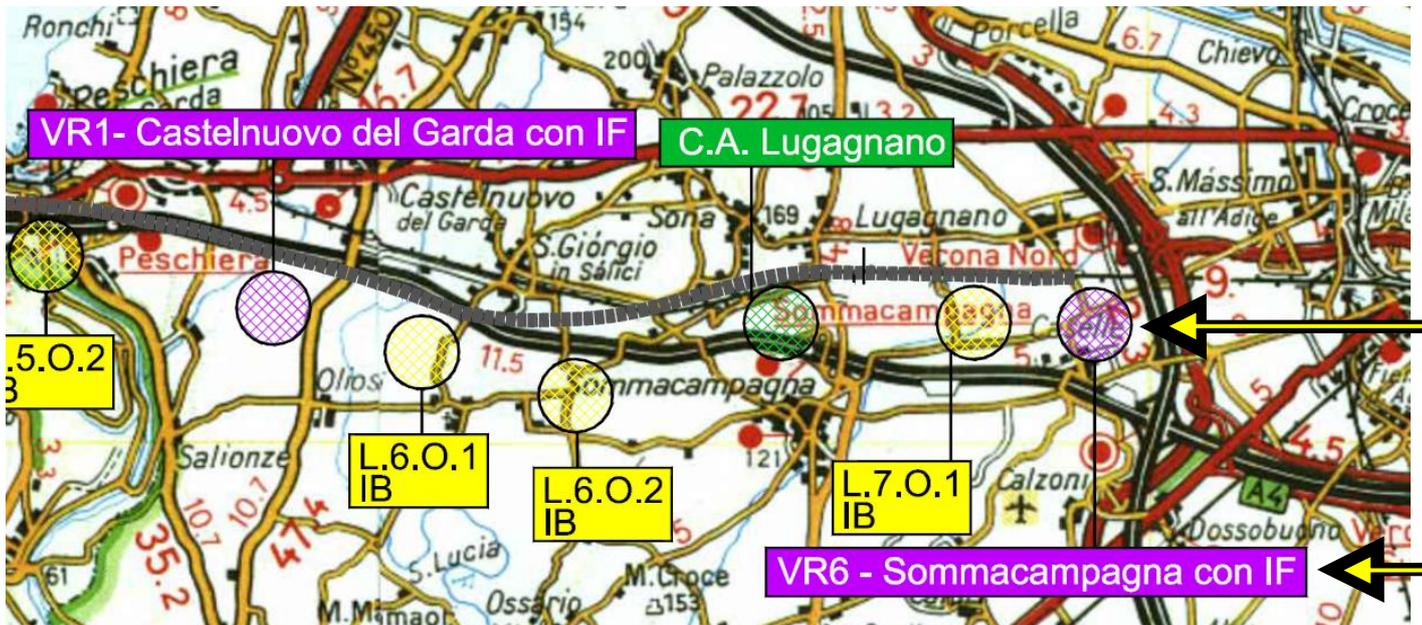
Da un primo esame dell’elaborato: “IN0500DE2C4IF00010130” - “COROGRAFIA GENERALE - Tavola 13 DA KM 130+000.000 A KM 138+000.000” e del: “IN0500DE2C4IF00010140” - “COROGRAFIA GENERALE - Tavola 14 DA KM 138+000.000 A KM 140+000.000 A.C. INTERCONNESSIONE DI VERONA MERCI”, è possibile individuare, della “Linea ferroviaria AV/AC Torino-Venezia: tratta AV/AC Milano-Verona” qual è il tratto che interessa il Comune di Sommacampagna - di una lunghezza di circa 6 km - un tracciato che inizia a partire intorno al **km 135** e termina sul confine con il Comune di Verona all’incirca del **km 140**.



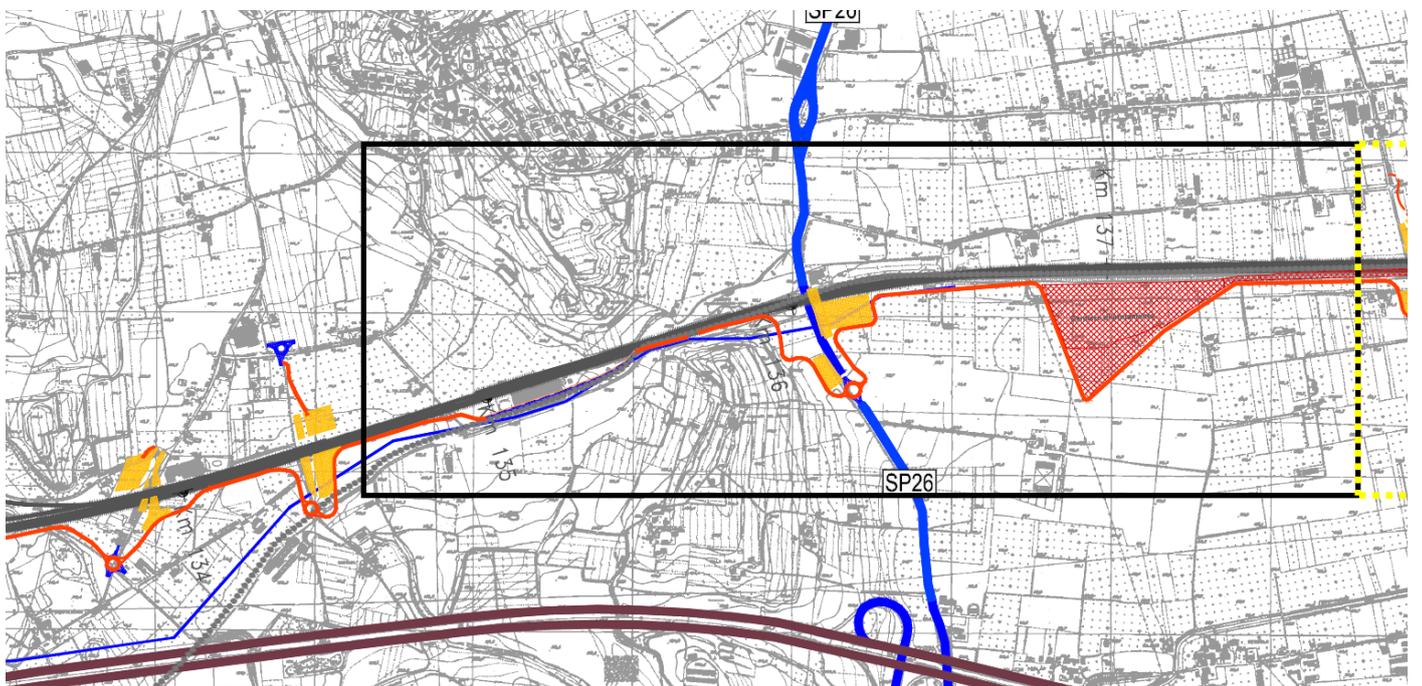
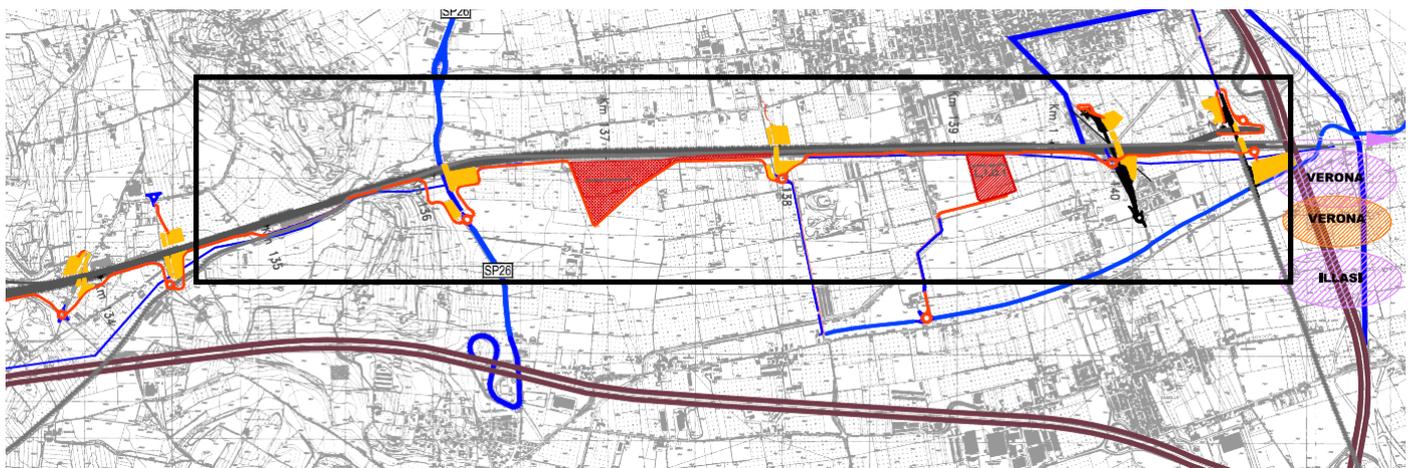
Nell’allegato: “IN0500DE2P5IF00010251” - “PLANI-METRIA GENERALE LINEA A.C. DA KM 135+130 A KM 139+400 TAVOLA N° 025” viene riportato anche il “Nuovo Elettrodotta” che andrebbe a collegare il già preesistente Elettrodotta con la nuova Centrale Elettrica di adduzione che dovrebbe servire la Nuova Linea Ferroviaria AV/CA Torino-Venezia.



Dall'esame dell'elaborato "IN0500DE2PXCA00000010" - "Quadro di insieme con ubicazione delle cave, cantieri ed impianti industriali", risulta essere evidente che il territorio di Sommacampagna è interessato da: "**C.A. Lugagnano**" (Cantiere di Armamento), da "**L.7.01 IB**" (Cantiere Operativo con un Impianto di Betonaggio) e da "**VR6 - Sommacampagna con IF**" (Cava di Prestito con Impianto di frantumazione), ma in merito alla **CAVA VR6** si evidenzia che tra gli elaborati **è mancante** tutta la documentazione relativa.



Dall'esame dell'elaborato "IN0500DE2P3CA00000041" - "Planimetria di individuazione della viabilità con individuazione dei flussi di transito Tavola 3/3", si evidenziano quelli che interessano Sommacampagna.

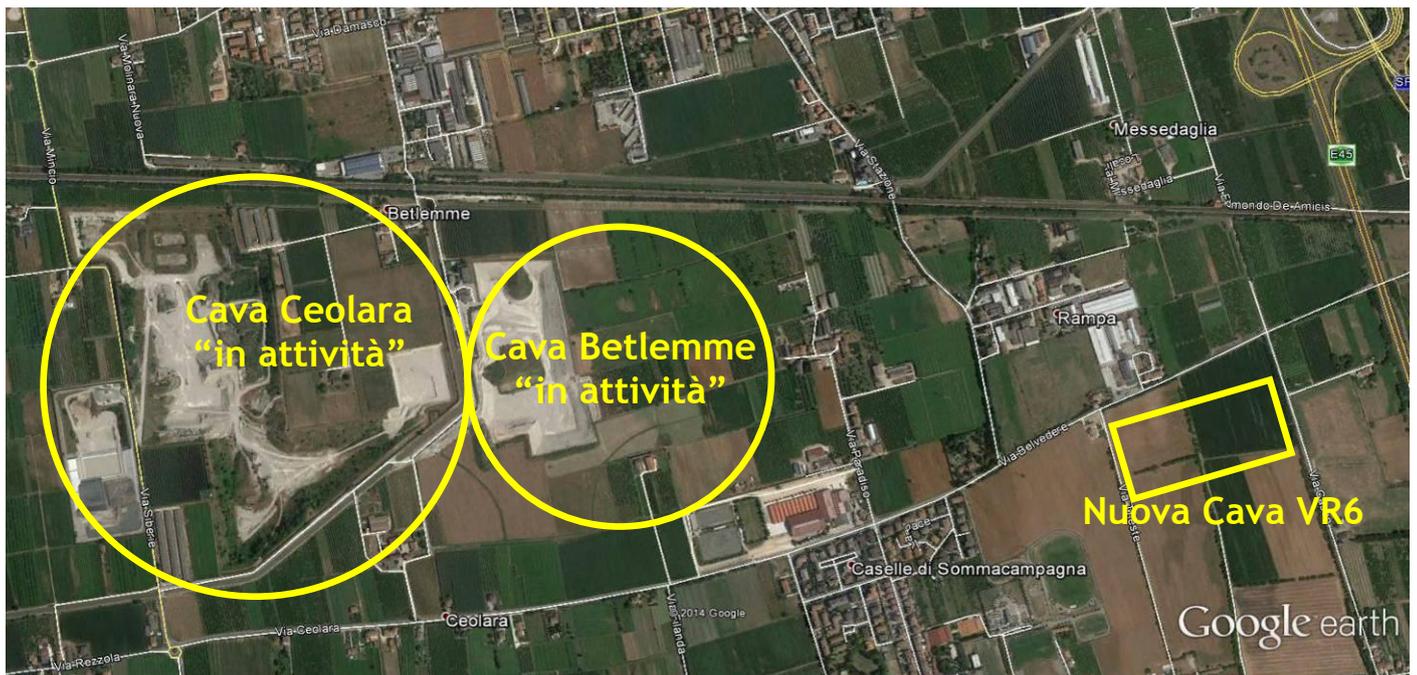
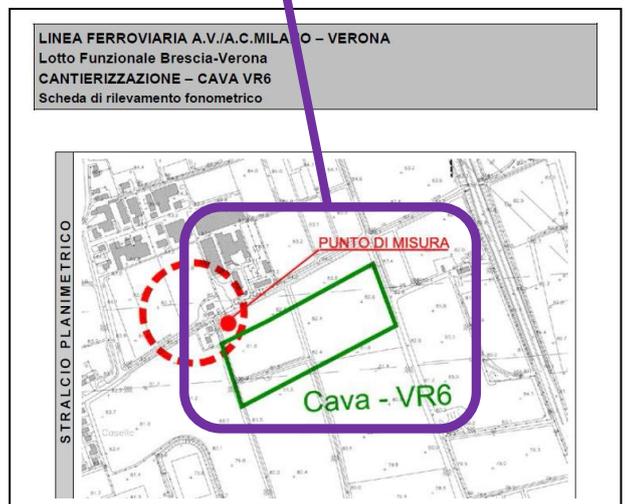




Dall'esame dell'allegato: "IN0500DE2RGIM00060051" con oggetto: "RUMORE E VIBRAZIONI: CENSIMENTO DEI RICEVITORI - RELAZIONE" si evincerebbe dove i progettisti avrebbero individuato dove posizionare la CAVA VR6, che sarebbe ubicata a Caselle in prossimità degli impianti sportivi, ma dall'esame della soprastante immagine la suddetta cava non risulta essere stata qui evidenziata.

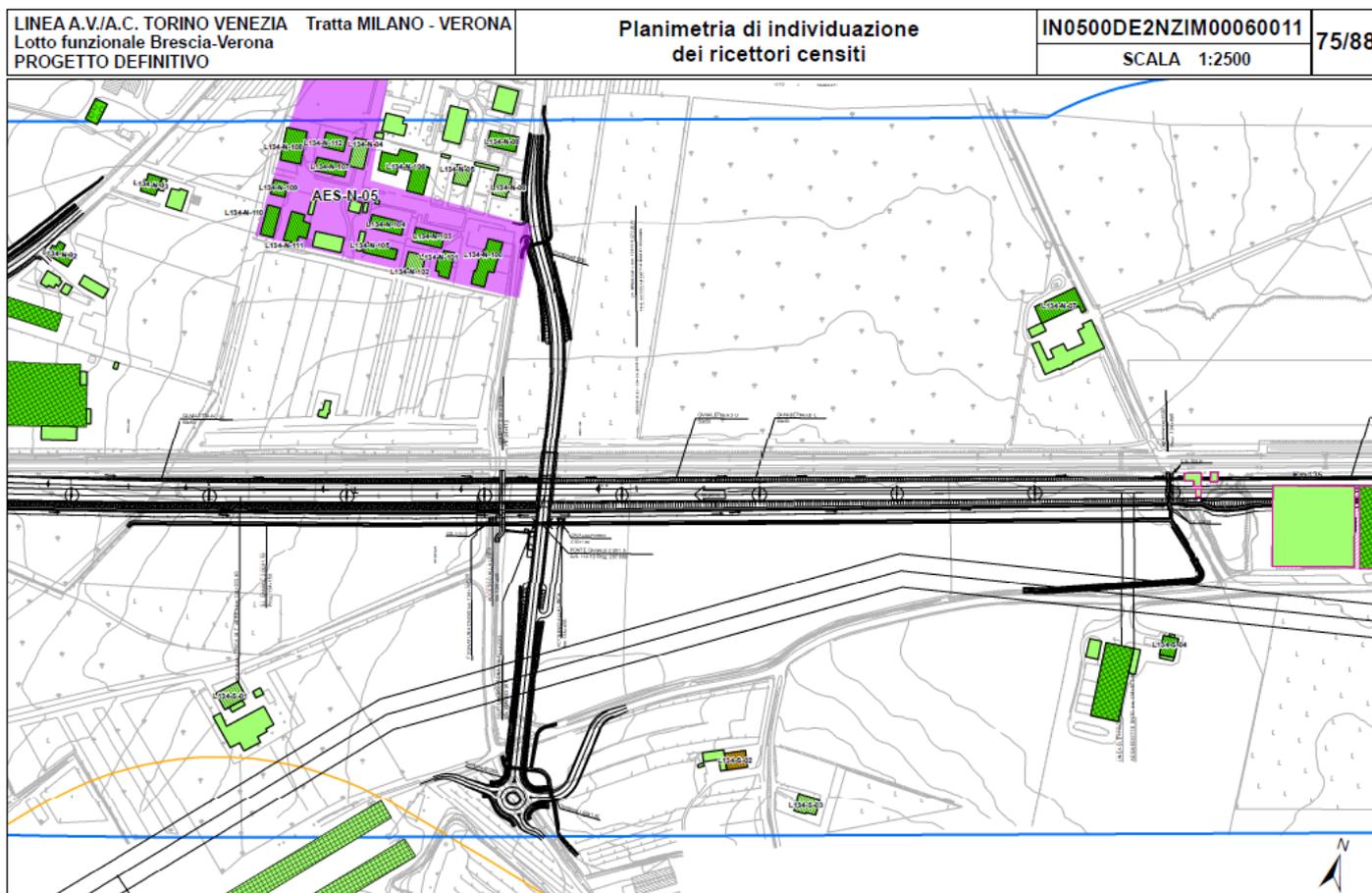
Nel progetto generale sarebbe previsto di realizzare una "nuova cava" (posta a poche decine di metri di distanza dalle abitazioni), ma poi, tra gli allegati, non risulta esserci nessun documento di dettaglio sulla Cava VR6. (?)

Una "nuova cava", progettata in prossimità di un centro abitato, quando sono già presenti due cave in esercizio ubicate a poca distanza... deve essere ben verificata.

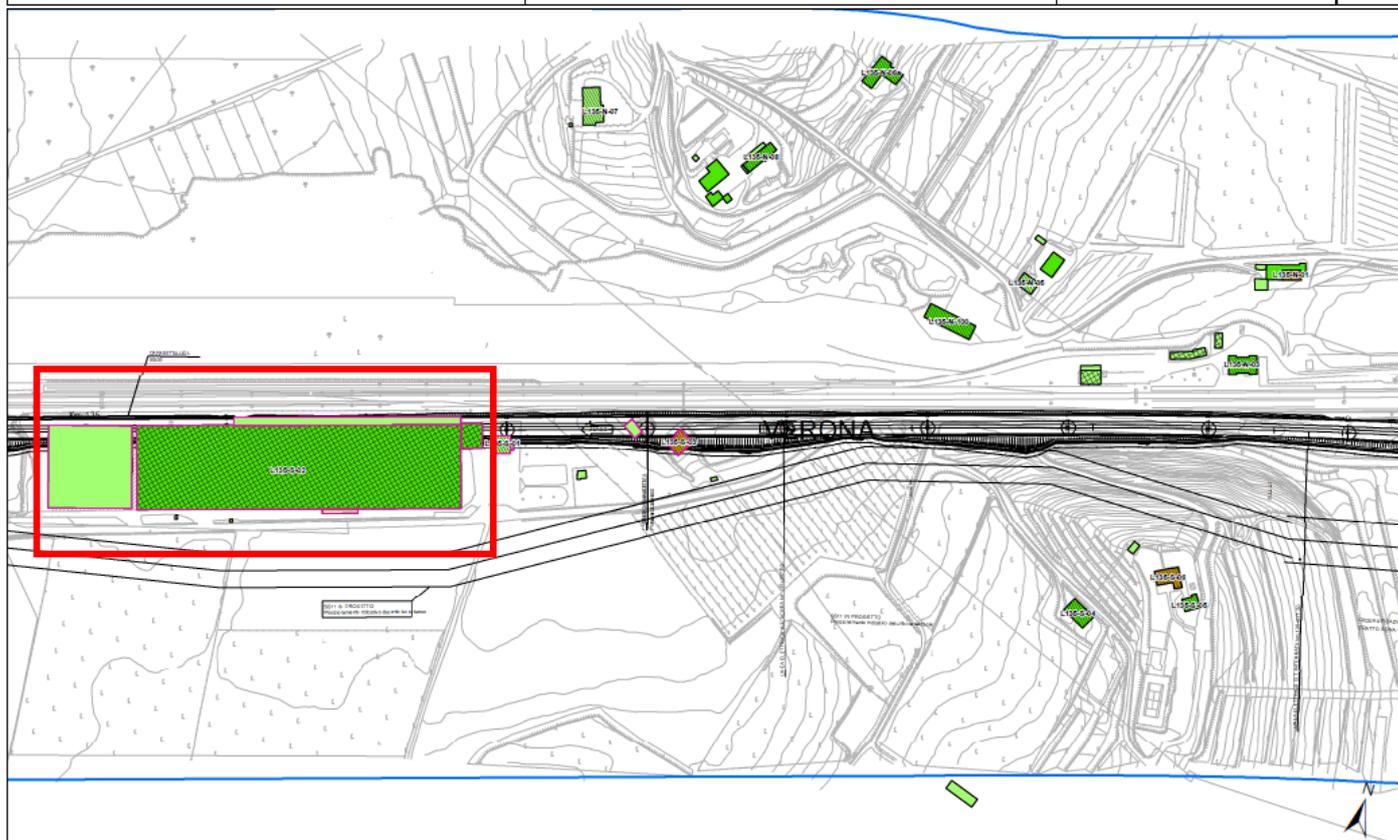


Per questa "nuova procedura di VIA" prima di procedere nell'esame dei documenti, ricordiamo che dovrebbero essere attentamente **valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali** generati da altre infrastrutture che sono presenti (e/o che sono in fase di progettazione) e che **impattano sui territori coinvolti** nel progetto della Linea Ferrovia ed in particolare nell'intorno di Caselle.

Riprendendo l'esame della documentazione con la presa visione dell'allegato: "IN0500DE2NZIM00060011" - "RUMORE E VIBRAZIONI: ALBUM UBICAZIONE - DEI RICETTORI SCALA 1:2.500" oltre a vedere quali sono gli edifici che potrebbero essere sottoposti ad inquinamento da rumore, queste tavole ci permettono di analizzare anche quali sono gli edifici che verranno demoliti e quali saranno gli edifici che "rimarranno".



<b>ALTEZZA DEGLI EDIFICI</b> h=3.50 m (1 piano) h=7.50 m (2 piani) h=10.50 m (3 piani) h=13.50 m (4 piani)	<b>DESTINAZIONE D'USO DEI FABBRICATI</b> Residenziali e assimilabili Produttivo (Industria, Artigianato,...) Servizi per l'istruzione Commercio, uffici e terziario	Edifici di culto Edificio dismesso o rudere Servizi Sanitari Altro (magazzino, baracca,...) Edifici in demolizione	Aree di espansione Fasce di pertinenza ACIAVIOC: Fascia 100 m Fascia 250 m Fascia 250 m in galleria	Fasce di pertinenza concorsuali: A4 Bre. Be. Mi. A21 A22 DP236 DP11	Linea FG Milano-Venezia IC Brescia Ovest Linea FG Brescia-Olimeneta Linea FG Brescia-Padua
--	---	--	---	---	---



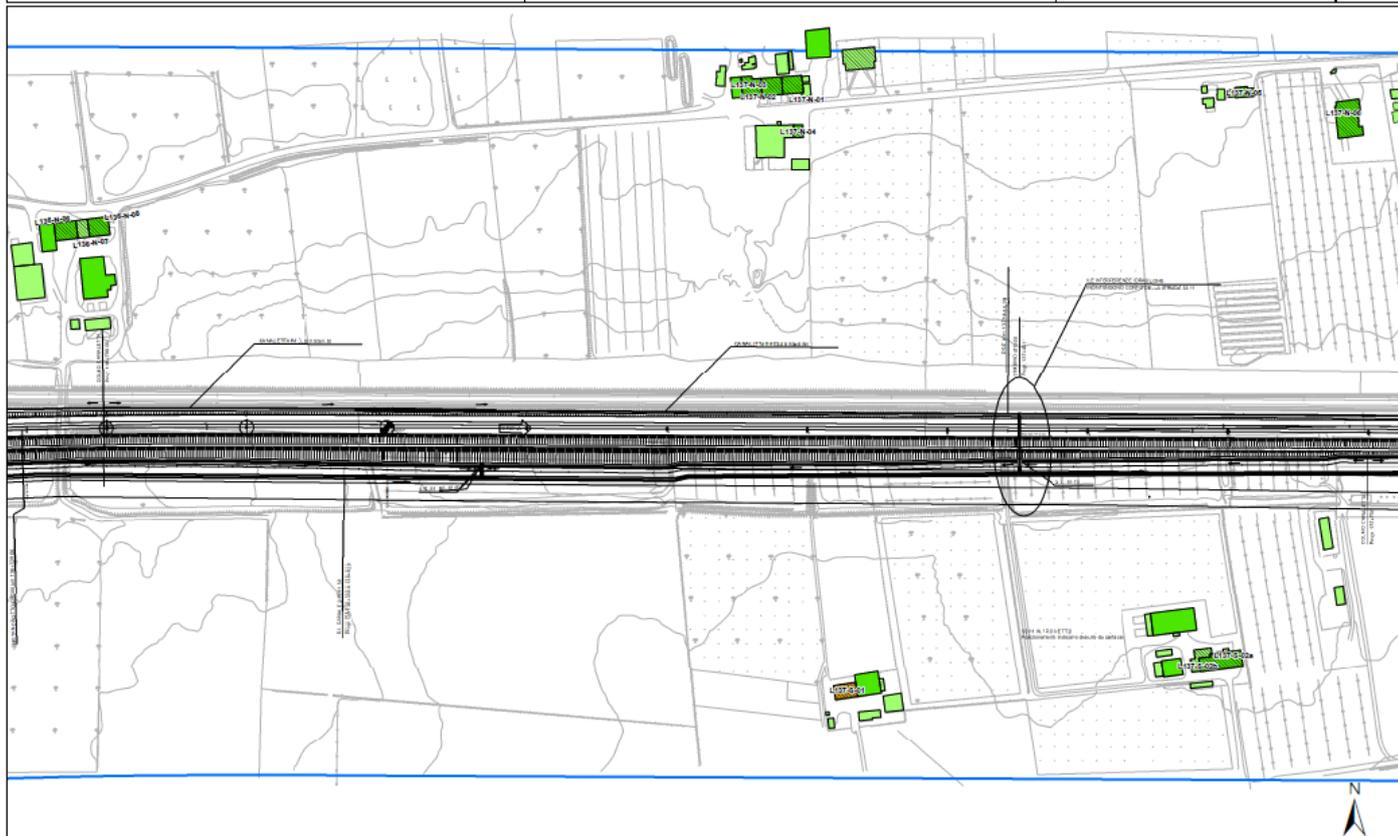
Nella tavola precedente e in questa, sono stati evidenziati degli edifici - ubicati nel territorio di Sommapagna - che a causa della realizzazione della “**Linea ferroviaria AV/AC Torino-Venezia: tratta AV/AC Milano-Verona**” verranno demoliti in quanto sono ubicati proprio sul tracciato della nuova ferrovia.

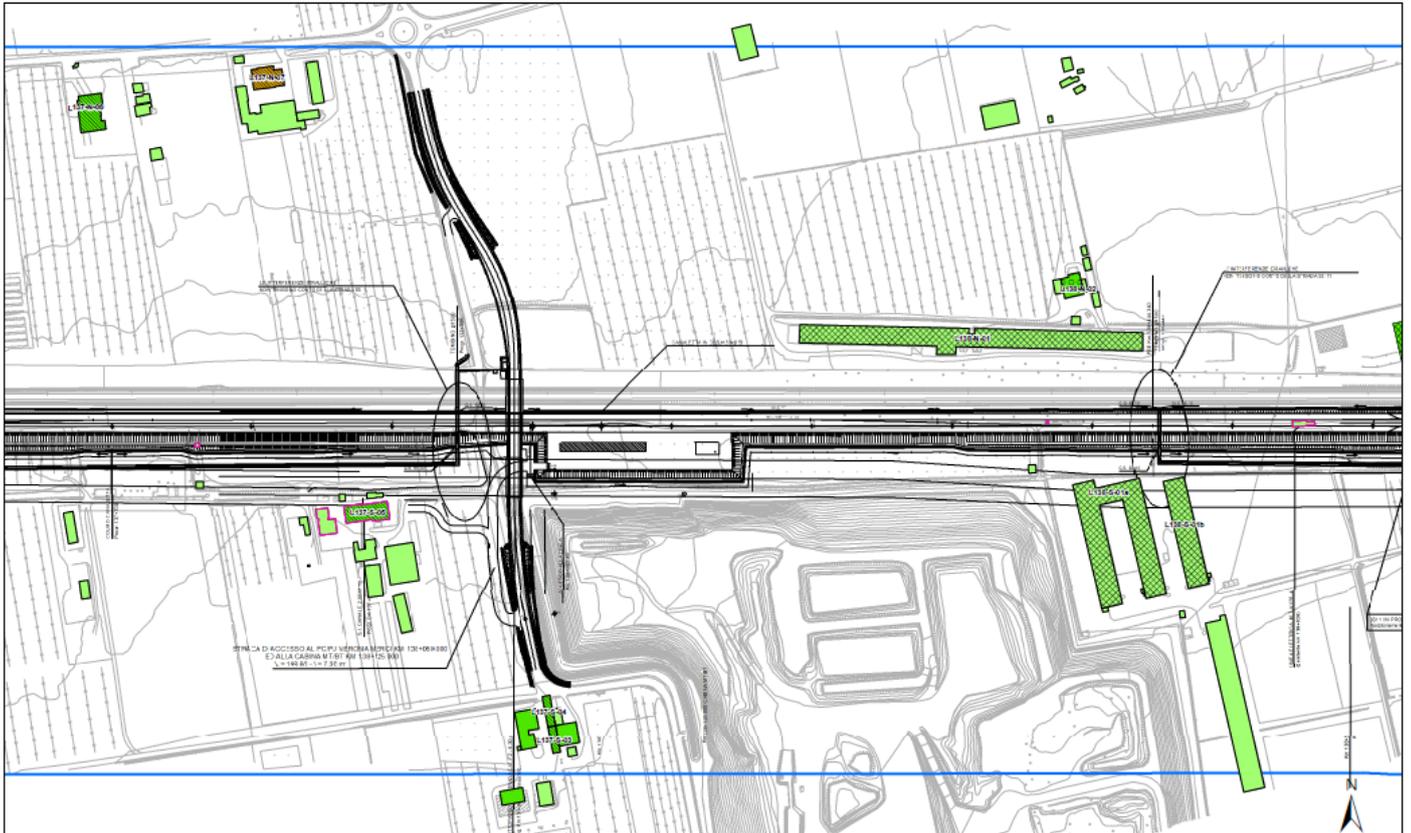
LINEA A.V./A.C. TORINO VENEZIA Lotto funzionale Brescia-Verona PROGETTO DEFINITIVO	Tratta MILANO - VERONA	Planimetria di individuazione dei ricettori censiti	IN0500DE2NZIM00060011	77/88
			SCALA 1:2500	



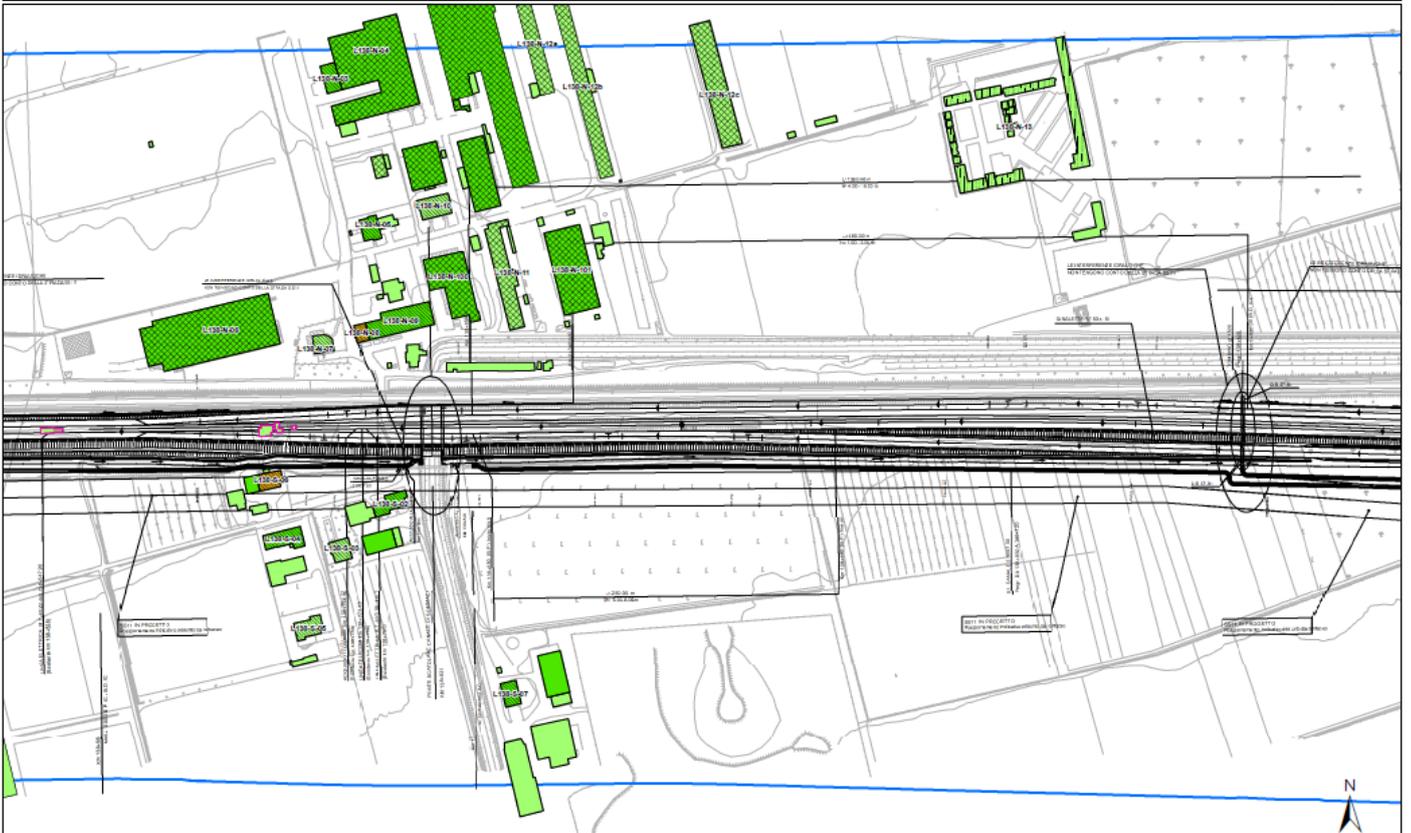
<b>ALTEZZA DEGLI EDIFICI</b> h=3.50 m (1 piano) h=7.50 m (2 piani) h=10.50 m (3 piani) h=13.50 m (4 piani) h > 13.50 m (> 4 piani)	<b>DESTINAZIONE D'USO DEI FABBRICATI</b> Residenziali e assimilabili Produttivo (industria, Artigianato,...) Servizi per l'istruzione Commercio, uffici e terziario	<b>edifici di culto</b> Edificio dismesso o rudere Servizi Sanitari Altro (magazzino, baracca, ...) Edifici in demolizione	<b>Area di espansione</b> <b>Fasce di pertinenza AC/AV/AC:</b> Fascia 100 m Fascia 250 m Fascia 250 m in galleria	<b>Fasce di pertinenza omonoruali:</b> A4 Bre. Be. MI. A21	Linea FS Milano-Venezia IC Brescia Ovest Linea FS Brescia-Olimpia Linea FS Brescia-Parma
---	---	--	---	---	---

LINEA A.V./A.C. TORINO VENEZIA Lotto funzionale Brescia-Verona PROGETTO DEFINITIVO	Tratta MILANO - VERONA	Planimetria di individuazione dei ricettori censiti	IN0500DE2NZIM00060011	78/88
			SCALA 1:2500	





<b>ALTEZZA DEGLI EDIFICI</b> h=3.50 m (1 piano) h=7.50 m (2 piani) h=10.50 m (3 piani) h=13.50 m (4 piani) h > 13.50 m (> 4 piani)	<b>DESTINAZIONE D'USO DEI FABBRICATI</b> Residenziali e assimilabili Produttivo (Industria, Artigianato,...) Servizi per l'istruzione Commercio, uffici e terziario	Edifici di culto Edificio dismesso o rudere Servizi Sanitari Altro (magazzino, baracca, ...) Edifici in demolizione	Aree di espansione Fasce di pertinenza ACIAV/IO: Fascia 100 m Fascia 250 m Fascia 250 m in galleria	Fasce di pertinenza onorari: A4 Bre. Be. Mi. A21	Linea F0 Milano-Venezia IO Brescia Ovest Linea F0 Brescia-Olimpia Linea F0 Brescia-Parma
---	---	---	---	---	---



Anche dall'esame di queste tavole emergono quali sono gli edifici che verranno ad essere ubicati in aderenza e/o in prossimità della nuova linea ferroviaria e nel seguito verranno esaminati quali saranno le opere e gli interventi che verranno realizzati al fine di mitigare gli impatti che la nuova infrastruttura andrà a creare ai cittadini residenti in queste abitazioni.

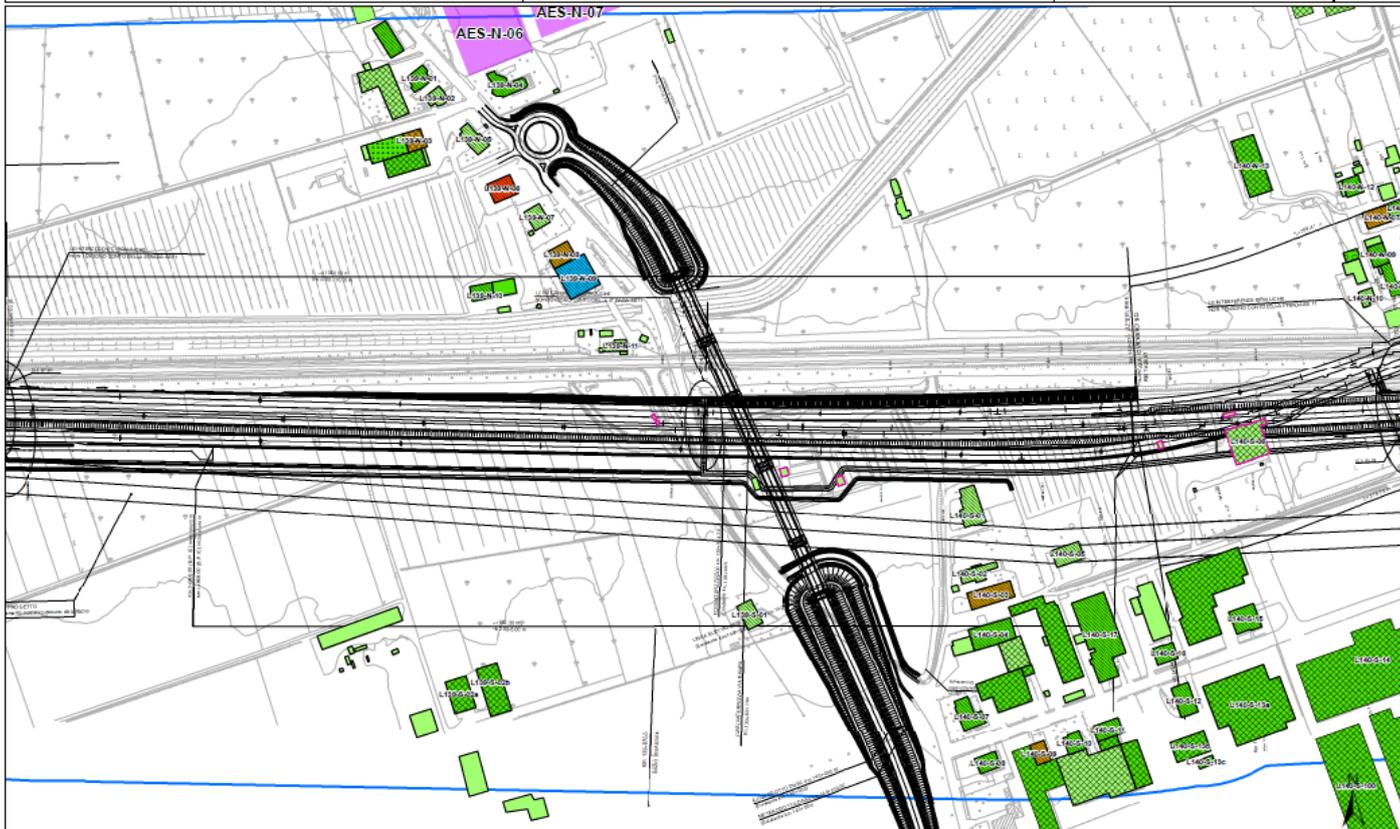
In queste ultime due tavole sono evidenziati i due cavalca ferrovia che posti sul confine comunale tra Sona e Sommacampagna dovendo collegare i centri abitati di Lugagnano e di Caselle vanno a creare dei considerevoli impatti visivi data la loro altezza oltre il livello del piano campagna, considerato che la quota del piano ferroviario, tra l'altro, è anche sopraelevato rispetto al terreno contermini.

LINEA A.V./A.C. TORINO VENEZIA Tratta MILANO - VERONA  
 Lotto funzionale Brescia-Verona  
 PROGETTO DEFINITIVO

Planimetria di individuazione  
 dei ricettori censiti

IN0500DE2NZIM00060011  
 SCALA 1:2500

81/88



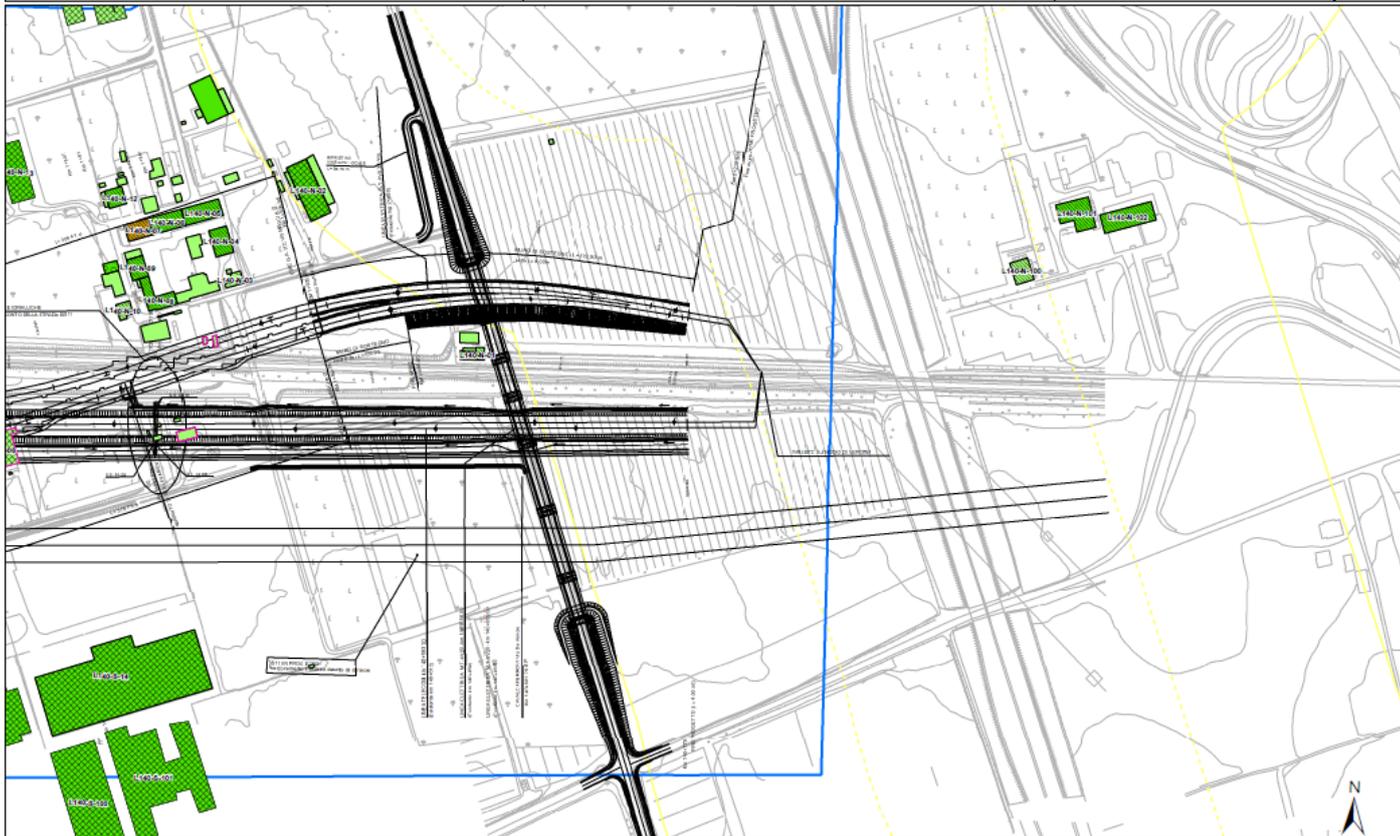
<b>ALTEZZA DEGLI EDIFICI</b> h=3.50 m (1 piano) h=7.50 m (2 piani) h=10.50 m (3 piani) h=13.50 m (4 piani) h > 13.50 m (> 4 piani)	<b>DESTINAZIONE D'USO DEI FABBRICATI</b> Residenziali e assimilabili Produttivo (Industria, Artigianato,...) Servizi per l'istruzione Commercio, uffici e terziario	Edifici di culto Edificio dismesso o rudere Servizi Sanitari Altro (magazzino, baracca, ...) Edifici in demolizione	Aree di espansione Fasce di pertinenza ACIAVIC: Fascia 100 m Fascia 250 m Fascia 350 m in galleria	Fasce di pertinenza oncoorsuali: A4 Bre.Be.Mi. A21	Linea FG Milano-Venezia IC Brescia-Ovest Linea FG Brescia-Olimpia Linea FG Brescia-Parma
---	---	---	--	---	---

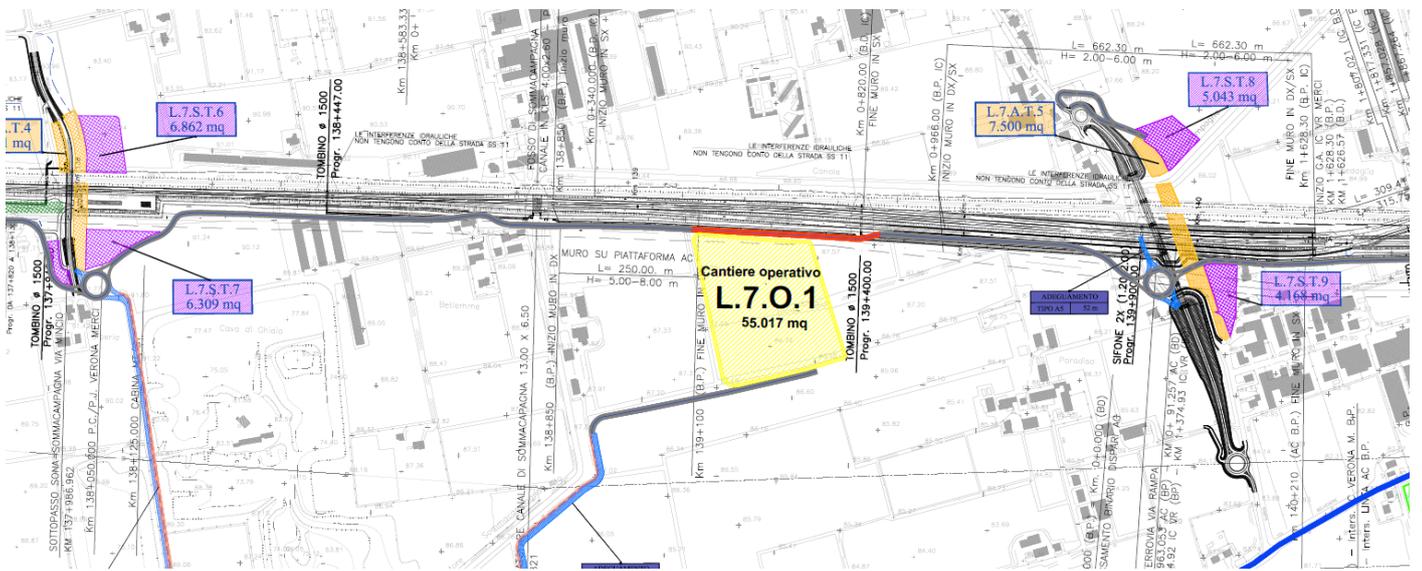
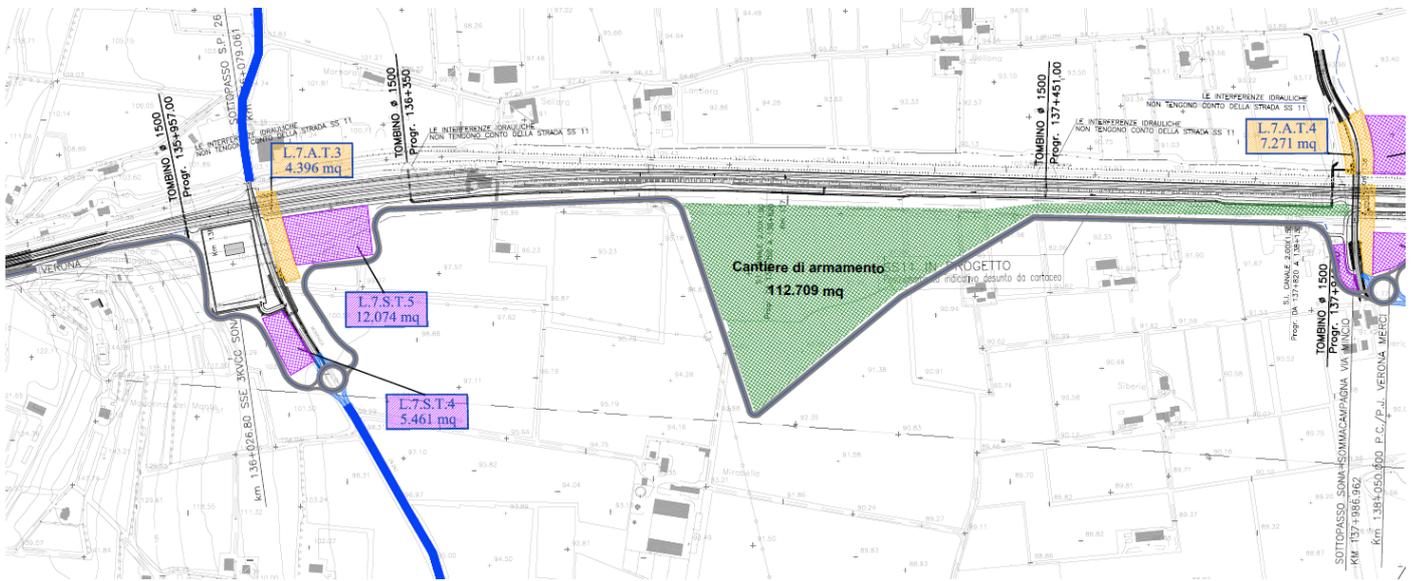
LINEA A.V./A.C. TORINO VENEZIA Tratta MILANO - VERONA  
 Lotto funzionale Brescia-Verona  
 PROGETTO DEFINITIVO

Planimetria di individuazione  
 dei ricettori censiti

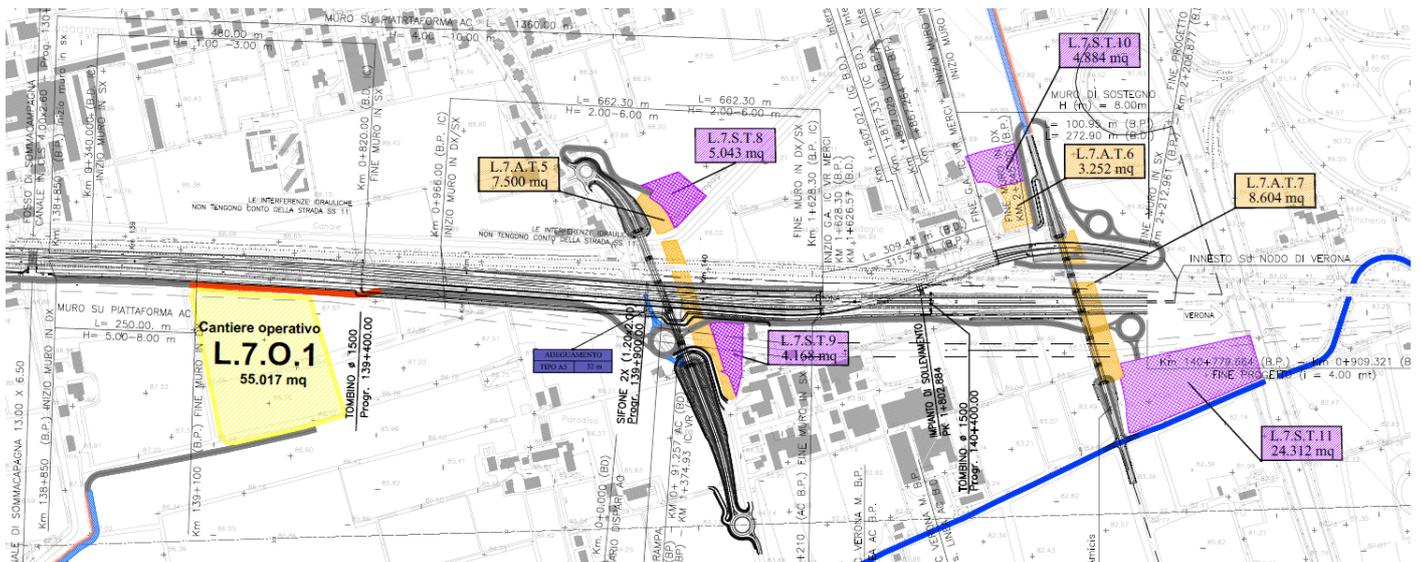
IN0500DE2NZIM00060011  
 SCALA 1:2500

82/88

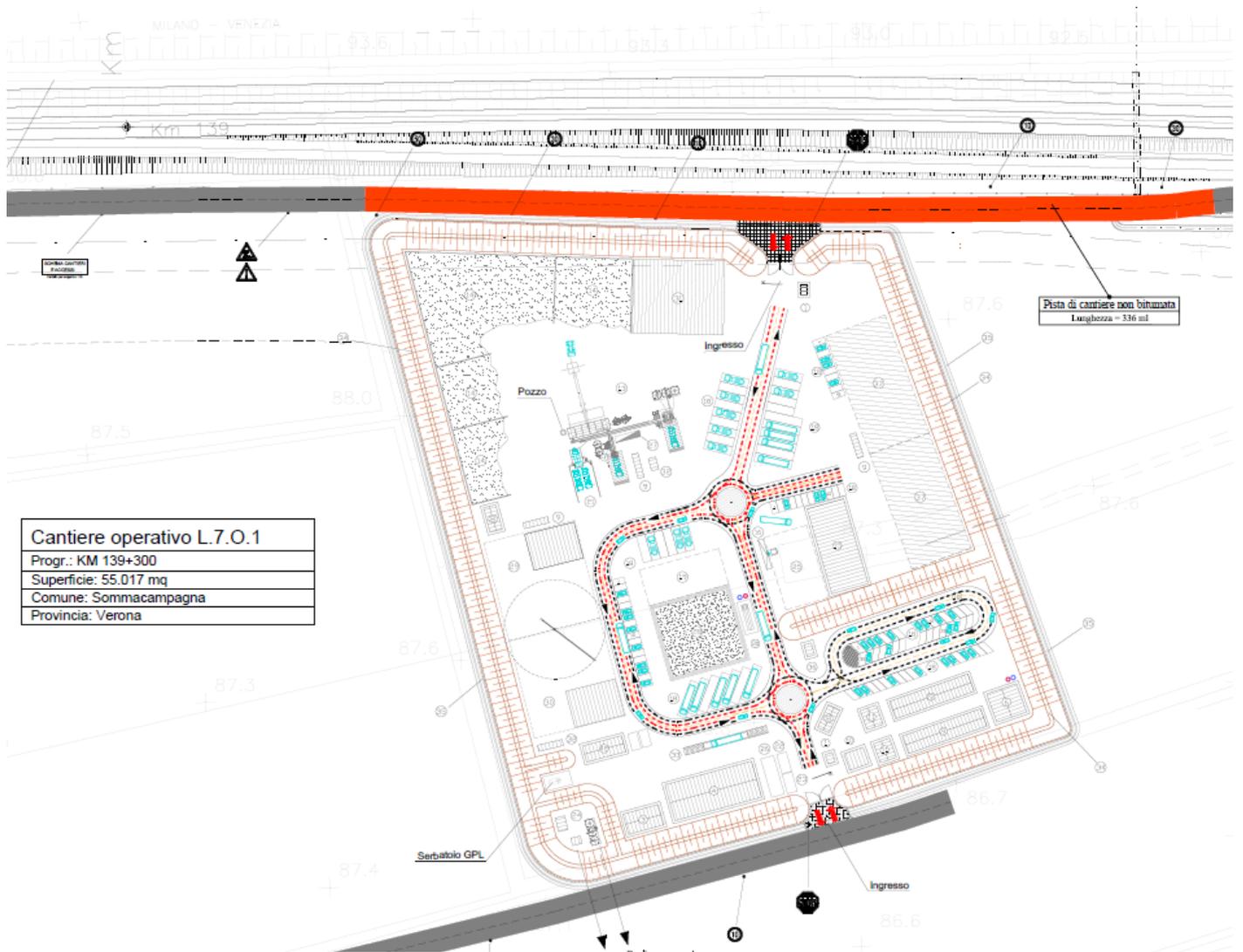




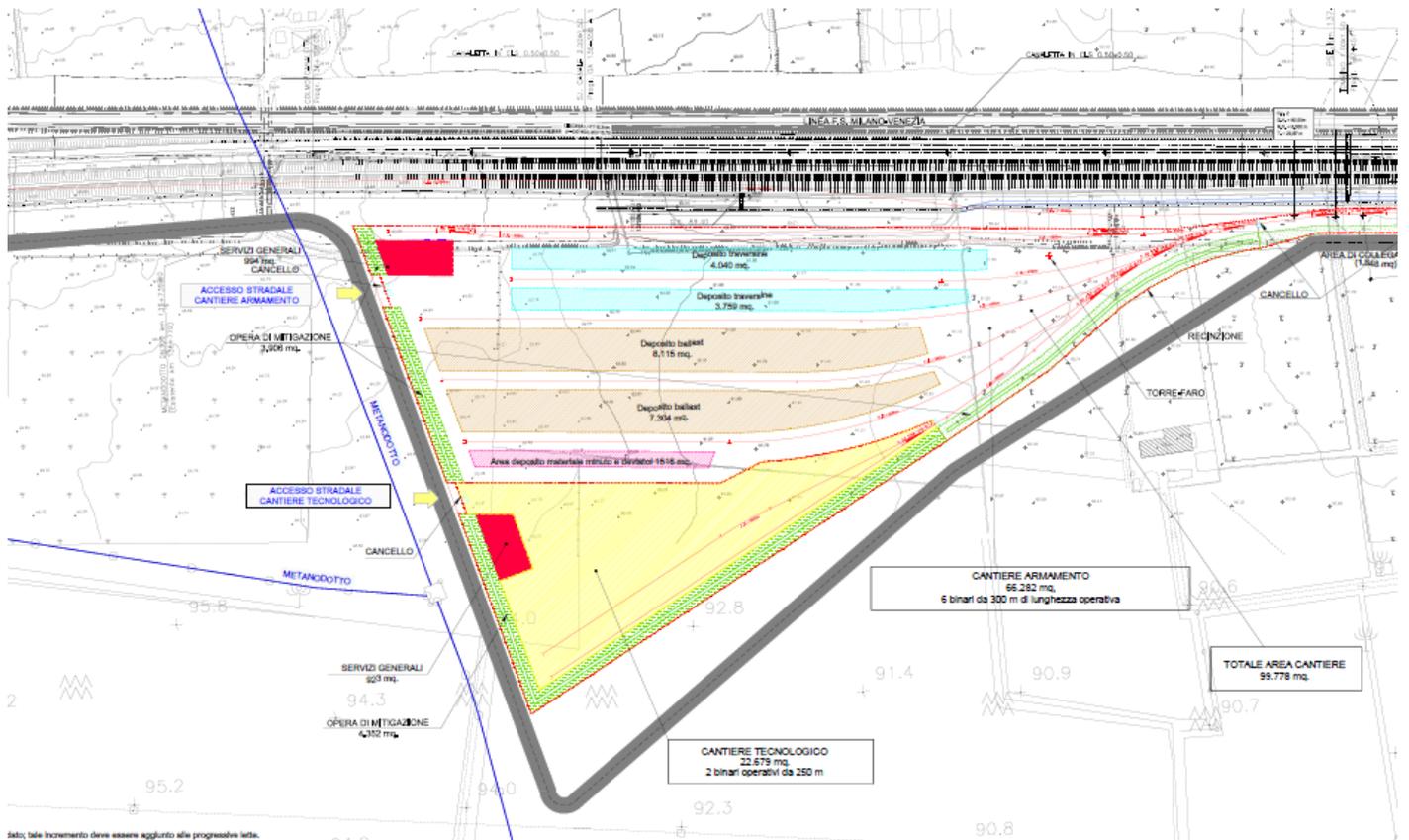
Dall'esame dell'allegato "IN0500DE2P5CA00000490" - "Piano particolareggiato della Aree e viabilità di cantiere da Km 135+650.000 a Km 139+400.000" (vedi sopra) e dell'allegato "IN0500DE2P5CA00000501" - "Piano particolareggiato della Aree e viabilità di cantiere da Km 139+400.000 a Km 140+780.000" diventa ben evidente quale sarà l'impatto dei cantieri sul territorio del comune di Sommacampagna e di Sona.



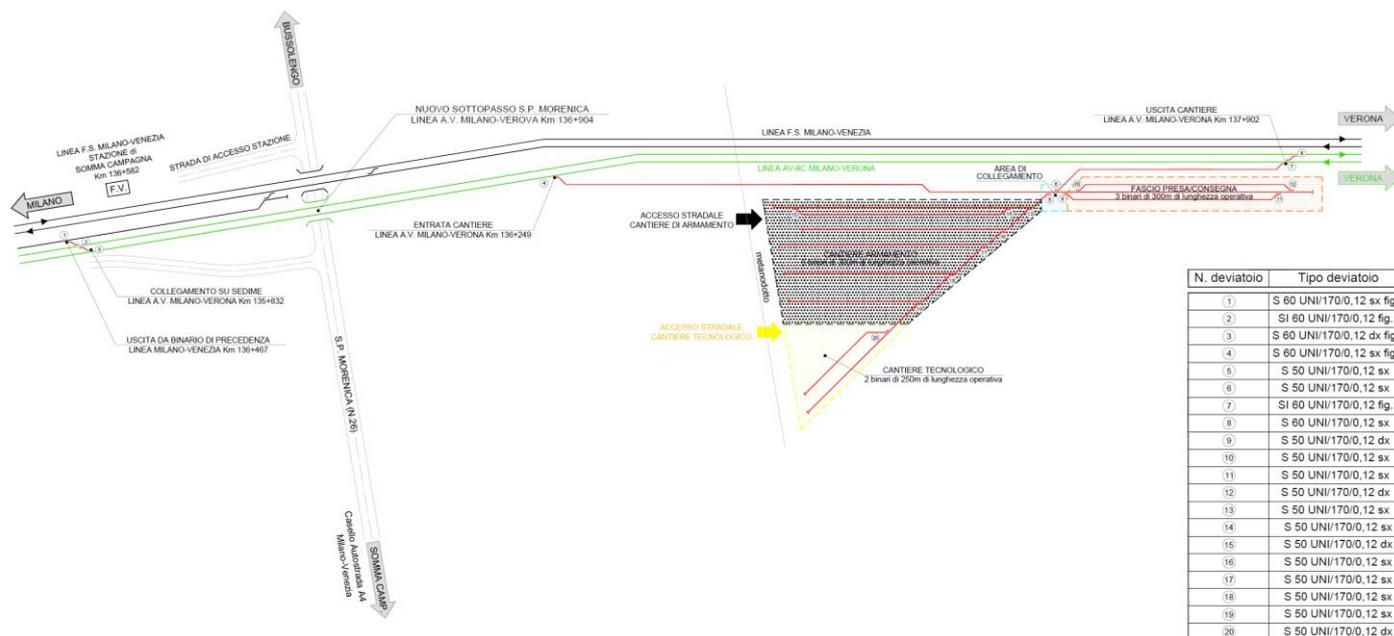
Di questa tavola si evidenzia il "Cantiere Operativo L.7.O.1" che viene meglio dettagliato nell'allegato: "IN0500DE2P7CA00001610" - "Piano particolareggiato della cantierizzazione CANTIERE L.7.O.1 - Planimetria generale con sistemazioni esterne", che viene riprodotto nella pagina seguente, un cantiere che per la sua posizione è ubicato in aderenza con una parte della Cava Betlemme ed in conseguenza di questa presenza dovrà essere rivista la strada di accesso, che non può essere questa come sopra riprodotta.



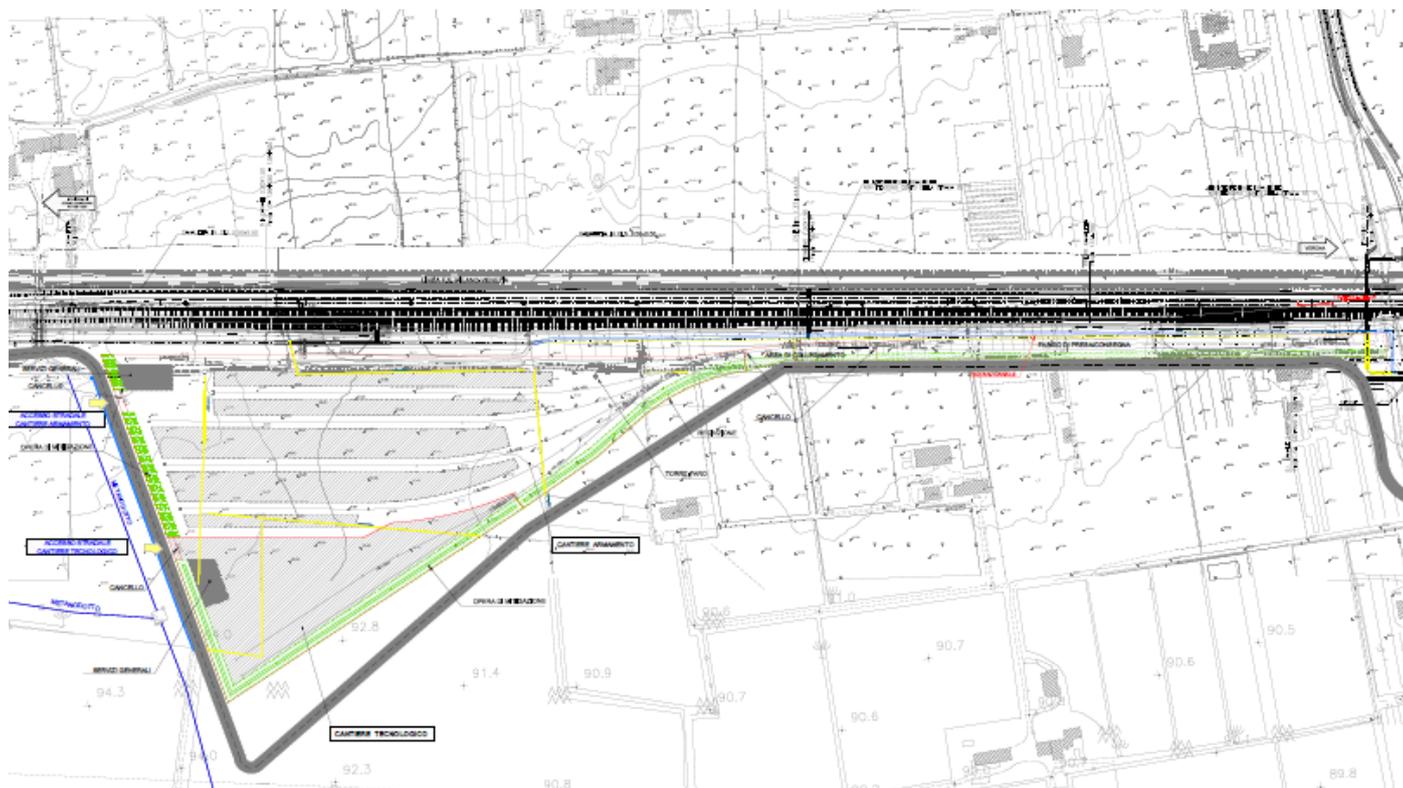
Nell'allegato: "IN0500DE2P7CA00000580" - "PROGETTO DEFINITIVO: ALLEGATO "A" - Piano particolareggiato della cantierizzazione: CANTIERI ARMAMENTO LUGAGNANO - PLANIMETRIA GENERALE" è possibile prendere visione di uno sei cantieri più estesi che interessano il territorio di Sommacampagna.



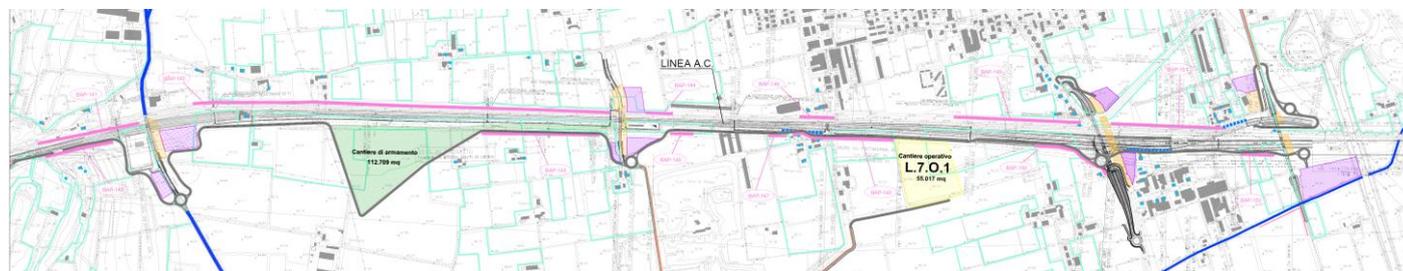
Nell'allegato "IN0500DE2PXCA00000570" - "PROGETTO DEFINITIVO: ALLEGATO "A" - Piano particolareggiato della cantierizzazione: CANTIERI ARMAMENTO LUGAGNANO - PIANO SCHEMATICO" si può prendere visione dell'impatto che avrà sul territorio Sommacampagnese questa tipologia di cantiere.



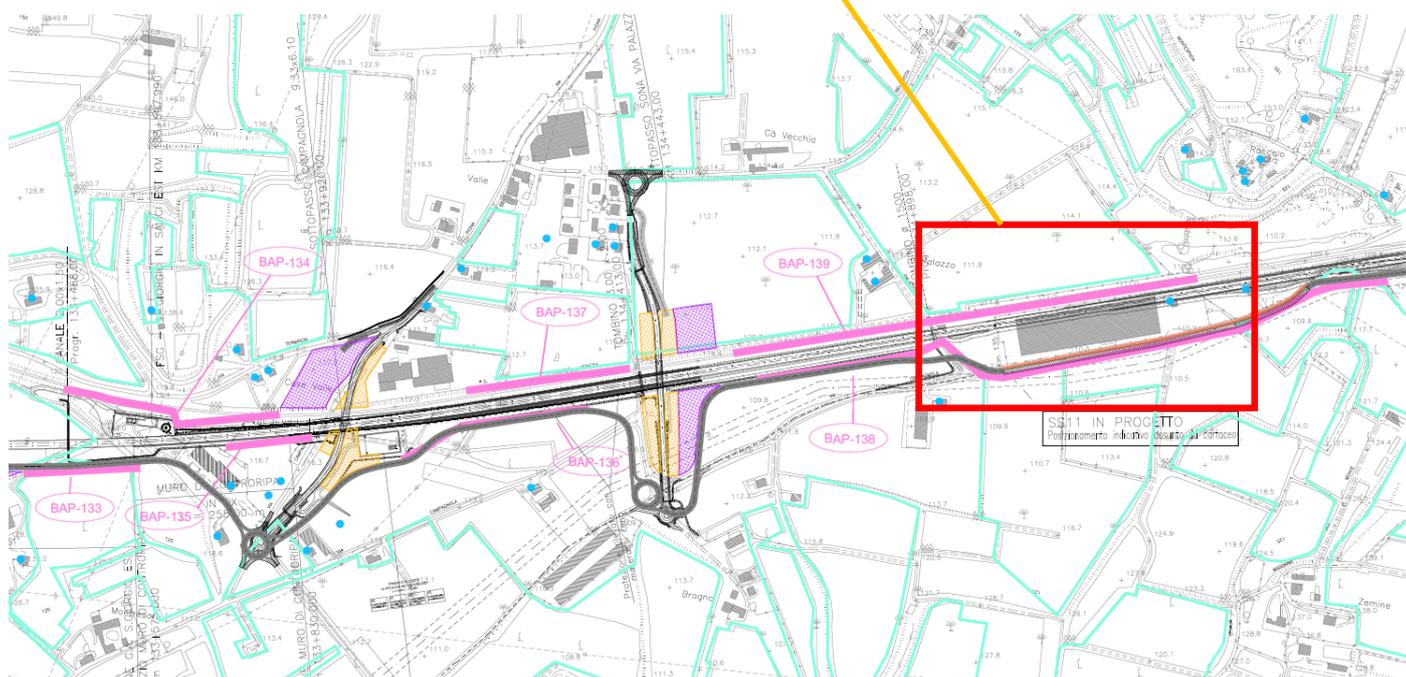
Nell'allegato "IN0500DE2P8CA00000550" - "PROGETTO DEFINITIVO: ALLEGATO "A" - Piano particolareggiato della cantierizzazione: CANTIERI ARMAMENTO LUGAGNANO SISTEMAZIONE DELLE INTERFERENZE" sono state evidenziate una serie di interferenze, in particolare con i canali d'irrigazioni ivi presenti.



Nell'allegato "IN0500DE2P5IM00010251" - "CANTIERIZZAZIONE - ATMOSFERA: FRONTE AVANZAMENTO LAVORI UBICAZIONE DELLE MITIGAZIONI - TAVOLA 25 DA KM 135+650 A KM 140+779.602 + INTERCONN. VERONA - MERCI", sono evidenziate anche le barriere mobili per mitigare gli impatti durante i lavori.



Un esempio delle “barriere mobili” è evidenziato in un dettaglio dell’allegato “IN0500DE2P5IM00010241” - “CANTIERIZZAZIONE - ATMOSFERA: FRONTE AVANZAMENTO LAVORI UBICAZIONE DELLE MITIGAZIONI - TAVOLA 24 DA KM 131+130 A KM 135+650 + SPOSTAMENTO LINEA ESISTENTE MI-VE (VAR. SOMMACAMPAGNA)”, dimenticando però che l’edificio dell’**ANCAP deve essere demolito** e quindi con diverse barriere.



da pk 133+574 a pk 140+780	
DESCRIZIONE	F T8A
Rilevati ferroviari	601.336
Rilevati stradali	111.056
Rivestimento scarpate (vegetale)	107.632
Bonifica	173.887
Lavori vari in terra	3
Anticapillare	112.470
Supercompattato	36.334
Fondazione stradale	27.615
Provenienti da scavi	102.104
Provenienti da cava	353
Cls per opere aperto	133.247
Cls per prefabbricati	5.915
Cls per pali e diaframmi	9.107
Cls per gallerie	57
Misto cementato	16.902
Sub-ballast	20.950
Bitumati stradali	18.087
	1.477.055,81

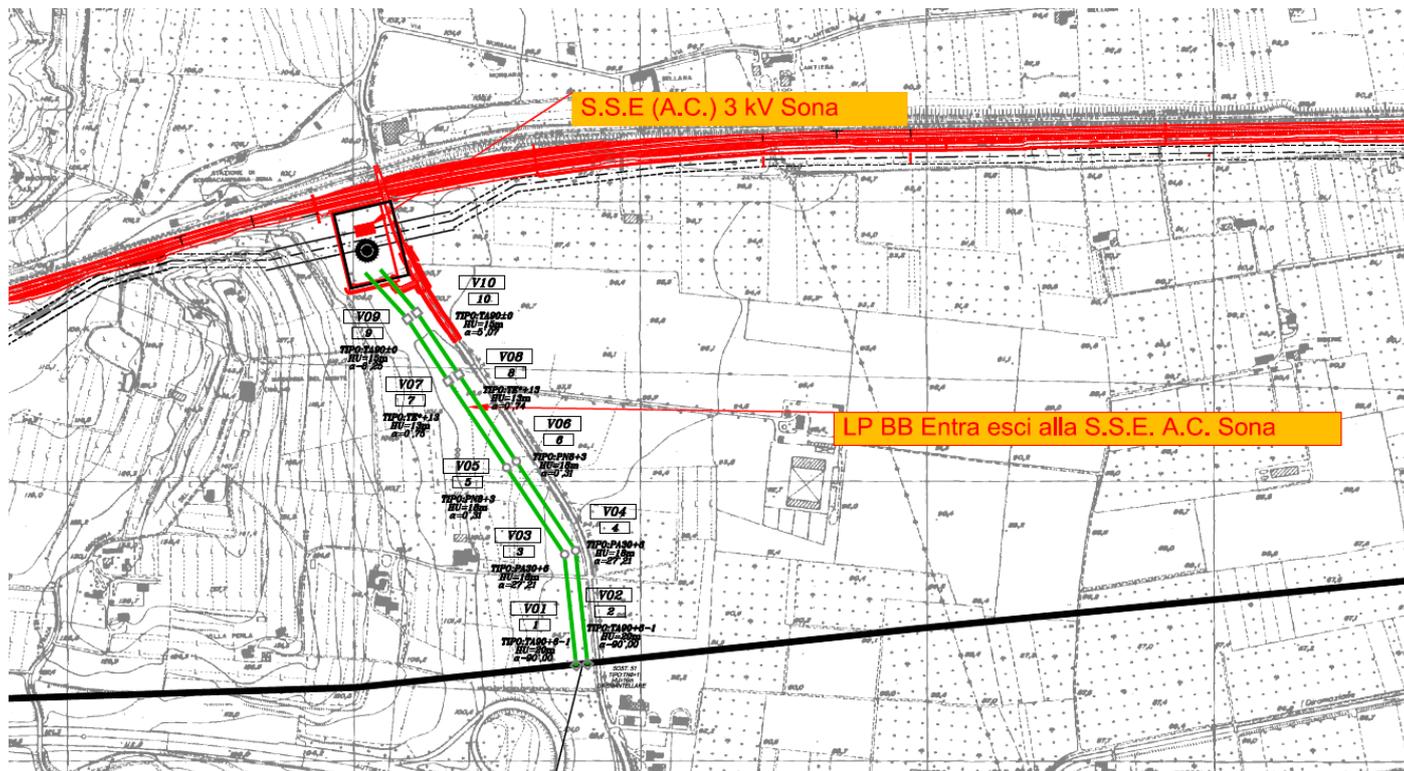
Nell’allegato “IN0500DE2RGIA00010012” - “CANTIERIZZAZIONE - RELAZIONE PROPEDEUTICA AL PIANO DI UTILIZZO DEI MATERIALI DA SCAVO Ai sensi del DM 161/12 RELAZIONE” si evidenzia il fabbisogno di materiali inerti per il tratto di interesse del Comune di Sommacampagna ed è evidente che per questo tratto la necessità di materiale inerte è di circa 2 milioni, visto che l’opera è quasi tutta prevista da realizzare “in rilevato”.

da pk 133+574 a pk 140+780	
DESCRIZIONE	F T8A
rilevati per piste, deviazioni, adeguamenti	53.385
totale inerti per stabilizzato	122.441
totale materiale per riempimenti / sottofondi	112.566
totale inerti per conglomerati cementizi	14.778
totale inerti per conglomerati neri	43.344
	346.514

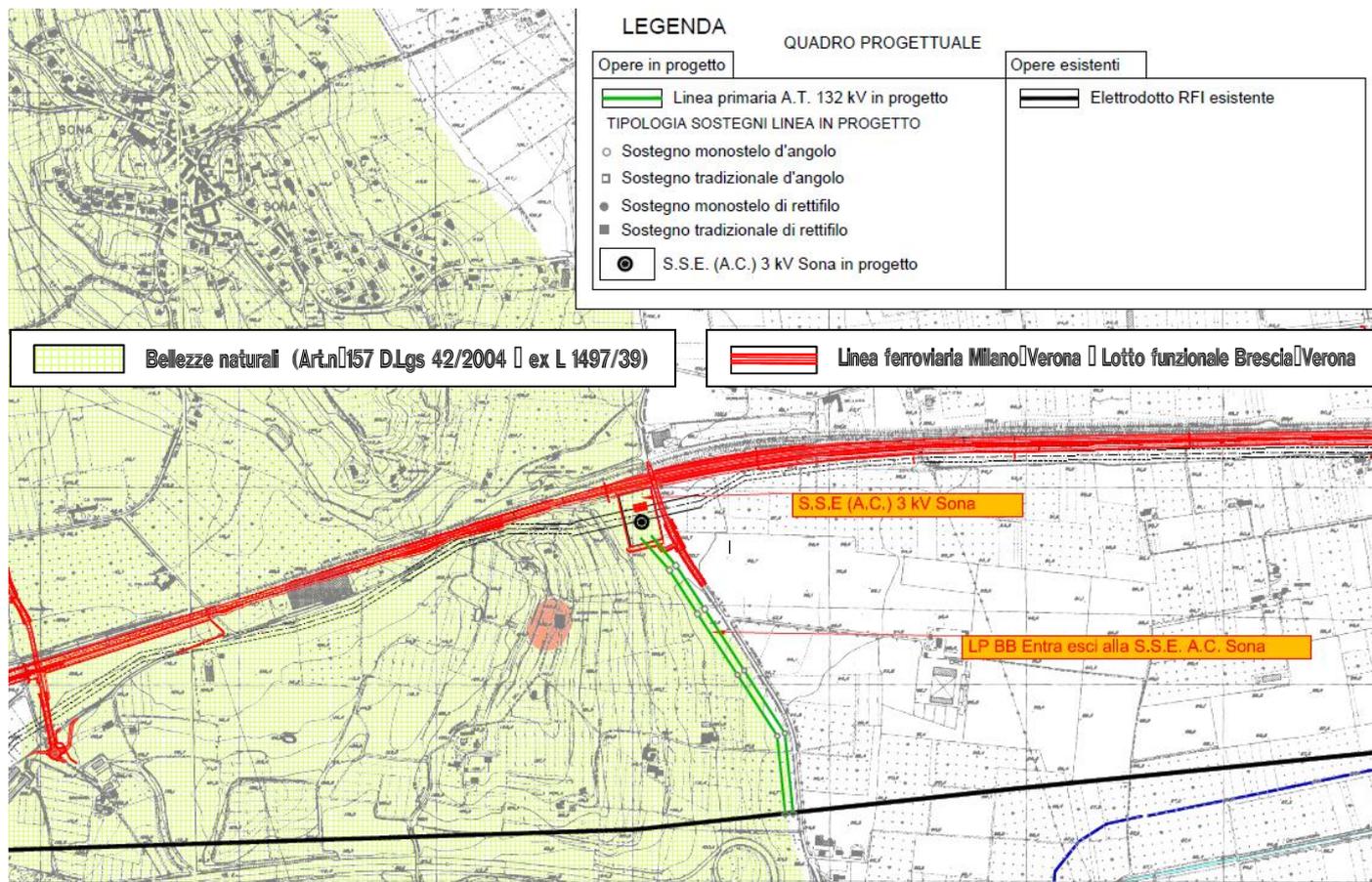
Con questa sintesi - come sin qui illustrata - sono stati evidenziati gli “**Elaborati di Progetto**” che della “**Linea ferroviaria AV/AC Torino-Venezia: tratta AV/AC Milano-Verona**” hanno attinenza e/o che interessano ed interferiscono con il Comune di Sommacampagna a partire dal km 135 fino alla fine del km 140 e a conclusione si evidenzia che se per la “**Area di Cava VR01 Castelnuovo**” tra gli allegati di progetto vi sono una serie di elaborati a partire da: “ [www.va.minambiente.it/File/Documento/120678](http://www.va.minambiente.it/File/Documento/120678) ” fino a: “ [www.va.minambiente.it/File/Documento/120701](http://www.va.minambiente.it/File/Documento/120701) ”, per la “**Area di Cava VR01 Sommacampagna**”, sono invece mancanti tutti i documenti, come se detta cava fosse stata eliminata dal progetto ed è pertanto che questo “dettaglio” andrebbe evidenziato al fine di verificare se detta Cava... sia o... non sia stata eliminata dal progetto anche se per questo tratto servirebbero circa due milioni di metri cubi.

## 2^ ANALISI: sugli ELABORATI dello “STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE - S.I.A.”.

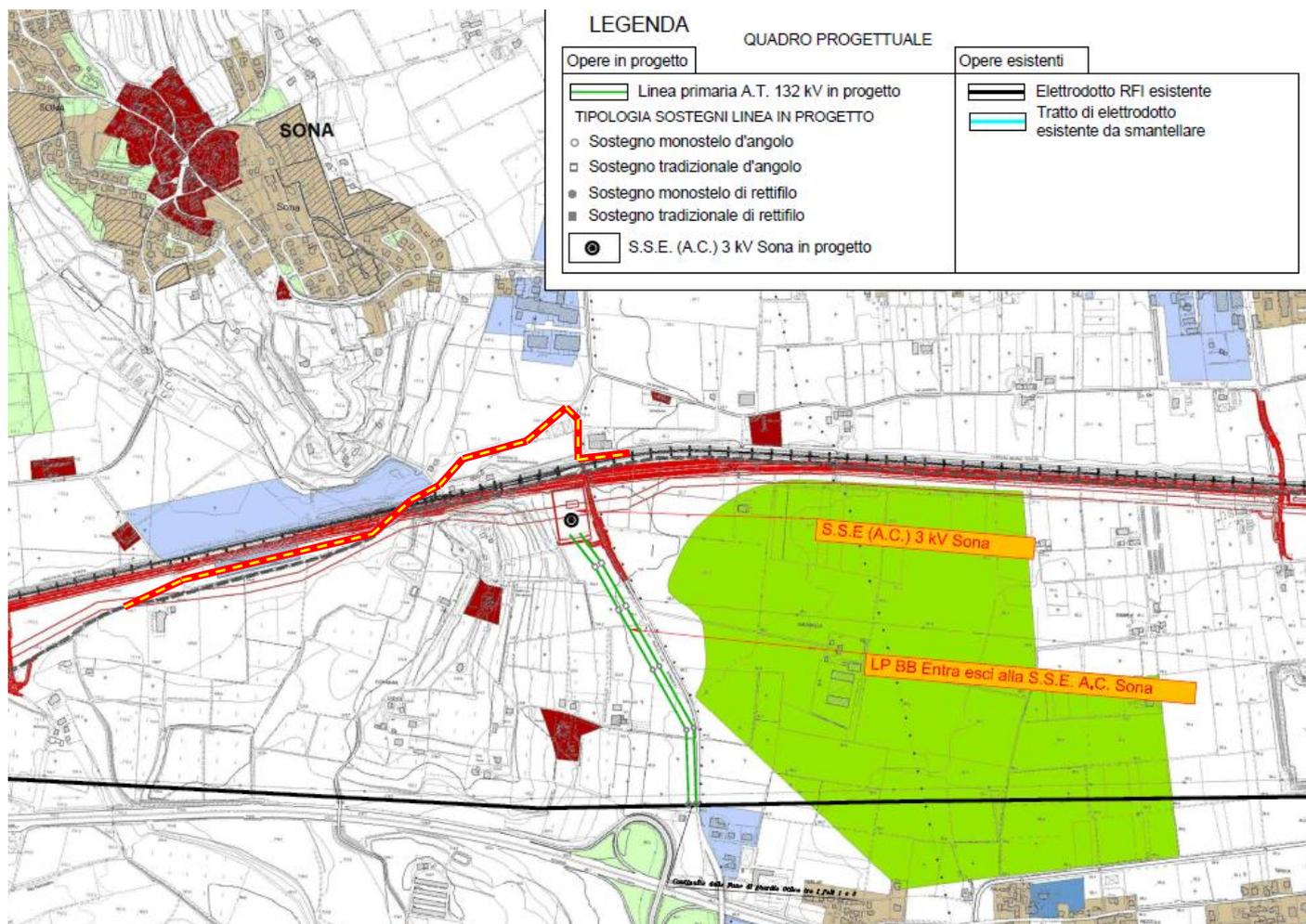
Come già evidenziato nell’esame nelle precedenti tavole nell’Allegato “IN0500DE2G4SA000G1041” - “LINEA PRIMARIA AT 132kV ST/DT - STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE - Allegato 2 - tracciato di progetto LP DD tav.4/4”, è sempre evidente che il territorio di Sommacampagna è interessato anche da un nuovo elettrodotto che collega un preesistente elettrodotto da 132 kV con una nuova Centrale Elettrica.



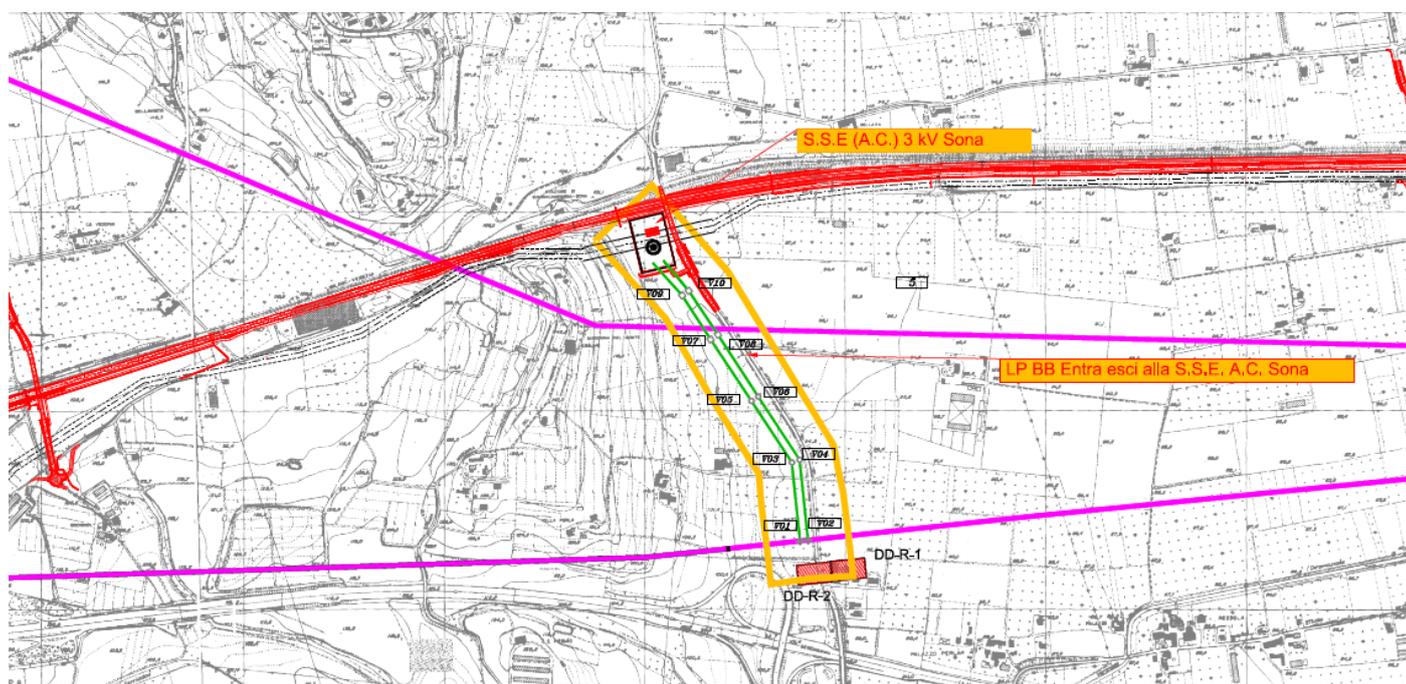
Dall’esame dell’allegato: “IN0500DE2N4SA000A1041” - “LINEA PRIMARIA AT 132kV ST/DT - STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE - All.4 Aree vincolate e aree protette - LP DD - tav.4/4” appare essere evidente che il nuovo Elettrodotto che viene progettato per collegare l’esistente elettrodotto da 132 kV con la nuova Centrale Elettrica, viene realizzato in un’area soggetta ai vincoli dell’art. 157 del D.Lgs 42/2004.



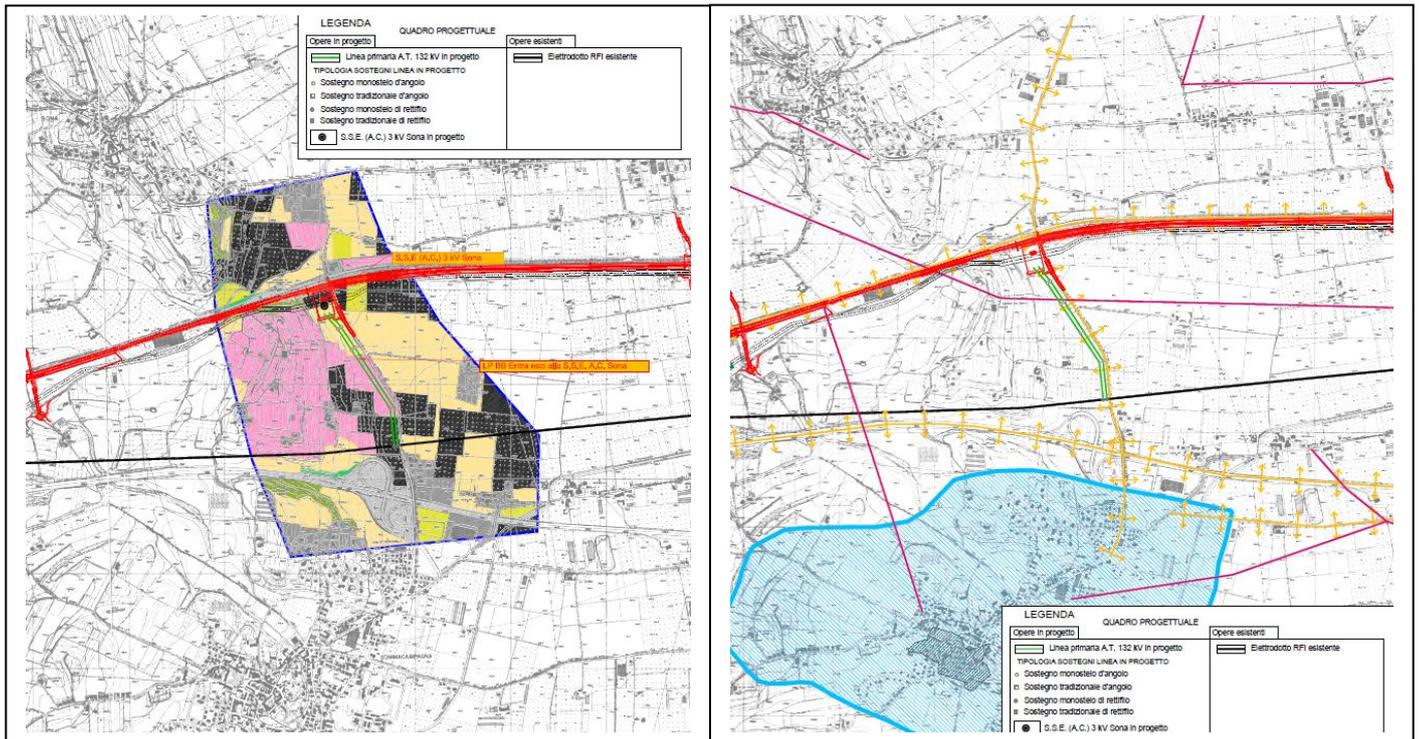
Nell'allegato: "IN0500DE2N4SA000P1041" - "LINEA PRIMARIA AT 132kV ST/DT - STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE - All. 4 Previsione degli strumenti urbanistici - LP CC - tav. 4/4", oltre ad evidenziare che la Tavola riprodotta è un Elaborato del "vecchio" PRG e non del "nuovo" PAT, appare evidente che vi è un errore nell'indicazione del Confine tra il Comune di Sommacampagna e il Comune di Sona, il cui confine esatto è quello indicato con "linea rossa-gialla" come sotto riprodotto su questa tavola grafica.



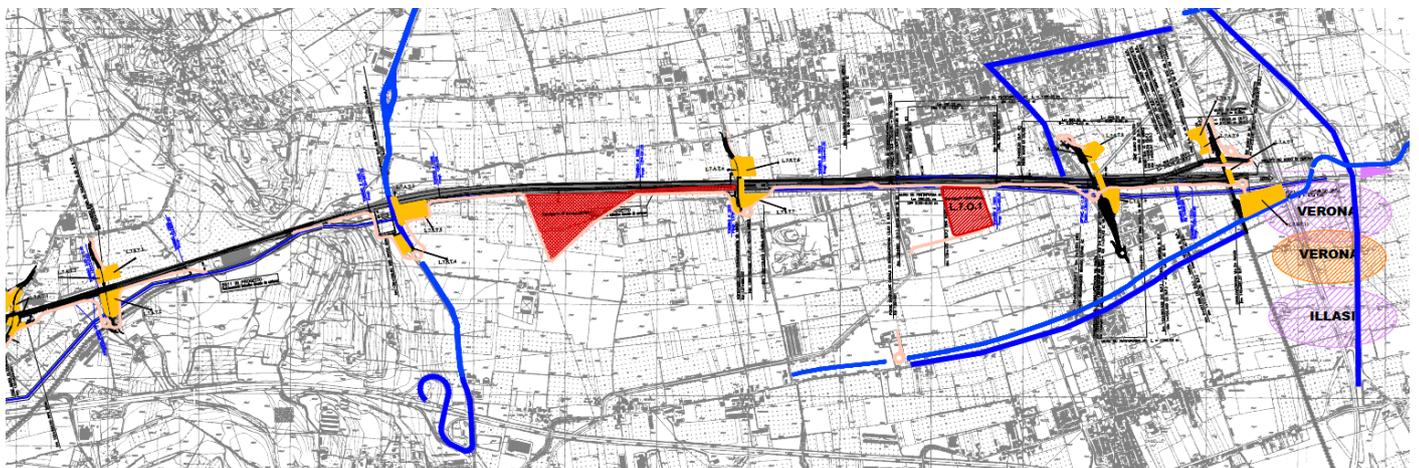
Nell'allegato "IN0500DE2N4SA000A1081" - "LINEA PRIMARIA AT 132kV ST/DT - STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE - All. 5 Inseidiamenti - Ricettori - LP DD - tav.4/4" oltre ad essere evidente il nuovo Elettrodotto come progettato a servizio della TAV, va ricordata la presenza dei due Elettrodotti preesistenti da anni sul nostro territorio, creando un notevole impatto paesistico (in particolare sulla collina di Madonna di Monte), ma anche ambientale e sanitario su ampi territori del nostro comune e soprattutto su Caselle.



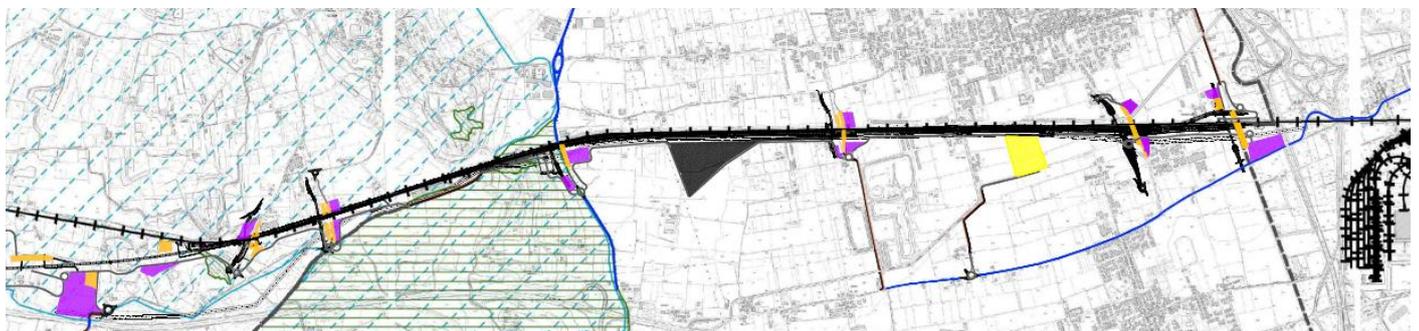
L'allegato: "IN0500DE2N4SA000A1121" - "LINEA PRIMARIA AT 132kV ST/DT - STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE - All. 6 Usi del suolo e vegetazioni - LP DD - tav.4/4" e l'allegato "IN0500DE2N4SA000A1161" - "LINEA PRIMARIA AT 132kV ST/DT - STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE - All.7 Paesaggio - LP DD - tav.4/4" rappresentano altre considerazioni collegate al nuovo elettrodotto di collegamento alla Cabina Elettrica.



Nell'allegato: "IN0500DE2C3SA000P0731" - "CANTIERIZZAZIONE - STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE - All. 1 - Corografia di insieme tav. 3/3" non viene ancora riportata la CAVA VR6 citata in altri documenti, ma forse poi è stata cancellata dalla progettazione, una Cava... la "VR6" che comunque va attenzionata.



L'allegato "IN0500DE2G4SA000G1181" - "CANTIERIZZAZIONE - STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE - All. 2 - Planimetria generale della cantierizzazione tav. 14/15" e l'allegato "IN0500DE2G4SA000G1191" - "CANTIERIZZAZIONE - STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE - All. 2 - Planimetria generale della cantierizzazione tav. 15/15" di fatto, rappresentano quanto già illustrato nella precedente tavola grafica, come pure sono già stati rappresentati il contenuto del seguente allegato: "IN0500DE2N3SA000P0501" - "CANTIERIZZAZIONE - STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE - All. 3 VINCOLI TERRITORIALI -AMBIENTALI TAV 3/3".



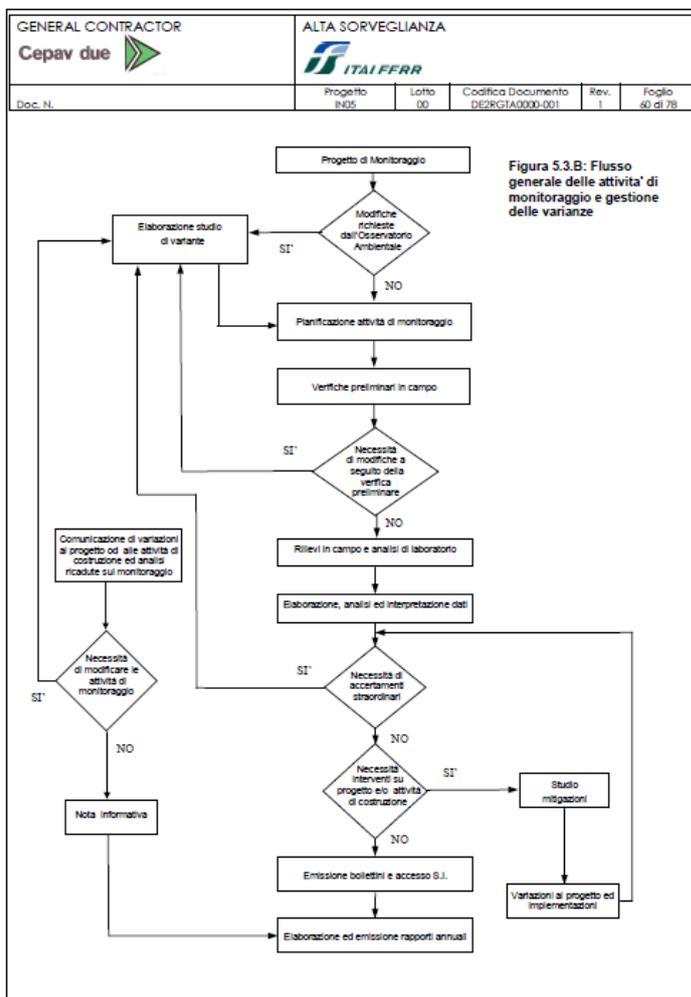
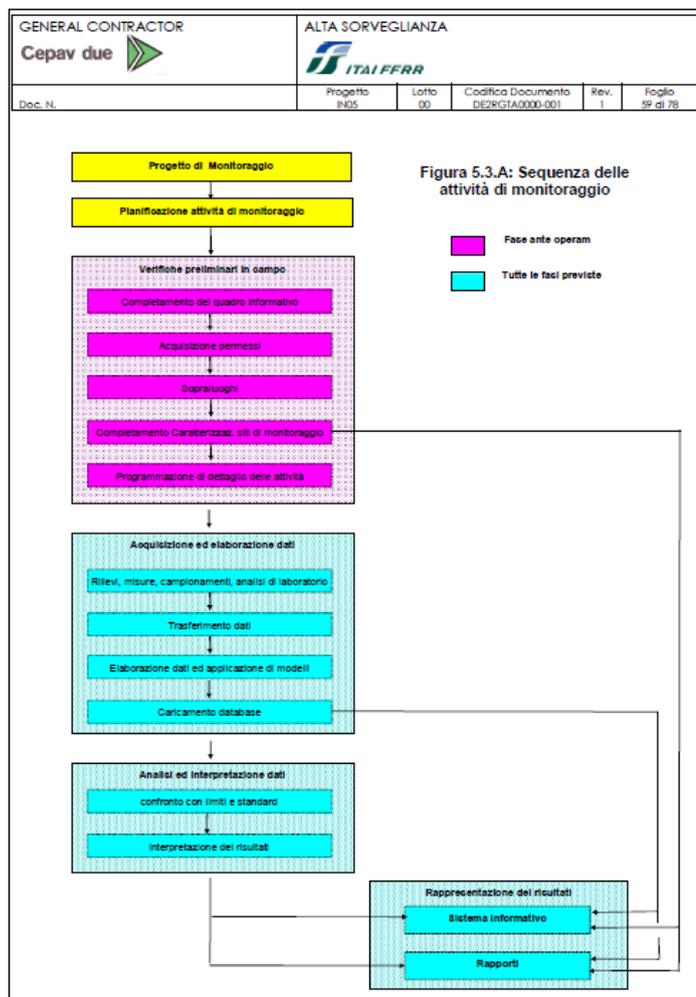
Nell'allegato "IN0500DE2N4SA000A1491" - "CANTIERIZZAZIONE - STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE - All. 5 - ACQUE SUPERFICIALI E ACQUE SOTTERRANE - TAV 14/15" e nell'allegato "IN0500DE2N4SA000A1501" - "CANTIERIZZAZIONE - STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE - All. 5 - ACQUE SUPERFICIALI E ACQUE SOTTERRANE - TAV 15/15" considerata la natura del terreno e del sottosuolo del tratto di interesse del Comune di Sommacampagna non vi sono elementi di rilievo da osservare in merito all'Istanza di VIA.

Quanto sopra evidenziato vale anche per l'allegato "IN0500DE2N4SA000A1691" - "CANTIERIZZAZIONE - STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE - All. 6 - USI AGRICOLI E VEGETAZIONE NATURALE - TAV 14/15" e anche per l'allegato "IN0500DE2N4SA000A1701" - "CANTIERIZZAZIONE - STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE - All. 6 - USI AGRICOLI E VEGETAZIONE NATURALE - TAV 15/15" e vale anche per "IN0500DE2N4SA000A1871" - "CANTIERIZZAZIONE - STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE - All. 7 - Quadro di sintesi delle aree di attenzione e delle aree di particolare sensibilità 14/15" e "IN0500DE2N4SA000A1881" - "CANTIERIZZAZIONE - STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE - All. 7 - Quadro di sintesi delle aree di attenzione e delle aree di particolare sensibilità 15/15"... anche se alcune considerazioni generali sarebbero da evidenziare.

### 3^ ANALISI: sugli ELABORATI del "PROGETTO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE".

Dopo aver analizzato - se pur sommariamente - una serie di documenti come questi riportati nel capitolo a titolo: 1^ANALISI: sugli "ELABORATI di PROGETTO" predisposti per l'Istanza di V.I.A. ed aver anche sintetizzato altri aspetti poi evidenziati nella 2^ ANALISI: sugli ELABORATI dello "STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE - S.I.A.", in questa parte si riporta quanto esaminato nella 3^ ANALISI: sugli ELABORATI del "PROGETTO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE" e si prende visione di una serie di altri documenti che andrebbero poi maggiormente esaminati in una fase successiva di presentazione delle Osservazioni alla VIA della "Linea ferroviaria AV/AC Torino-Venezia: tratta AV/AC Milano-Verona".

Dell'allegato "IN0500DE2RGTA00000011" - "PROGETTO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE - RELAZIONE GENERALE", per ora si evidenziano le due tabelle - come sotto riprodotte - che rappresentano le "Sequenze delle attività di monitoraggio" e il "Flusso generale delle attività di monitoraggio e gestione delle variazioni"... il che - per la parola "variazioni" fa ricordare che il progetto definitivo sarebbe invece nella sua interezza che deve essere sottoposto alla VIA e che quindi l'intero progetto deve essere reiterato con una nuova procedura di VIA complessiva e che valuti tutti gli effetti cumulativi che l'intervento va a creare nell'area e sui territori che sono coinvolti nella realizzazione di questa nuova infrastruttura.



## 4^ ANALISI: Brevi considerazioni sugli Elaborati della “SINTESI NON TECNICA”.

Anche l'insieme degli allegati denominati “Sintesi Non Tecnica” rappresentano una **anomalia** rispetto alle procedure di una **corretta** Valutazione di Impatto Ambientale, in quanto la “Sintesi Non tecnica” come predisposta, si limita ad esaminare le “varianti” apportate al progetto della “Linea ferroviaria AV/AC Torino-Venezia: tratta AV/AC Milano-Verona” approvato nell'anno 2003 e non sono indicate, ne tantomeno valutate le Alternative Progettuali come previste dalla normativa in vigore.

Che dopo 10 anni dalla Valutazione di Impatto Ambientale, perché effettuata nel 2003 - con le norme che erano in vigore allora ma soprattutto con la situazione dell'allora territorio - si possa oggi valutare un'opera definita: “Linea ferroviaria AV/AC Torino-Venezia: tratta AV/AC Milano-Verona” solo per le “Varianti” che sono state apportate al progetto già approvato, è evidente che siamo in presenza di un **madornale errore procedurale** che va risolto solo in un unico modo, con la **REITERAZIONE DELL'INTERA PROCEDURA DI VIA sull'intero progetto** che abbia da **VALUTARE GLI IMPATTI AMBIENTALI CUMULATIVI** che interessano il territorio interessato dall'intero tracciato dell'opera che si vorrebbe realizzare.

## SINTESI delle ANALISI: Considerazioni Propedeutiche alle Osservazioni alla VIA.

Dall'esame della documentazione sin qui valutata, parrebbe che quanto presentato dal Consorzio CEPAV DUE, **abbia da NON essere conforme**: alle “Indicazioni operative per la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale”, come riportate sul sito web del Ministero dell'Ambiente.

<http://www.va.minambiente.it/it-IT/ps/Comunicazione/IndicazioniOperativeVIA>



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](#) / [Comunic-Azione](#) / [Spazio per il proponente](#)  
/ [Indicazioni operative per la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale](#)

### Indicazioni operative per la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale

- Finalità
- Ambito di applicazione
- Soggetti coinvolti
- Adempimenti a carico del proponente
- Adempimenti a carico dell'autorità competente

[Spazio per il cittadino](#)

[Spazio per il proponente](#)

[Eventi e Notizie](#)

[La Direzione Informa](#)

[Area giuridica](#)

**Eventi e notizie**

E visto la documentazione come presentata per l'Istanza di VIA per la “Linea ferroviaria AV/AC Torino-Venezia: tratta AV/AC Milano-Verona”, dal sito web del Ministero dell'Ambiente come sopra ricordato, vanno evidenziati i seguenti paragrafi che sono attinenti alla procedura di VIA come predisposta:

### Adempimenti successivi all'emanazione del provvedimento

**Ottemperanza delle prescrizioni:** il provvedimento di VIA contiene le condizioni per la realizzazione, esercizio, dismissione dell'opera, quelle relative ad eventuali malfunzionamenti nonché specifiche prescrizioni relative al controllo e al monitoraggio degli impatti ambientali. Il proponente è tenuto ad ottemperare dette condizioni e prescrizioni trasmettendone i riscontri ai soggetti preposti alla verifica e al controllo con le modalità e i tempi indicati nel provvedimento. Per le verifiche di competenza del Ministero dell'Ambiente, la documentazione tecnica deve essere trasmessa dal proponente secondo le indicazioni contenute nelle “Specifiche tecniche per la predisposizione e la trasmissione della documentazione in formato digitale per le procedure di VAS e VIA ai sensi del D.Lgs 152/2006 e s.m.i.” scaricabili dalla sezione “**Specifiche tecniche e modulistica**” del sito per le Valutazioni Ambientali VAS-VIA del Ministero dell'Ambiente. A seguito dell'istruttoria tecnica svolta con il supporto dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS o di altri organismi tecnici (ISPRA, ARPA, ecc.) viene predisposta una Determinazione Dirigenziale notificata al proponente ed agli altri soggetti coinvolti contenente gli esiti della verifica di ottemperanza. In caso di inadempienza delle prescrizioni o al riscontro di altre significative difformità rispetto a quanto previsto nel provvedimento di VIA sono previste sanzioni ed altre azioni risarcitorie degli eventuali danni ambientali da parte del Ministero dell'Ambiente.

**Tempistica per la realizzazione del progetto:** i progetti approvati devono essere realizzati entro cinque anni dalla pubblicazione del provvedimento ovvero entro un periodo più lungo, qualora espressamente previsto nel provvedimento di VIA. Se non interviene una formale richiesta di proroga da parte del proponente prima della scadenza prevista per legge e l'accettazione da parte del Ministero dell'Ambiente, trascorso il periodo di cinque anni la procedura di VIA deve essere reiterata.

In merito procedura di VIA come presentata e relativa alla “**Linea ferroviaria AV/AC Torino-Venezia: tratta AV/AC Milano-Verona**” dobbiamo ricordare parte delle considerazioni e delle prescrizioni come stabilite nella Delibera CIPE n.120 del 05/12/2003 e, di questa, si inizia ad evidenziare questo estratto:

CONSIDERATO che, nella medesima riunione preparatoria, il vice Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha espresso la disponibilità a recepire dette indicazioni in fase di progettazione definitiva, sottolineando come in tal senso sia da intendere il passo della relazione che quantifica in via di larga massima la somma residua per ulteriori opere di compensazione ambientale, in attesa dello sviluppo di detta progettazione definitiva;

Sempre di detta delibera si evidenzia un breve ma significativo paragrafo, come riportato al capitolo “**sotto l’aspetto attuativo**”, ultimo comma che così recita: “**che l’attivazione della linea dovrebbe avvenire alla fine del 2010**” e che potrebbe confermare che detta delibera e/o parere di Compatibilità Ambientale sia decaduto e che quindi l’intera Procedura di VIA debba essere... e vada reiterata.

che l’accoglimento delle ulteriori prescrizioni per opere e misure compensative dell’impatto ambientale, richieste dalle Amministrazioni nel corso dell’istruttoria, comporta oneri aggiuntivi per 384,1 Meuro, di cui 49,1 Meuro valutabili in modo sufficientemente certo, mentre il residuo, come specificato in premessa, è valutato in via di larga massima in attesa dello sviluppo delle progettazioni definitive;

Di questo altro paragrafo - tratto sempre dalla Delibera del CIPE - si evidenzia come si conclude l’ultima frase: “**in attesa dello sviluppo delle progettazioni definitive**” perché come confermato nel sottostante estratto... nel 2003... era stato approvato solamente il “**progetto preliminare**”.

1. *Approvazione progetto preliminare*

- 1.1 Ai sensi e per gli effetti dell’art. 3 e dell’art. 18, comma 6, del decreto legislativo n. 190/2002, è approvato, con le prescrizioni e le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il progetto preliminare per la “linea AV/AC Milano -Verona” ed è riconosciuta la compatibilità ambientale dell’opera. E’ conseguentemente perfezionata, ad ogni fine urbanistico ed edilizio, l’intesa Stato-Regione sulla localizzazione dell’opera.

E che sia necessario il reiterare la procedura di VIA **sull’intero progetto definitivo** e non solo su alcune varianti apportate al progetto come era stato approvato nel 2003 è perché anche in quest’altro paragrafo le prime parole da evidenziare sono queste: “**Progettazione definitiva**”.

Nella progettazione definitiva il costo complessivo dell’opera verrà disaggregato nelle varie voci di spesa e, in particolare, distintamente articolato nella quota riferita ai lavori ferroviari e nella quota relativa al totale degli oneri per opere e misure di compensazione dell’impatto territoriale e sociale. Verranno inoltre specificate le modalità di copertura dell’ulteriore importo di 384,1 Meuro di cui sopra.

E che nel 2003 sia stato approvato solamente il “**Progetto Preliminare**” e non il “**Progetto Definitivo**”, “il dettaglio” potrebbe essere ben evidente nel capitolo a titolo: “**Clausele Finali**” come qui evidenziate:

3. *Clausele finali*

- 3.1 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti componenti il progetto preliminare dell’intervento “linea AV/AC Milano-Verona”, approvato con la presente delibera.
- 3.2 In sede di esame del progetto definitivo, che dovrà essere approvato da questo Comitato ex art. 4 del decreto legislativo n. 190/2002, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà alla verifica di ottemperanza alle prescrizioni di cui al citato allegato A, nonché al rispetto delle indicazioni di cui al precedente punto 1.2 e riferirà in merito a questo Comitato. In particolare il predetto Ministero assicurerà che la Commissione speciale VIA di cui all’art. 20 del medesimo decreto legislativo n. 190/2002 abbia proceduto alla verifica di ottemperanza alle prescrizioni del provvedimento di compatibilità ambientale ai sensi del comma 4 della stessa norma. Il citato Ministero, inoltre, curerà di verificare che in fase di redazione del progetto definitivo siano state valutate le ulteriori prescrizioni formulate dalla Regione Lombardia nel documento integrativo citato in premessa.

E che nell'anno 2003, non sia stato approvato il “Progetto Definitivo” ma che con quel Decreto di Compatibilità Ambientale sia stato approvato solo il “Progetto preliminare” della “**Linea ferroviaria AV/AC Torino-Venezia: tratta AV/AC Milano-Verona**”, questo potrebbe essere certificato dall'ultimo paragrafo della Delibera CIPE n.120 del 05/12/2003.

Detto Ministero provvederà altresì a verificare che, nelle fasi successive all'approvazione del progetto definitivo, vengano attuate le altre prescrizioni di cui al citato allegato.

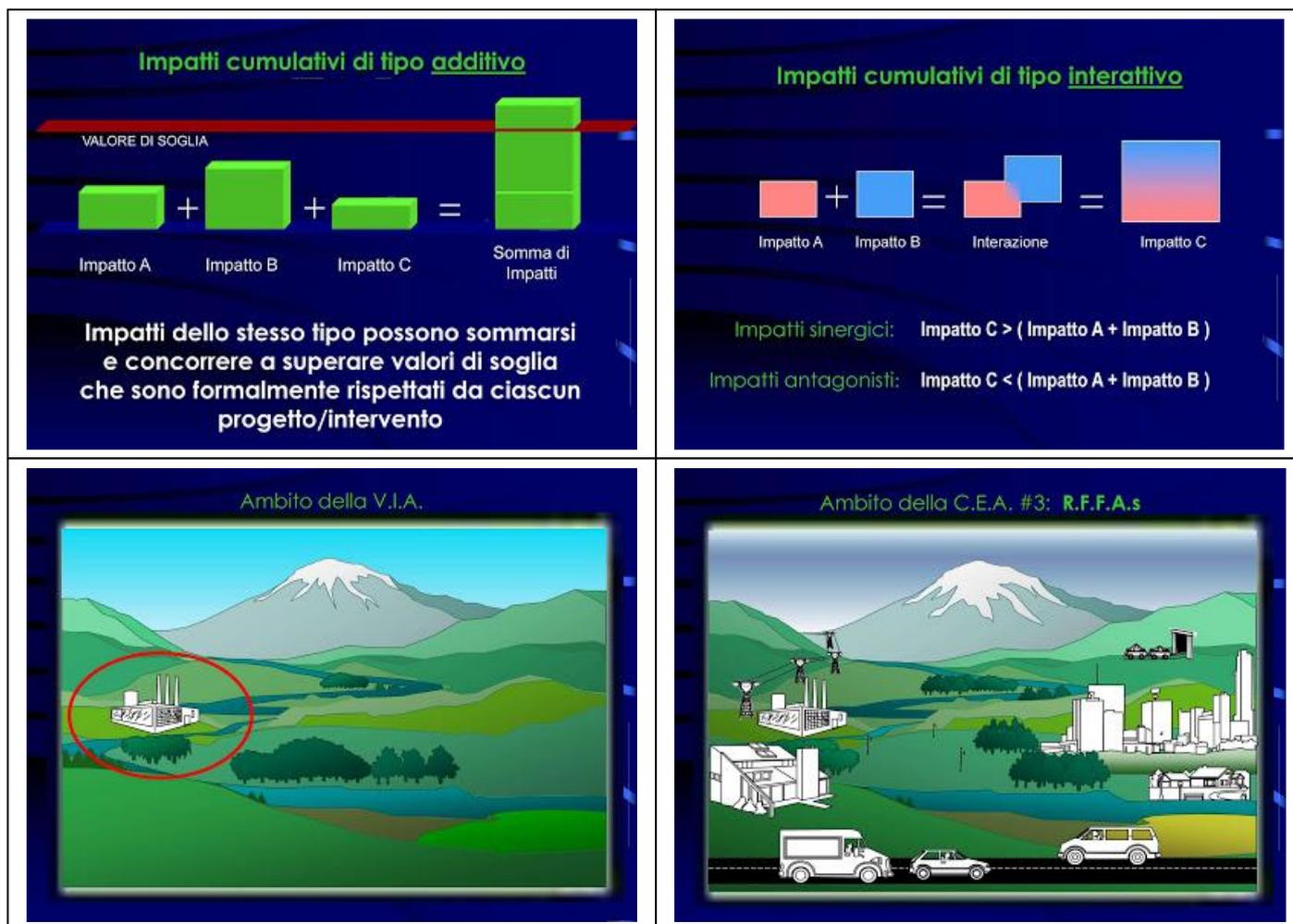
Quanto sin qui sottolineato viene ed è stato evidenziato, perché la questione “Progetto Preliminare” e/o del “Progetto Definitivo” è un significativo dettaglio da valutare che... se male valutato potrebbe inficiare tutta la procedura di VIA... se poi sul sito del Ministero dell'Ambiente viene riportato questo:

#### Adempimenti a carico del proponente.

##### 1. Predisposizione della documentazione tecnica da allegare all'istanza

a. progetto definitivo, consistente negli “...*elaborati progettuali predisposti in conformità all'articolo 93 del decreto legislativo 12 aprile 2006, n.163, nel caso di opere pubbliche o di interesse pubblico; negli altri casi, il progetto che presenta almeno un livello informativo e di dettaglio equivalente*” (lettera h, dell'art.5, comma 1, D.Lgs.152/2006 e s.m.i.).

Quest'altra parte: “DOPO le ANALISI: Considerazioni Propedeutiche alle Osservazioni alla V.I.A.” si conclude ricordando che “**Linea ferroviaria AV/AC Torino-Venezia: tratta AV/AC Milano-Verona**” è solo una delle tante infrastrutture sovracomunali che interagiscono sul territorio del Comune di Sommacampagna ma che soprattutto **impattano sul territorio di Caselle** (dal km 135 al km 140) e pertanto la Nuova Ferrovia - con impatti cumulativi di tipo additivo e con impatti cumulativi di tipo interattivo - può essere realizzata... solo se vi sono interventi atti a far diminuire il “Deficit Ambientale” di Caselle.

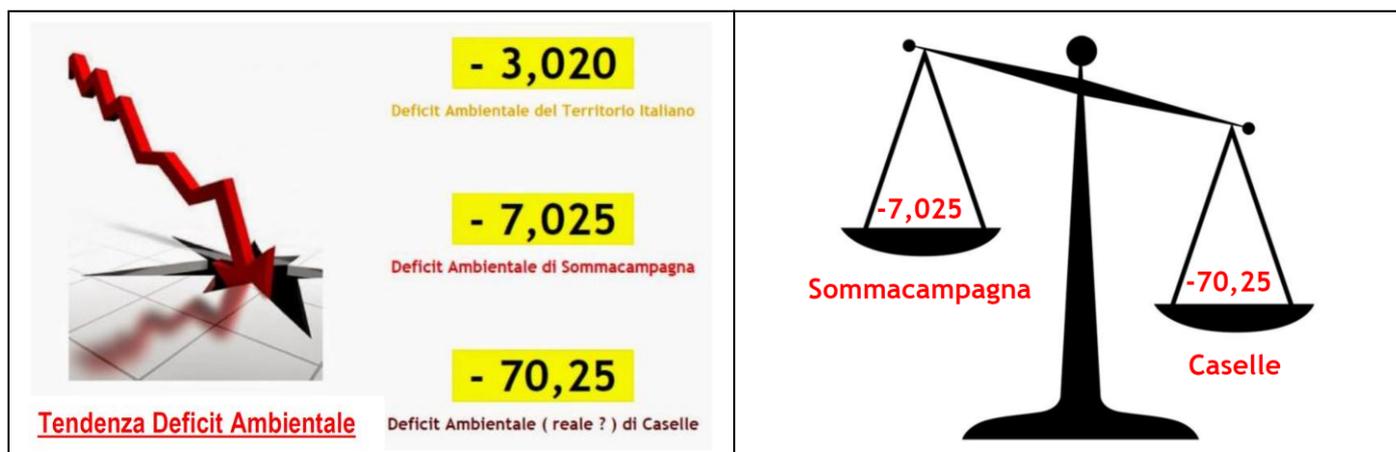


Per far sì che il “Deficit Ambientale” del Comune di Sommacampagna che ora è di: “**-7,025**” e/o quello di Caselle che è tendente ad essere di: “**-70,25**” possa essere migliorato... serve una analisi che verifichi gli Impatti Cumulativi di tipo Additivo e Interattivo al fine che, prima, durante e poi la realizzazione della NUOVA Infrastruttura Ferroviaria, sia d'obbligo realizzare quelle opere e quegli interventi di: (1°) MITIGAZIONE Ambientale, (2°) COMPENSAZIONE Ambientale, (3°) RISANAMENTO Ambientale, (4°) RESTAURO Ambientale e di (5°) RIPRISTINO Ambientale per migliorare il “Deficit Ambientale” di oggi.

E che per il territorio di Caselle di Sommacampagna sia necessaria una **VALUTAZIONE di tutti gli EFFETTI CUMULATIVI ADDITIVI-INTERATTIVI** generati dalle preesistenti infrastrutture e quelle in progetto e che quindi siano necessarie opere e interventi di **MITIGAZIONE, COMPENSAZIONE, RISANAMENTO, RESTAURO** e di **RIPRISTINO Ambientale per migliorare il "Deficit Ambientale"** di oggi, parrebbe essere necessario.



Si ricorda che il tratto di interferenza con il comune di Sommacampagna è tra il km 135 fino al km 140.



**OSSERVAZIONI alla V.I.A.**  
**della Linea Ferroviaria AV/AC - Torino-Venezia**  
**tratta AV/AC Milano - Verona**  
**dal km 135 al km 140**

Se torniamo ad esaminare il “primo documento” come pubblicato degli “elaborati del progetto” che costituirebbe la “**Linea ferroviaria AV/AC Torino-Venezia: tratta AV/AC Milano-Verona**” indetificato con il numero: “IN0500DE2RGSA0000011” e titolo: “Variante di Montichiari (BS) - STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE - RELAZIONE VARIANTE DI MONTICHIARI” e leggiamo alcuni primi capoversi, comprendiamo che siamo in presenza di una procedura di VIA che... **se non è illegittima... per lo meno è anomala**, in quanto, secondo i presentatori dell’**Istanza di VIA** le Osservazioni alla V.I.A. andrebbero effettuate solo sulle “**varianti**” **al progetto già approvato...** e non sul progetto Definitivo... compreso le varianti.

GENERAL CONTRACTOR <b>Cepav due</b> 		ALTA SORVEGLIANZA 			
Doc. N.	Progetto IN05	Lotto 00	Codifica Documento DE2RGSA000001	Rev. 1	Foglio 11
<b>2 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO</b>					
<b>2.1 Deliberazione C.I.P.E.</b>					
Il Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica, con <u>Deliberazione n. 120 del 5 dicembre 2003</u> (pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 132 dell'8 giugno 2004), <u>ha approvato</u> , con le <u>prescrizioni</u> e le <u>raccomandazioni</u> proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il <u>progetto preliminare</u> per la "linea AV/AC Milano-Verona", di cui la Brescia-Verona è una parte, <u>riconoscendo la compatibilità ambientale</u> dell'opera.					

Secondo queste affermazioni, come sopra riportate, il tratto della linea AV/CV Milano-Verona - di cui la parte da Brescia fino a Verona ne è solo una parte - sarebbe già stato approvato a seguito del Decreto di Compatibilità Ambientale emesso nell’anno 2003 e alla conseguente finale approvazione con la Delibera del CIPE n° 120 del 5 Dicembre 2003 e sempre secondo le affermazioni contenute nella documentazione predisposta, vedi sotto, questa NUOVA ISTANZA di VIA sarebbe stata predisposta al solo fine di permettere una sottoposizione alla VIA delle sole prescrizioni imposte dal Ministero dell’Ambiente nel 2003.

Tra le prescrizioni imposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (contenute nell'allegato A della Deliberazione), vi sono alcune richieste di varianti plano-altimetriche di tracciato della linea. Una di queste varianti riguarda il collegamento AV/AC con l'aeroporto di Montichiari: come già esposto, esso viene prescritto alla luce dell'importanza che è destinato ad avere, a livello nazionale, lo sviluppo dell'attuale aeroporto di Montichiari, al servizio del quale è prevista una nuova stazione ferroviaria AC, la cui localizzazione dovrà essere effettuata in accordo con le indicazioni contenute nell'apposito piano d'area della zona.

Parrebbe essere pertanto evidente, da subito, che questa impostazione oltre a risultare incomprensibile **non è stata predisposta secondo le norme come previste dalla normativa VIA**, soprattutto se la precedente VIA sarebbe stata presentata e poi approvata ancora nell’anno 2003, oltre 10 anni fa, con le norme allora in vigore e soprattutto su un “**Progetto Preliminare**” e non su un “**Progetto Definitivo**”.

Se dopo un “**Progetto Preliminare**” - ormai datato visto che era stato progettato dai 15 agli 11 anni fa - che era stato **progettato male**, ora si vorrebbe approvare un “**Progetto Definitivo**” che invece di correggere eventuali errori li amplifica e li aumenta, mantenendo tra l’altro una impostazione economica non coerente con la “spending review” - e sembra pertanto una progettazione realizzata peggio i dubbi che questa opera possa essere realizzata - dopo l’analisi della documentazione - sono aumentati

Prima di esprimere delle Osservazioni e/o fornire nuovi o ulteriori elementi conoscitivi e valutativi alla VIA della “**Linea ferroviaria AV/AC Torino-Venezia: tratta AV/AC Milano-Verona**” relativamente ai dettagli come sono illustrati nel “**Progetto Preliminare**” o nel “**Progetto Definitivo**” (con le Varianti che sarebbero oggi sottoposti a VIA) è necessario evidenziare una serie di Osservazioni “generalì” alla VIA.

### **Osservazione n° 01:** Verifica di Validità del Decreto V.I.A. emanato nell'Anno 2003

Si chiede di verificare se il Decreto di Compatibilità Ambientale per la “**Linea ferroviaria AV/AC Torino-Venezia: tratta AV/AC Milano-Verona**” come emanato nell'Anno 2003 e come approvato con la Delibera CIPE n.120 del 05/12/2003, abbia ancora validità e pertanto **si chiede** se detto Decreto V.I.A. non sia già decaduto visto che, dalla data di emissione di detto Decreto VIA, sono trascorsi più di cinque anni.

### **Osservazione n° 02:** Servirebbe una reiterazione dell'intero procedimento di V.I.A.

Se l'Osservazione n° 1 fosse accolta e fosse quindi confermata la **decadenza del Decreto VIA del 2003**, **si chiede** di verificare se da parte del Proponente che ha presentato l'Istanza di VIA relativa alla “**Linea ferroviaria AV/AC Torino-Venezia: tratta AV/AC Milano-Verona**” vi è e/o vi sia l'obbligo di dover reiterare l'intero procedimento di VIA, con le norme e con le leggi che ad oggi sono in vigore.

### **Osservazione n° 03:** Si approva un Progetto Preliminare e/o un Progetto Definitivo?

Vista la richiesta di verifica come già riportate nell'Osservazione n° 1 e nella n° 2, **si chiede** di verificare se da parte del Proponente della “**Linea ferroviaria AV/AC Torino-Venezia: tratta AV/AC Milano-Verona**” vi sia l'obbligo, per essere sottoposto ad una corretta Valutazione di Impatto Ambientale, di dover presentare un “**Progetto Definitivo**” completo e non delle modifiche ad un “**Progetto Preliminare**”.

### **Osservazione n° 04:** Una diversa tempistica sulla realizzazione degli stralci funzionali

Visto che siamo in periodo di “spending review” e dato che deve essere evidente che devono essere effettuate delle consistenti economie di spesa, **si chiede** se la tempistica come prevista per la realizzazione della “**Linea ferroviaria AV/AC Torino-Venezia: tratta AV/AC Milano-Verona**” abbia da essere modificata, per esempio realizzando per ultimo il tratto tra le interconnessioni Est e Ovest di Brescia.

### **Osservazione n° 05:** Verificare la possibilità di spostare il tracciato più “in pianura”.

Essendo periodo di “spending review” e dato che forse il “**Progetto Preliminare**” era stato eseguito in tempi con risorse economiche possibili diverse, **si chiede** se l'intero progetto della “**Linea ferroviaria AV/AC Torino-Venezia: tratta AV/AC Milano-Verona**” non abbia da essere rivisto e da riprogettare (con minori costi) in “**territori pianeggianti**” ubicati al di fuori delle “**Colline Moreniche del Lago di Garda**”.

### **Osservazione n° 06:** Obbligatorietà della Valutazione di tutti gli “Effetti Cumulativi”

**Si chiede** di verificare se il “**Progetto Definitivo**” della “**Linea ferroviaria AV/AC Torino-Venezia: tratta AV/AC Milano-Verona**” da sottoporre alla VIA il proponente deve esaminare e deve valutare tutte le fonti d'inquinamento che sono presenti sul territorio - in particolare su Caselle - al fine di valutare gli “**Effetti Cumulativi**” degli Impatti Ambientali nel tratto compreso tra il km 135 e il km 140.

### **Osservazione n° 07:** Mancata valutazione del “Cumuli degli Effetti” con la SI.TA.VE.

Ad integrazione dell'Osservazione n° 6, in particolare, **si chiede** perché nella Valutazione di Impatto Ambientale del progetto relativo a questa Istanza di VIA non sono stati valutati gli “**Effetti Cumulativi**” generati dall'Autostrada SI.TA.VE. che (nel tratto tra il km 135 e il km 140) è stata progettata ed è approvata in “**aderenza alla Linea Ferroviaria della AV/AC**” (vedi Parere CTVIA n. 473 del 28.7.2010).

### **Osservazione n° 08:** Verifica di modifiche-alterazioni al Deficit Ecologico di Caselle.

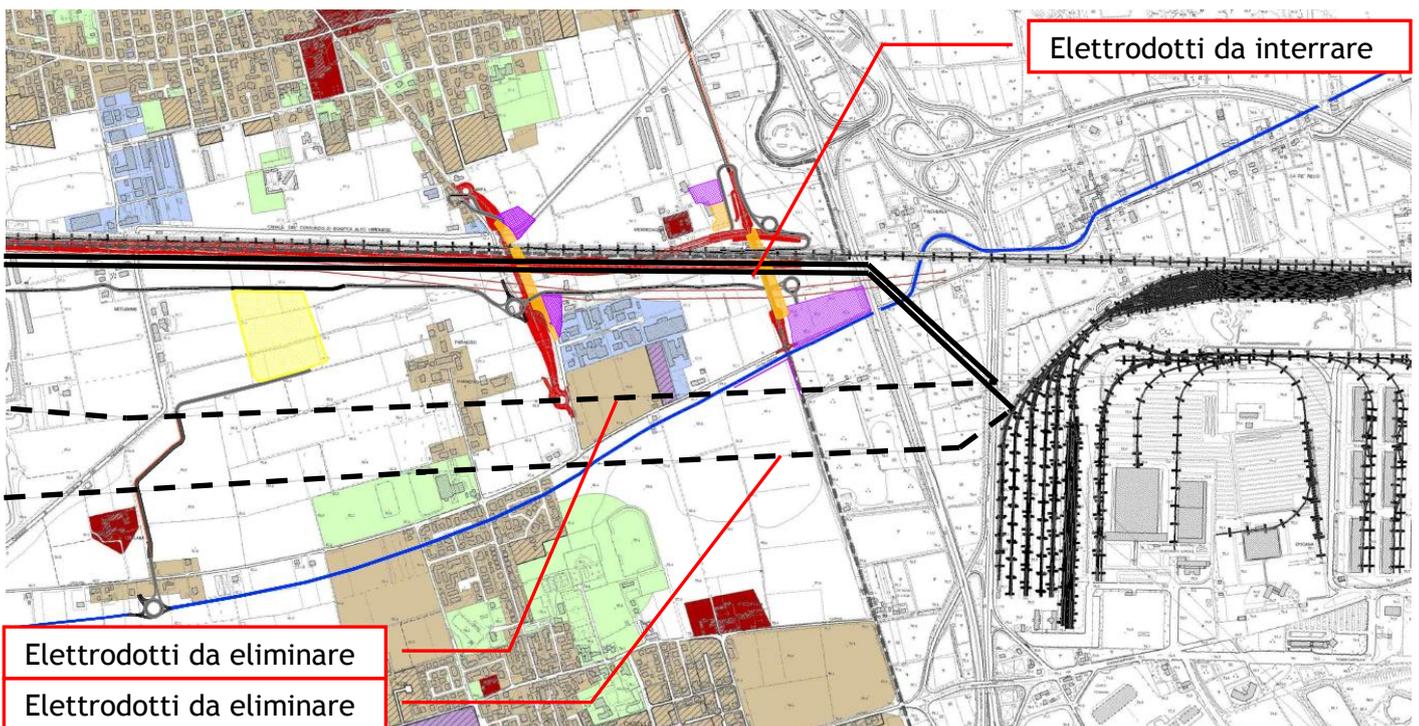
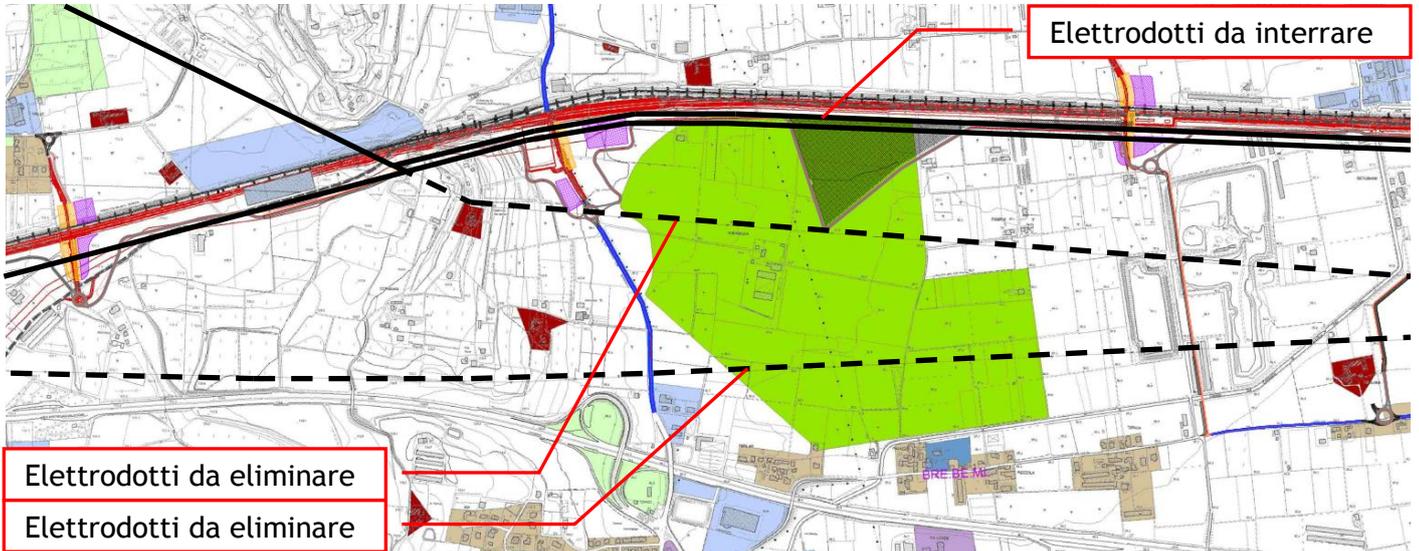
Ricordato che il “**Deficit Ecologico**” (medio) dell'intero Comune di Sommacampagna è pari a “**- 7,025**” e che per la presenza di svariate fonti d'inquinamento il “**Deficit Ecologico**” di Caselle (nel tratto tra il km 138 e il km 140) potrebbe anche essere decuplicato rispetto alla media del Comune, **si chiede** quali sono le modifiche-alterazione al valore del “**Deficit Ecologico**”... che la TAV crea sull'abitato di Caselle.

### **Osservazione n° 09:** Ai comuni una “compensazione” per il territorio “consumato”.

Se secondo la VAS del PAT del Comune di Sommacampagna, per “*soddisfare i consumi interni e smaltire l'inquinamento prodotto, sarebbe necessaria una superficie territoriale equivalente pari a 7 volte quella reale*” **si chiede** che, minimo, una pari quantità di territorio “consumato” dalla “**Linea ferroviaria AV/AC Torino-Venezia: tratta AV/AC Milano-Verona**” sia restituito ai Comuni come “**compensazione**”.

## Osservazione n° 10: Rispristino Ambientale - “Interramento di due Elettrodotti”

Ricordando che il Deficit Ambientale del Comune è di “-7,025” e che il “Deficit Ambientale” di Caselle potrebbe essere pari a “-70,25” essendo evidente che su un territorio interessato da Impatti Ambientali Cumulativi, non possono essere create nuove fonti d’inquinamento e prima di iniziare i lavori, devono essere diminuite e/o eliminate quelle esistenti, si chiede che i due Elettrodotti aerei che interessano il territorio di Sommacampagna siano eliminati e che quindi questi due elettrodotti siano interrati in aderenza al tracciato della nuova linea ferroviaria, tra il km 135 e il km 141 circa.



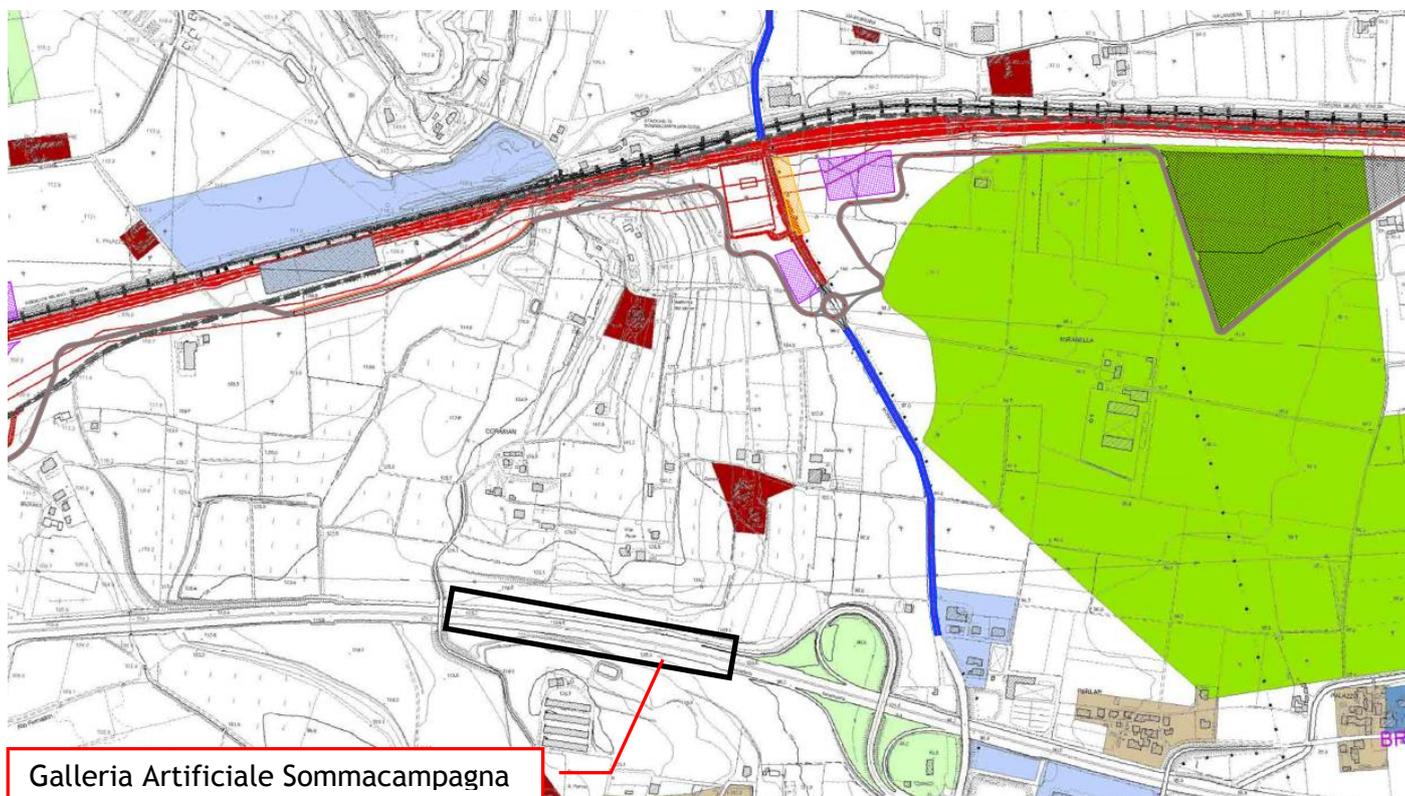
L’eliminazione di due elettrodotti aerei e il loro interramento lungo la nuova linea ferroviaria dovrebbe portare una diminuzione dell’inquinamento da campi elettromagnetici e anche una diminuzione degli impatti visivi che ora interessano il territorio di Sommacampagna, con una conseguente miglioria anche del Deficit Ambientale che caratterizza il Comune di Sommacampagna.

In particolare si evidenzia una sensibile riduzione degli impatti visivi sull’area paesaggistica costituita dalle colline moreniche nella parte nord ovest del Comune di Sommacampagna una miglioria rispetto all’esistente situazione che nella zona nord orientale del Comune e quindi di Caselle sarà una notevole miglioria anche dell’inquinamento elettromagnetico che interessa i territori di Caselle, territori che nel PAT prevedono anche una espansione residenziale, non più vincolata dalla presenza di due elettrodotti.

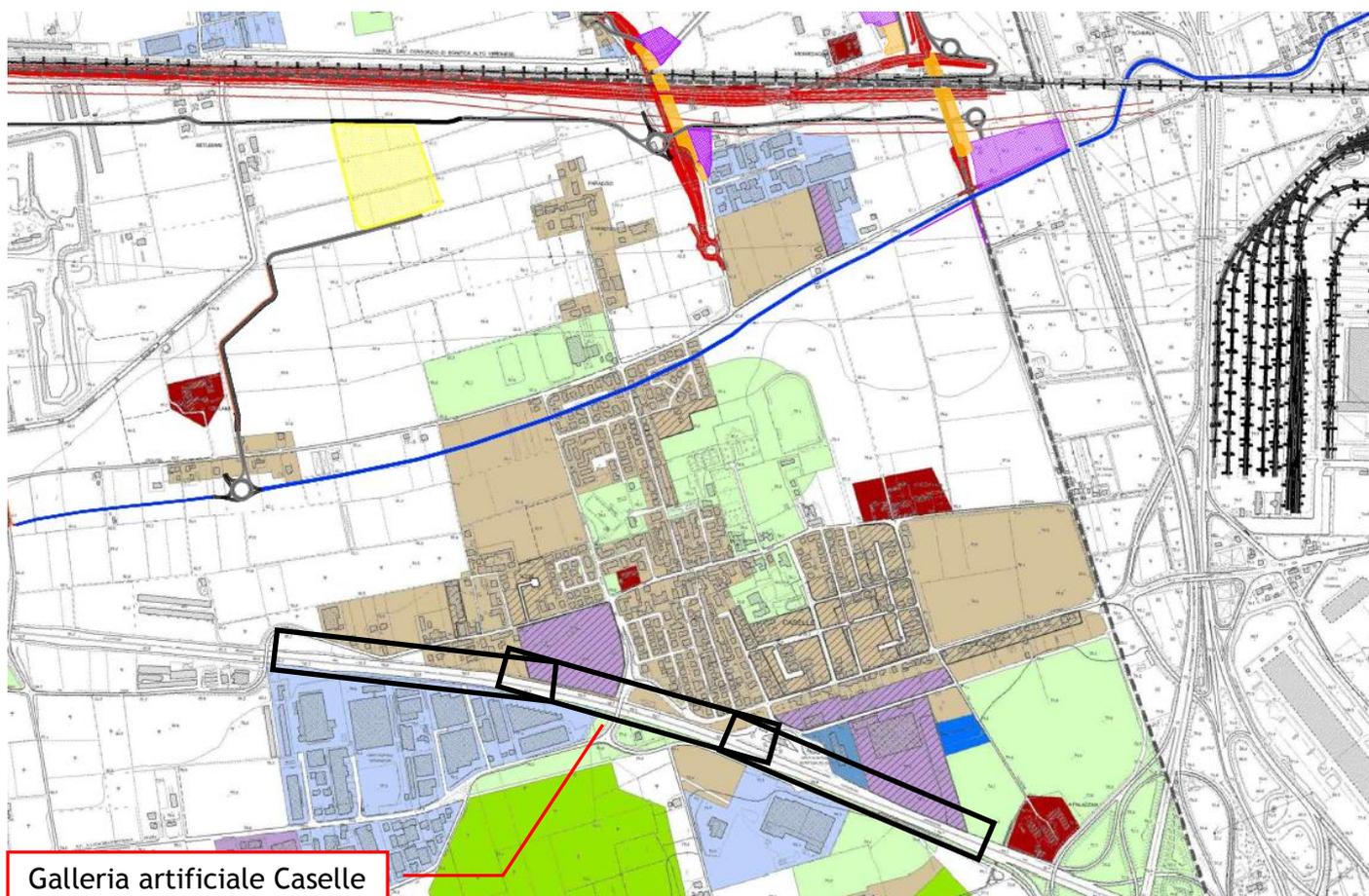
Quanto chiesto con la presente Osservazione - e cioè l’interramento di Due elettrodotti - potrebbe essere un esempio concreto di un’Opera di Ripristino Ambientale atta a migliorare il Deficit Ambientale, che non migliora se nel progetto della Ferrovia AV/AC, invece, si aggiunge un Elettrodotto all’esistente.

## Osservazione n° 11: Ripristino-Restauro Ambientale - “Gallerie Artificiali sull’A4”

La realizzazione della “Linea ferroviaria AV/AC Torino-Venezia: tratta AV/AC Milano-Verona” va a “consumare del territorio” e se il Deficit Ambientale, prima di questa nuova opera era già negativo, questo consumo di territorio può essere riequilibrato in parte recuperando ad aree a verde delle porzioni dell’Autostrada A4 ricoprendole con gallerie artificiali dove poi ricreare al di sopra delle aree a verde.



Come opera di Restauro e di Compensazione Ambientale per il consumo del territorio **si chiede** siano realizzati due tratti di “Galleria Artificiale” sull’A4, uno a Sommacampagna e uno (più lungo) a Caselle.



## Osservazione n° 12: Compensazione Ambientale - “Cessione aree Margherita Nord”

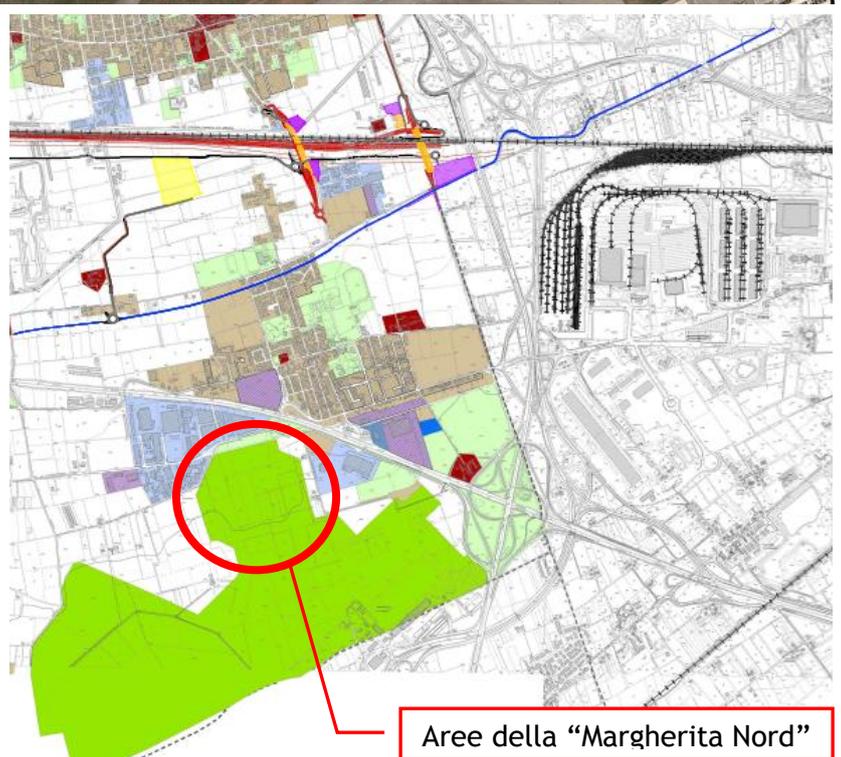
Se la “**Linea ferroviaria AV/AC Torino-Venezia: tratta AV/AC Milano-Verona**” è un’opera di interesse del Ministero dei Trasporti dovrebbe essere evidente che sempre lo stesso Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture - se la Ferrovia “consuma del territorio” comunale - dovrebbe attivarsi affinché a compensazione ambientale altre aree di proprietà dello stesso Ministero siano trasferite al Comune al fine di poter diminuire il Deficit Ambientale che impatta sui territori attraversati dalla nuova opera.

Dopo la compensazione per il consumo del territorio effettuata come descritta nella Osservazione n° 11 - **Ripristino-Restauro Ambientale - “Gallerie Artificiali sull’A4”** altre aree devono essere recuperate agli usi civili del Comune di Sommacampagna e sono le aree della “Margherita Nord” dell’Aeroporto Militare e pertanto **si chiede** che a compensazione del consumo del territorio le aree della “Margherita Nord”, siano cedute al Comune di Sommacampagna al fine di una loro “valorizzazione ad usi civili” e non militari.



Se il “Deficit Ambientale” di un Comune è pari a “**- 7,025**” e se la maggior parte delle infrastrutture sovra comunali oggi già presenti si concentrano su un decimo dell’area comunale, è evidente che sul centro abitato di Caselle il “Deficit Ambientale” va decuplicato e che quindi potrebbe essere pari a “**- 70,25**”.

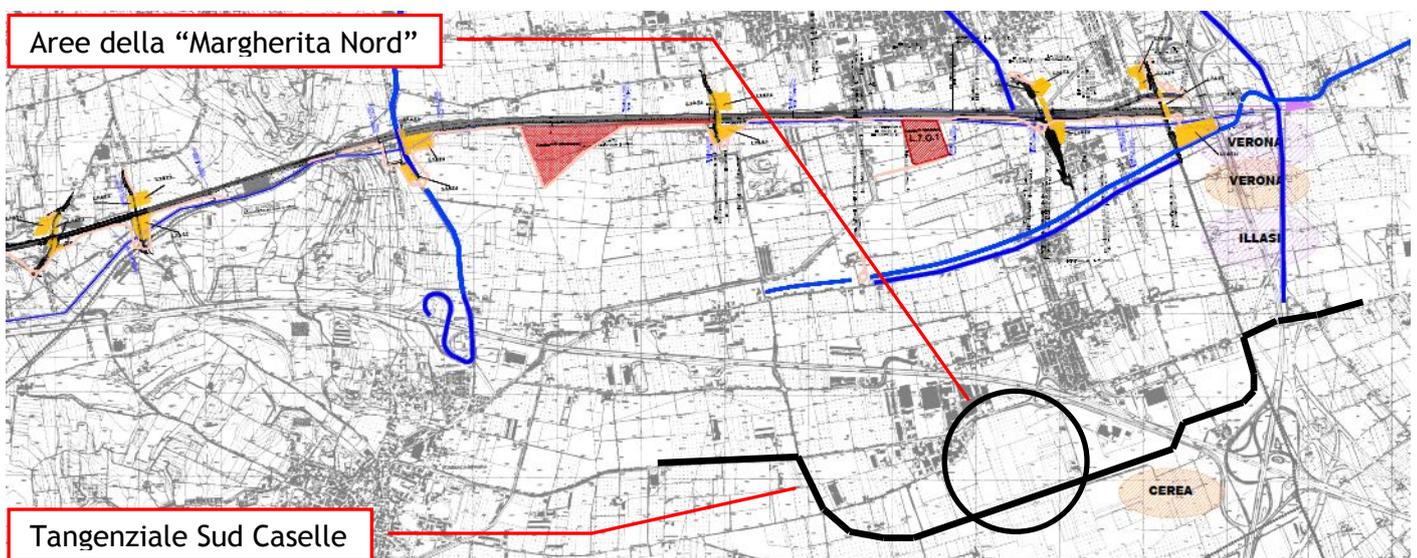
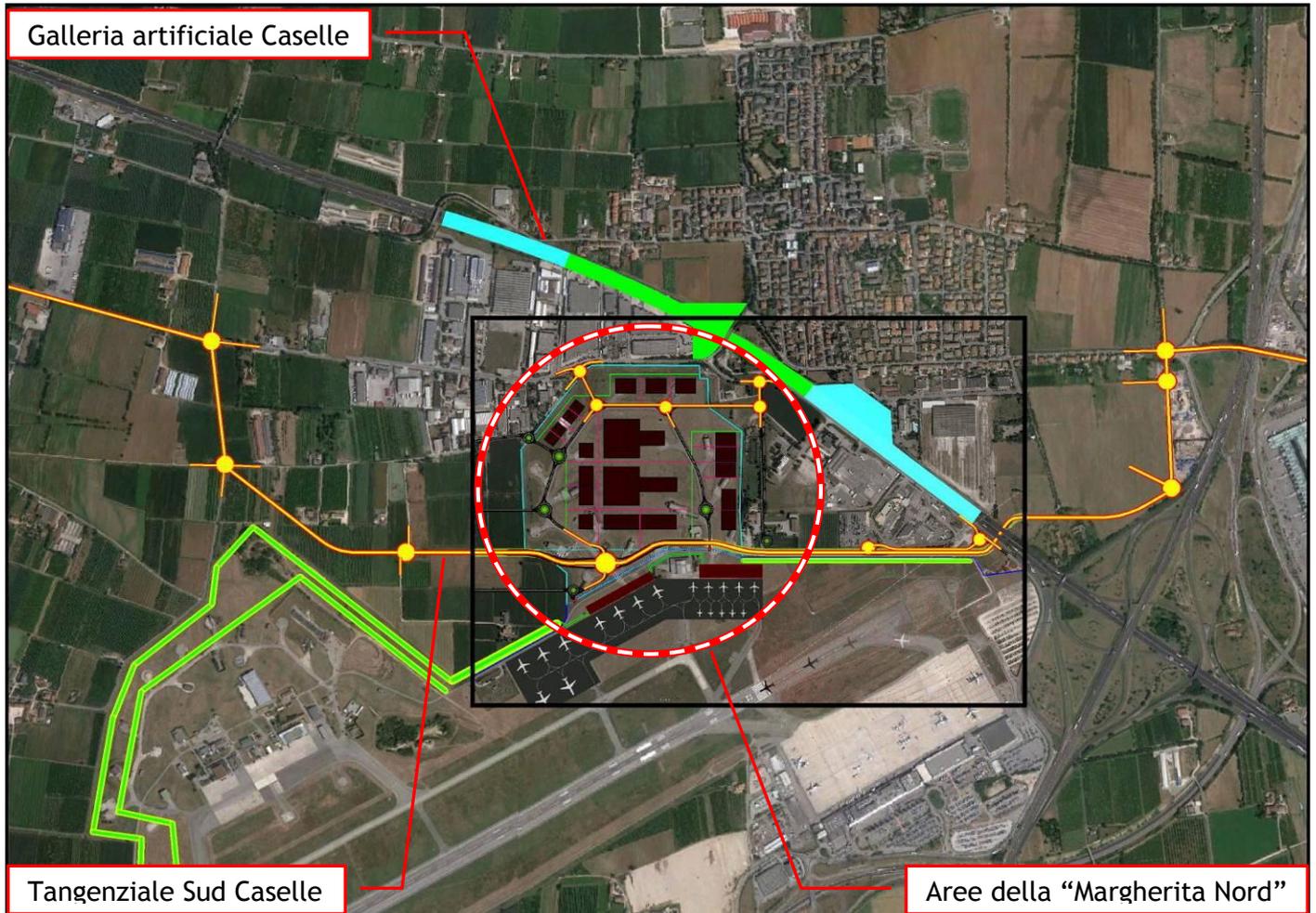
Per il solo fatto di “togliere dei territori alla fruibilità” dei cittadini di Caselle e così consumare la superficie territoriale è un’azione che aumenta il Deficit Ambientale ed è pertanto evidente che se la Linea Ferroviaria consuma territorio, dell’altro territorio “va restituito” alla popolazione residente proprio al fine di poter migliorare il Deficit Ambientale.



## Osservazione n° 13: Risanamento Ambientale - “Tangenziale Sud Caselle”

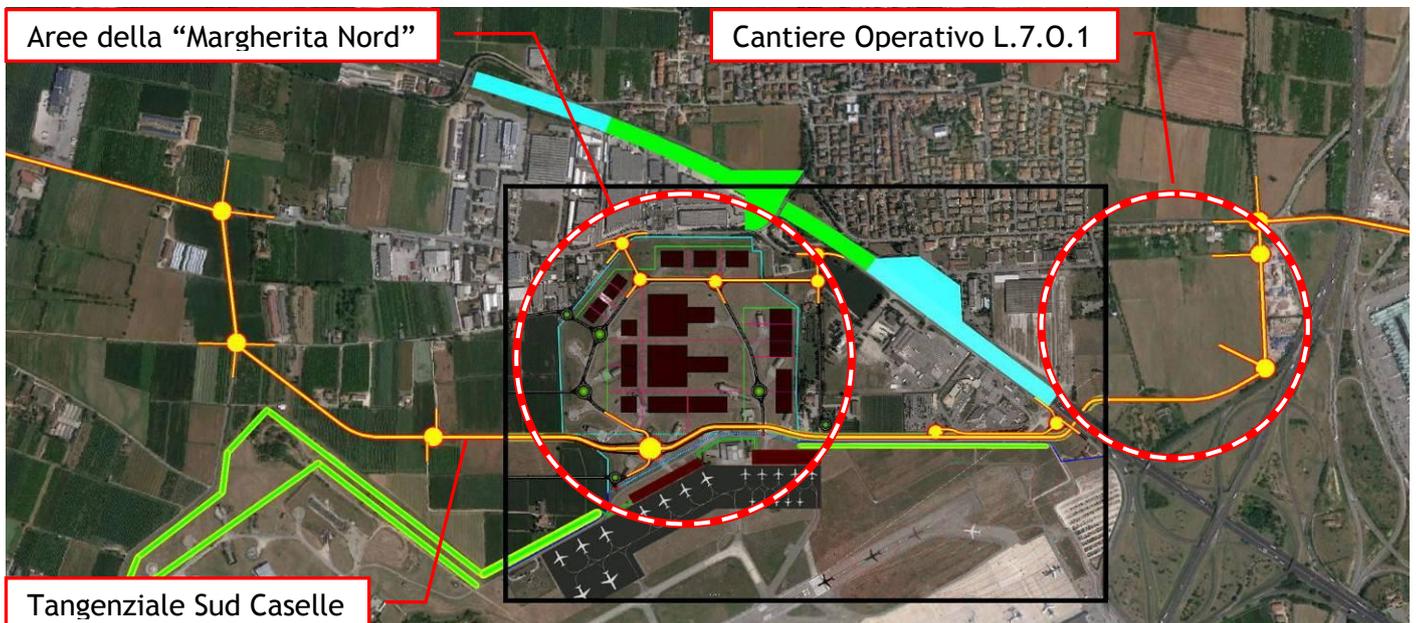
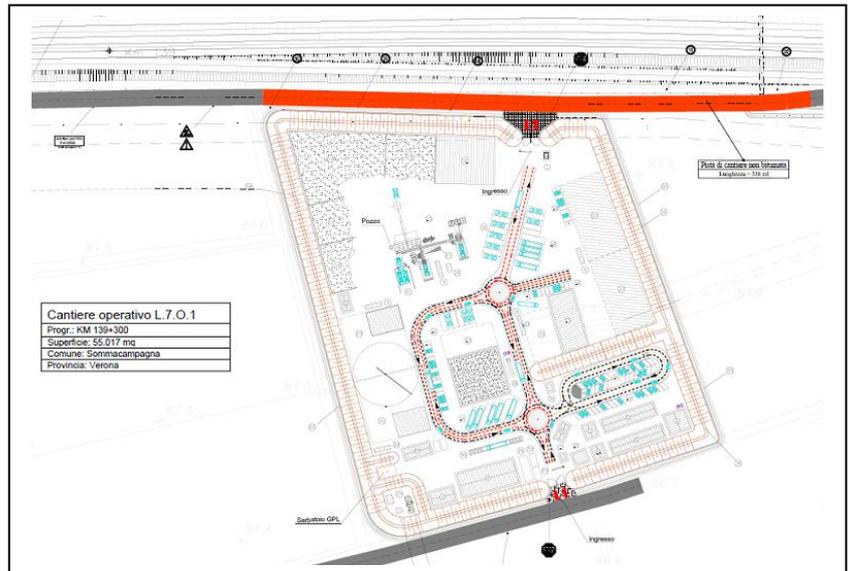
Sempre al fine di poter migliorare il Deficit Ambientale del Comune di Sommacampagna ma in particolare per la Zona di Caselle, dove è prevista la realizzazione, oltre che dei nuovi due Binari della “**Linea ferroviaria AV/AC Torino-Venezia: tratta AV/AC Milano-Verona**” anche di altri due binari previsti per poter permettere l’accesso al nuovo Scalo Ferroviario previsto nell’Interporto del Quadrante Europa come opera compensativa **si chiede** la realizzazione della “Tangenziale Sud di Caselle”.

Nella sottostante tavola grafica, oltre alla ricopertura di parte dell’Autostrada A4 (Osservazione n° 11) e alla cessione della aree della “Margherita Nord” (Osservazione n° 12) in questa tavola viene indicata la posizione della Tangenziale Sud di Caselle, la quale nuova infrastruttura viabilistica essendo stata proposta “in trincea”, diventa - di fatto - una CAVA “in linea”, dal quale intervento la Ferrovia (invece di realizzare una nuova cava di Ghiaia) potrebbe, con questa opera, riuscire a recuperare quasi tutto il materiale inerte che può essere necessario per realizzare il rilevato della Ferrovia nel tratto di Caselle.



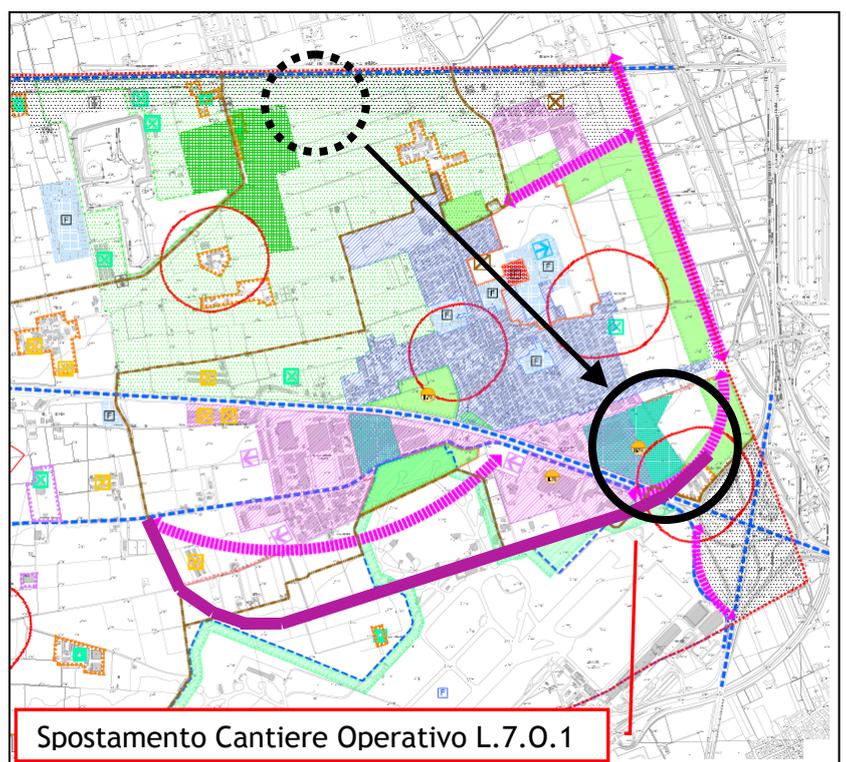
## Osservazione n° 14: Mitigazione Ambientale - un “Unico Cantiere per TAV e A22”.

Tra i vari cantieri che caratterizzeranno i lavori della “**Linea ferroviaria AV/AC Torino-Venezia: tratta AV/AC Milano-Verona**” uno di questi, che è stato denominato “Cantiere Operativo L.7.O.1”, anche questo è stato previsto da realizzare sul territorio di Caselle e considerato che questo potrebbe essere realizzato per la costruzione della Tangenziale Sud di Caselle, questo potrebbe rimanere poi operativo per realizzare la Linea Ferroviaria, ma anche per realizzare la 3<sup>a</sup> corsia dell’Autostrada A22 e pertanto **si chiede** che questo cantiere sia ubicato - in aree già oggi inquinate - che sono quelle prossime all’incrocio Autostradale tra l’A4 e l’A22 e l’Aeroporto Catullo.



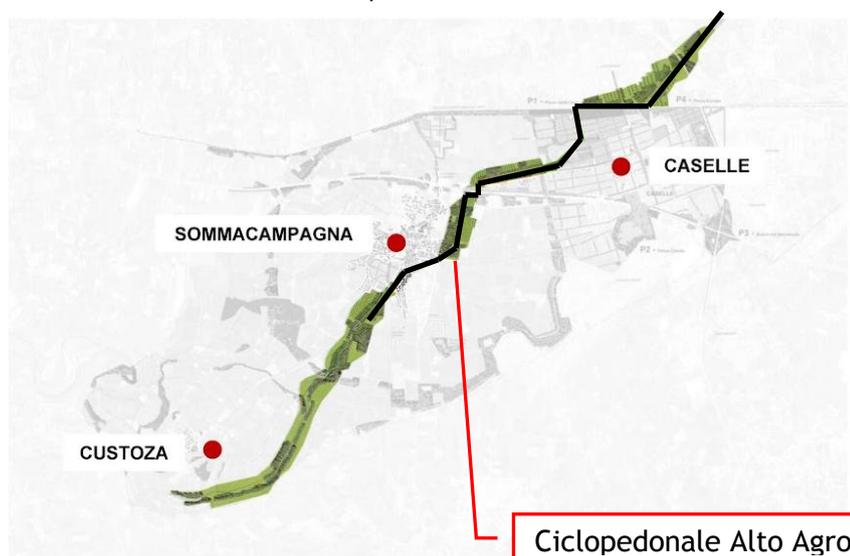
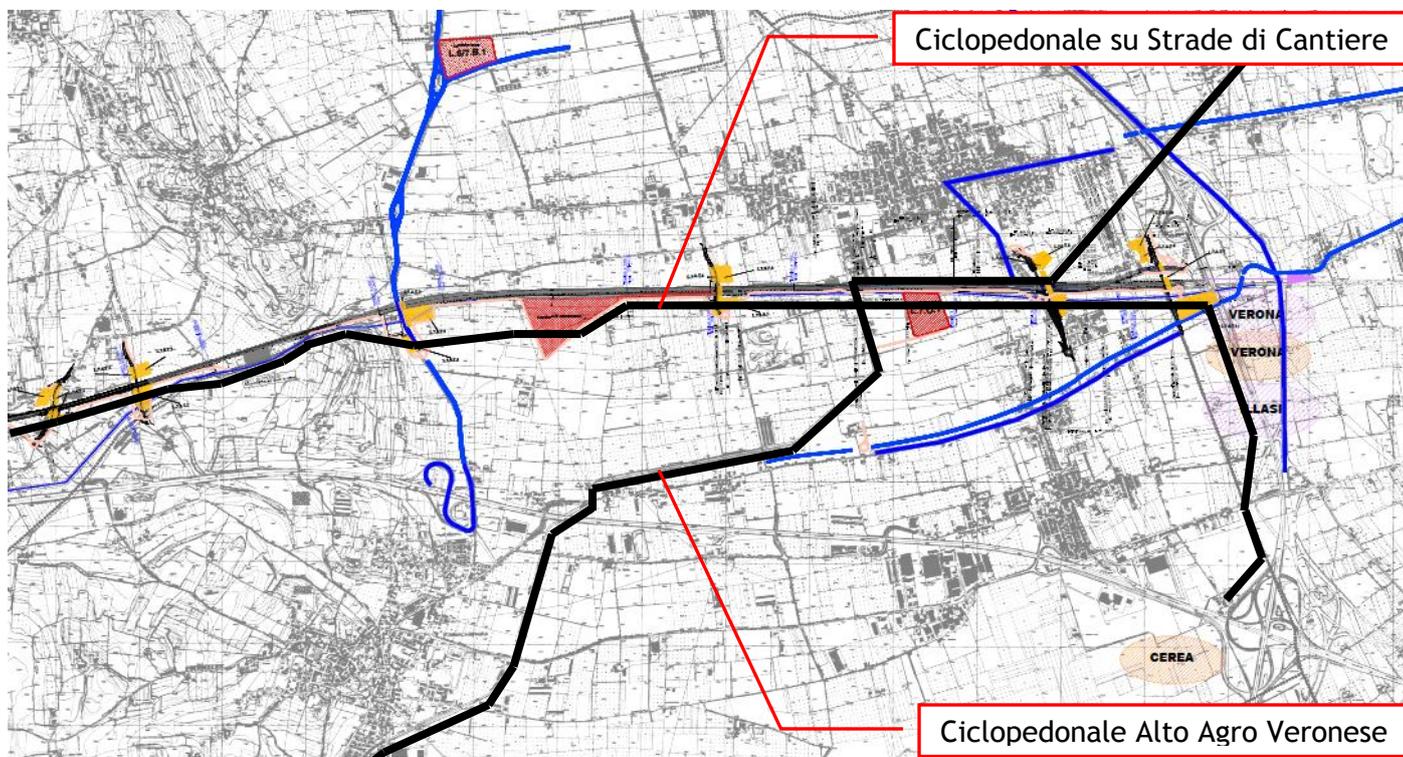
Per poter realizzare quanto chiesto nella Osservazione n° 13 - “Tangenziale Sud di Caselle” è qui necessario predisporre un **Cantiere di Lavoro**, che oltre ad essere a servizio di questa prima opera, rimanendo confinato in quella posizione potrebbe poi servire alla “**Linea ferroviaria AV/AC Torino-Venezia: tratta AV/AC Milano-Verona**” ed essere di servizio anche per la realizzazione della 3<sup>a</sup> Corsia dell’Autostrada del Brennero.

Considerato che la “Tangenziale Sud” di Caselle è proposta “in trincea”, l’intera area del Cantiere di Lavoro, prima di essere attrezzata, può essere “scavata” e abbassata fino alla quota prevista per la nuova strada e pertanto lo scavo della Tangenziale e la predisposizione del nuovo Cantiere permettono di recuperare “inerti” per loro successive lavorazioni per poi realizzare “il rilevato” della nuova ferrovia e della 3<sup>a</sup> Corsia dell’A22.



## Osservazione n° 15: Compensazione-Ripristino Ambientale “Ciclopedonale Alto Agro”

Ricordando che il Deficit Ambientale del Comune è di “-7,025” e che il “Deficit Ambientale” di Caselle potrebbe essere pari a “-70,25” essendo evidente che su un territorio interessato da Impatti Ambientali Cumulativi, non possono essere create nuove fonti d’inquinamento, ma devono essere diminuite e/o eliminate quelle esistenti, si chiede come Opera di Compensazione Ambientale che tutte le Strade di cantiere previste per questo progetto, alla fine dei lavori, siano cedute ai Comuni previa trasformazione di dette strade di Cantiere in “Piste Ciclabili” che dovranno essere attrezzate e collegate tra di loro con una nuova **Ciclopedonale** - da realizzarsi lungo il Canale Alto Agro Veronese - a servizio dei due Comuni, di Sona e di Sommacampagna, che in questo tratto sono interessati dalla nuova linea Ferroviaria.



Progettazione tesa creare una sorta di “Spina dorsale” rinaturalizzata che possa collegare tra di loro i tre centri abitati di Caselle, Sommacampagna e Custoza.

Eventuali promotori: Consorzio di Bonifica Veronese

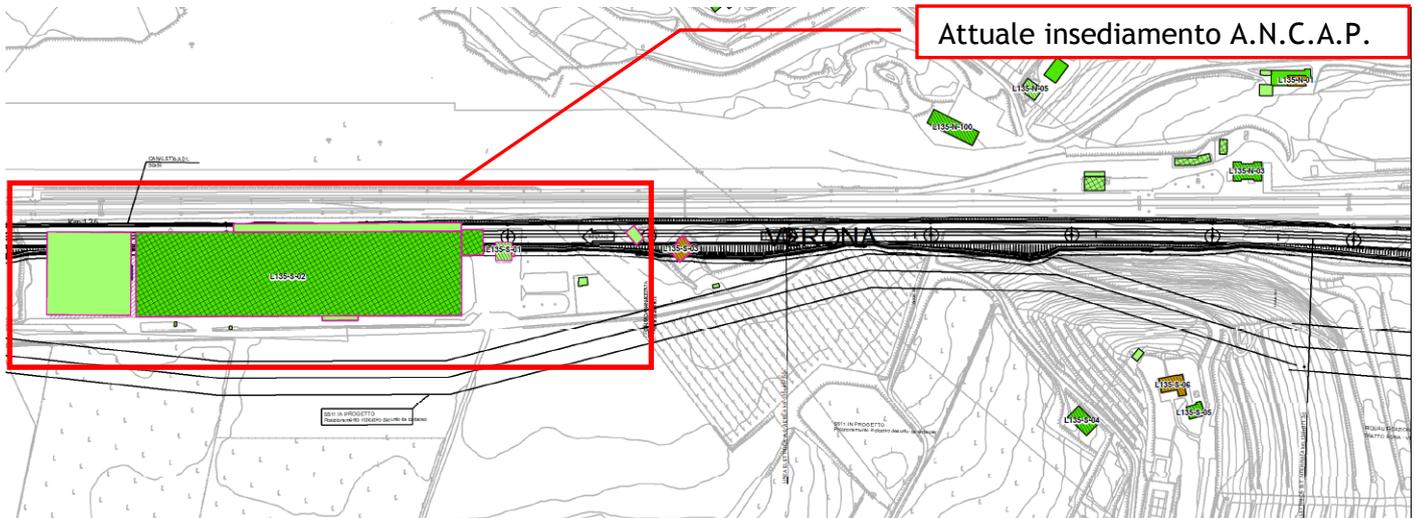


Quando su un territorio molto limitato, qual è quello del centro abitato di Caselle, oltre alle preesistenti infrastrutture Autostrade, Ferrovia, Aeroporto e Interporto aggiungono una Nuova Ferrovia e hanno in progetto di Ampliare l’Aeroporto e hanno già approvato la realizzazione della 3<sup>a</sup> Corsia dell’A22 e hanno pure approvato il progetto anche di una nuova Autostrada, la Si.TA.VE. parrebbe essere logico che se il Deficit Ambientale dell’intero Comune prima di questi progetti era già a “-7,025” questo dovrebbe essere almeno quanto meno dimezzato prima di procedere a nuove opere infrastrutturali.

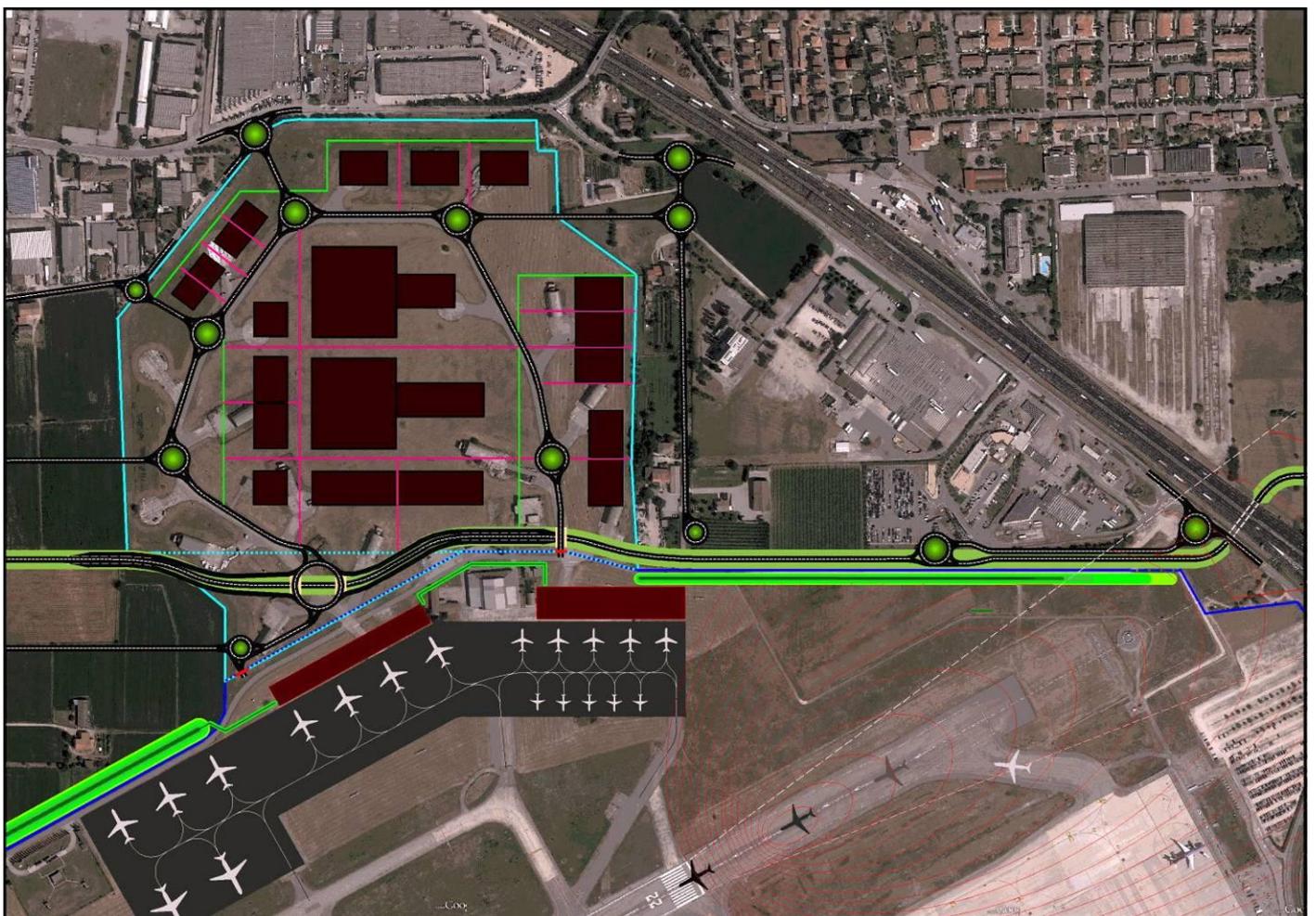
Se il Deficit Ambientale “medio” sull’intero Comune va ad impattare su un territorio che è un decimo del totale... è evidente che il Deficit Ambientale di Caselle è pari a “-70,25” ed è d’obbligo che prima di realizzare la Nuova Linea Ferrovia il Deficit Ambientale di Caselle deve essere dimezzato realizzando opere ed interventi di Compensazione... di Ripristino... di Restauro e... di Risanamento Ambientale.

## Osservazione n° 16: Delocalizzazione dell'insediamento produttivo dell'A.N.C.A.P.

Dopo aver evidenziato, con le Osservazioni n° 10, 11, 12, 13, 14 e 15, quali sono le obbligate opere e gli interventi di Compensazione... di Ripristino... di Restauro e... di Risanamento Ambientale che devono essere realizzate PRIMA DI INIZIARE i lavori della “**Linea ferroviaria AV/AC Torino-Venezia: tratta AV/AC Milano-Verona**”, ora possiamo osservare quali sono gli interventi da proporre in modifica e/o proporre “in alternativa” al progetto come presentato per la sottoposizione alla VIA a partire dall'ANCAP, di cui **si chiede** la delocalizzazione e la ricostruzione in area che comporti minori impatti ambientali .

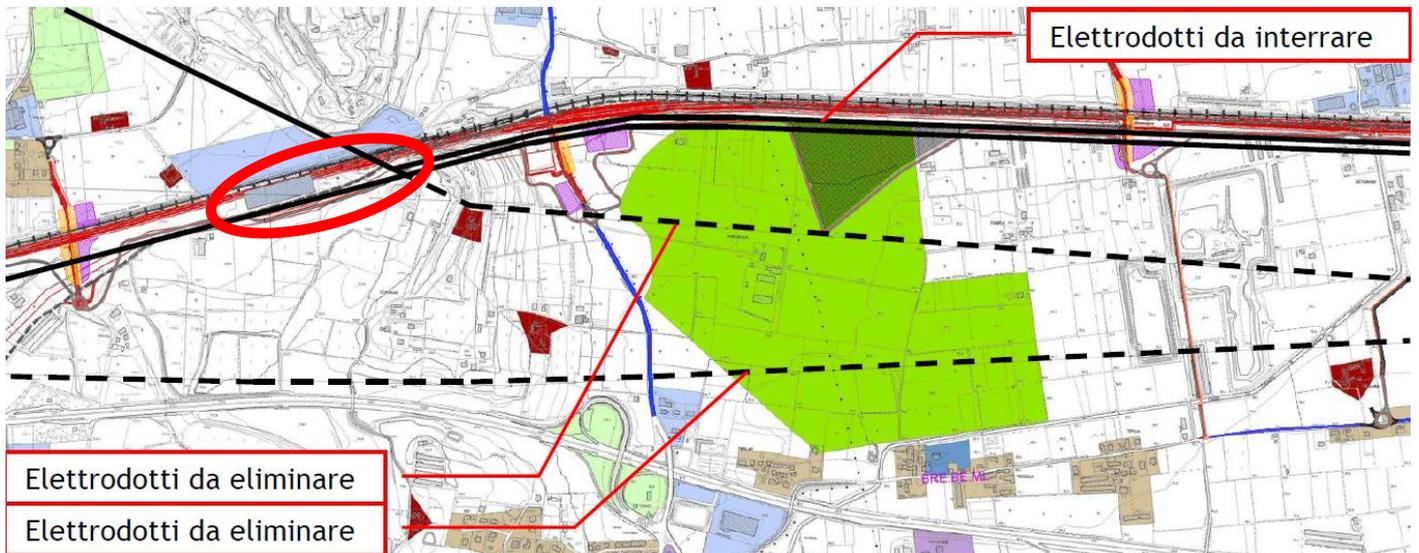


E' evidente che la “questione ANCAP” - per le gravi conseguenze e ricadute economiche e sul personale - non può essere risolta con il semplice esproprio delle aree di proprietà della ditta e pertanto spetta al proponente la “**Linea ferroviaria AV/AC Torino-Venezia: tratta AV/AC Milano-Verona**” il trovare una soluzione idonea e adeguata dove de localizzare e ricostruire l'azienda mantenendola nel territorio e visto quanto illustrato e descritto nelle precedenti Osservazioni, l'area dove de localizzare l'ANCAP potrebbe essere proprio all'interno delle aree dalla Margherita Nord ottenendo un doppio vantaggio, per l'azienda che rimane sul territorio e per il Ministero delle Infrastrutture oggi proprietario di quest'area.

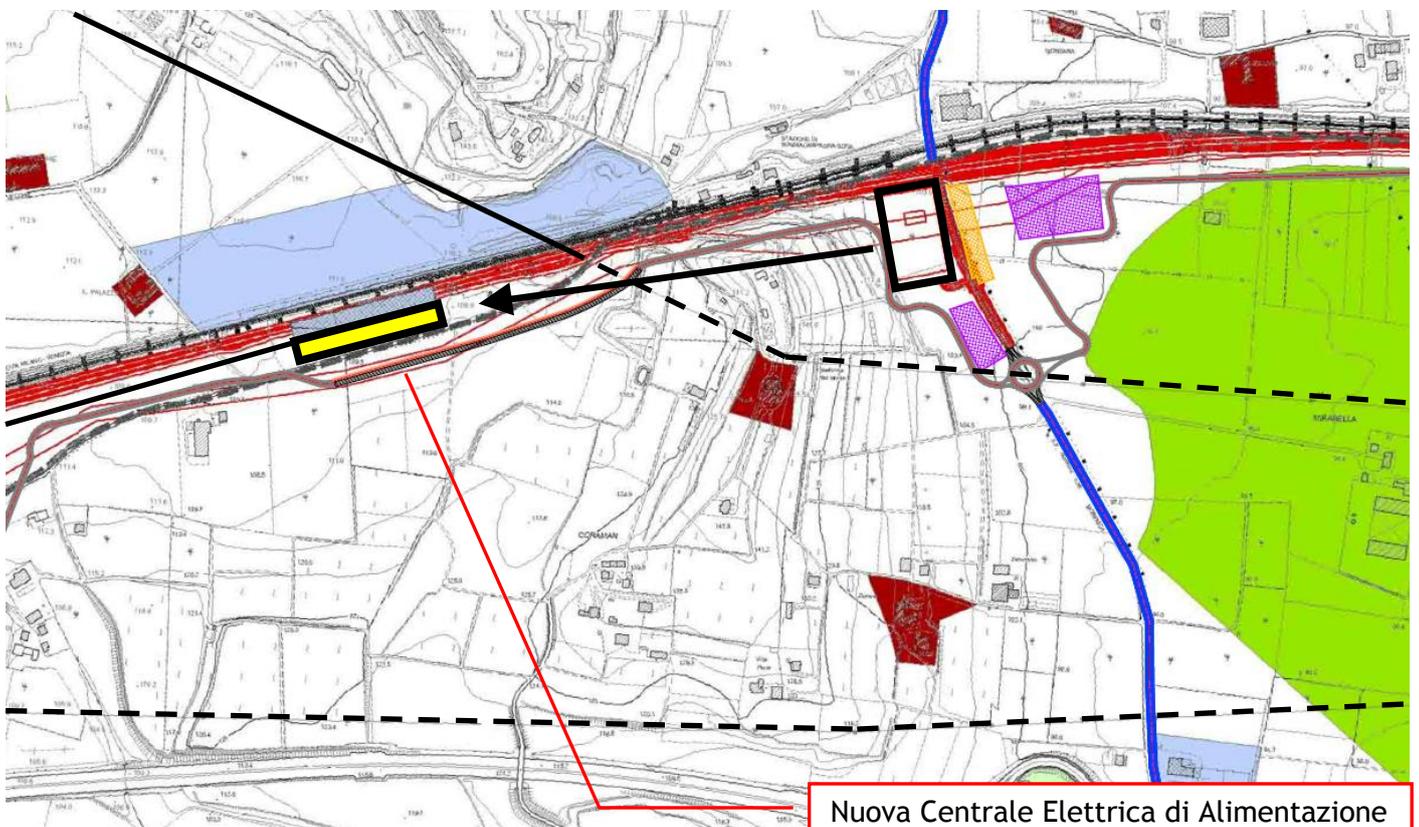


## Osservazione n° 17: Spostamento della Centrale Elettrica nelle “EX” aree ANCAP.

Se nella Osservazione n° 10 come opera di Ripristino Ambientale era stato chiesto l'interramento di Due Elettrodotti che oggi interessano il territorio del Comune di Sommacampagna e dato che uno di questi - quello da 132 kV - è proprio di proprietà delle Ferrovie, parrebbe essere evidente che la Nuova Centrale elettrica progettata per l'alimentazione della “Linea ferroviaria AV/AC Torino-Venezia: tratta AV/AC Milano-Verona” possa essere ubicata in prossimità dell'interramento dei due elettrodotti e premesso questo **si chiede** che detta Nuova Centrale di Alimentazione della Ferrovia, oggi prevista ad Est della collina di Madonna di Monte sia da realizzarsi nelle aree dell'ANCAP i cui edifici... verranno demoliti.



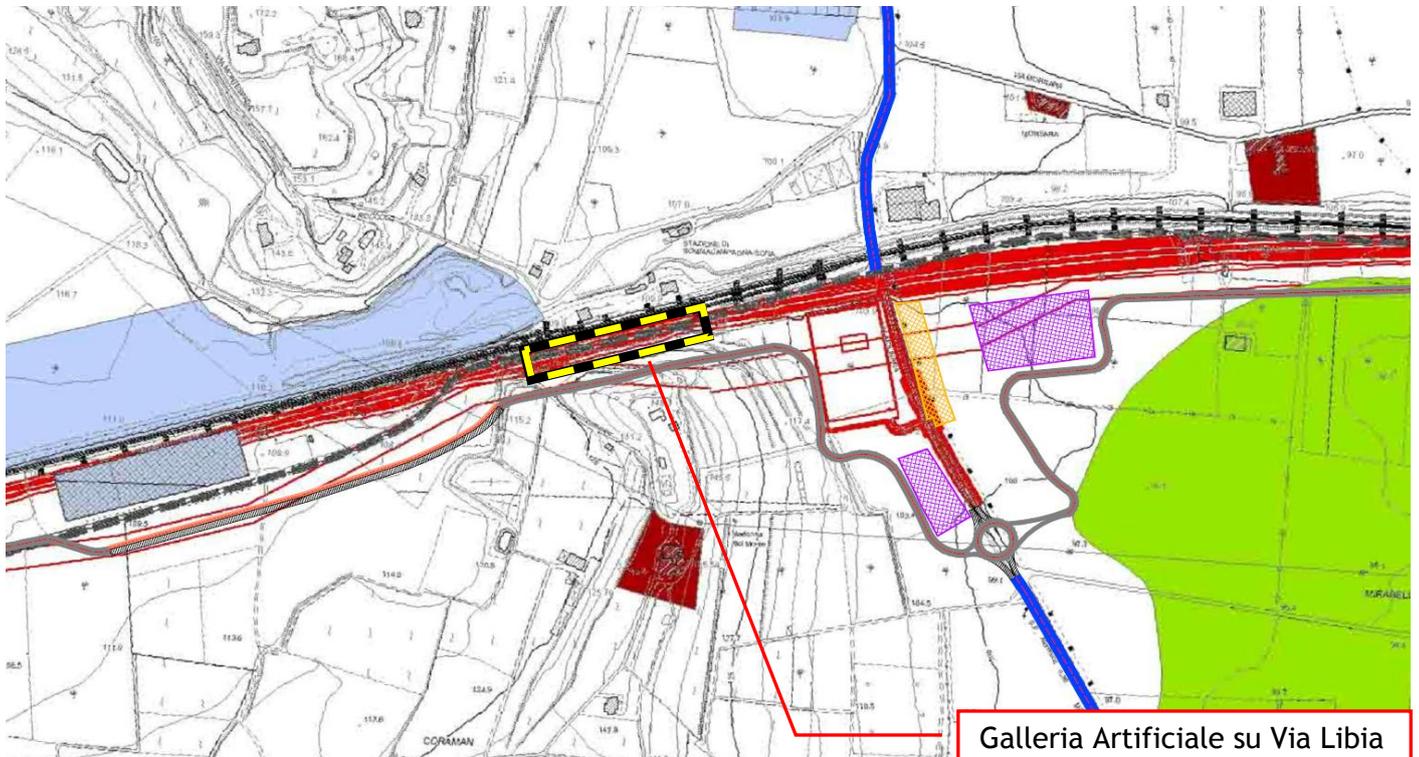
Realizzare una Nuova Centrale Elettrica in una zona paesaggistica qual è la base della Collina di Madonna di Monte è una scelta da vietare, ma se questa nuova opera fosse realizzata nelle aree della ex ANCAP dopo che sono state demolite le strutture esistenti, questa scelta sarebbe il male minore per la necessità di dover realizzare una nuova Centrale Elettrica di Alimentazione della nuova Ferrovia.



E questa scelta - a parere del sottoscritto d'obbligo - di spostare la prevista Centrale Elettrica di Alimentazione della Nuova Ferrovia da dove era stata prevista ad essere realizzata nelle ex aree dell'ANCAP, troverebbe conferma anche perché poi da questo luogo avrebbe da essere realizzato l'interramento dei due Elettrodotti di cui è stata chiesta la dismissione nella Osservazione n° 10 e sarebbe una scelta che oltre ad avere minori costi costruttivi... andrebbe a non aumentare il Deficit Ambientale.

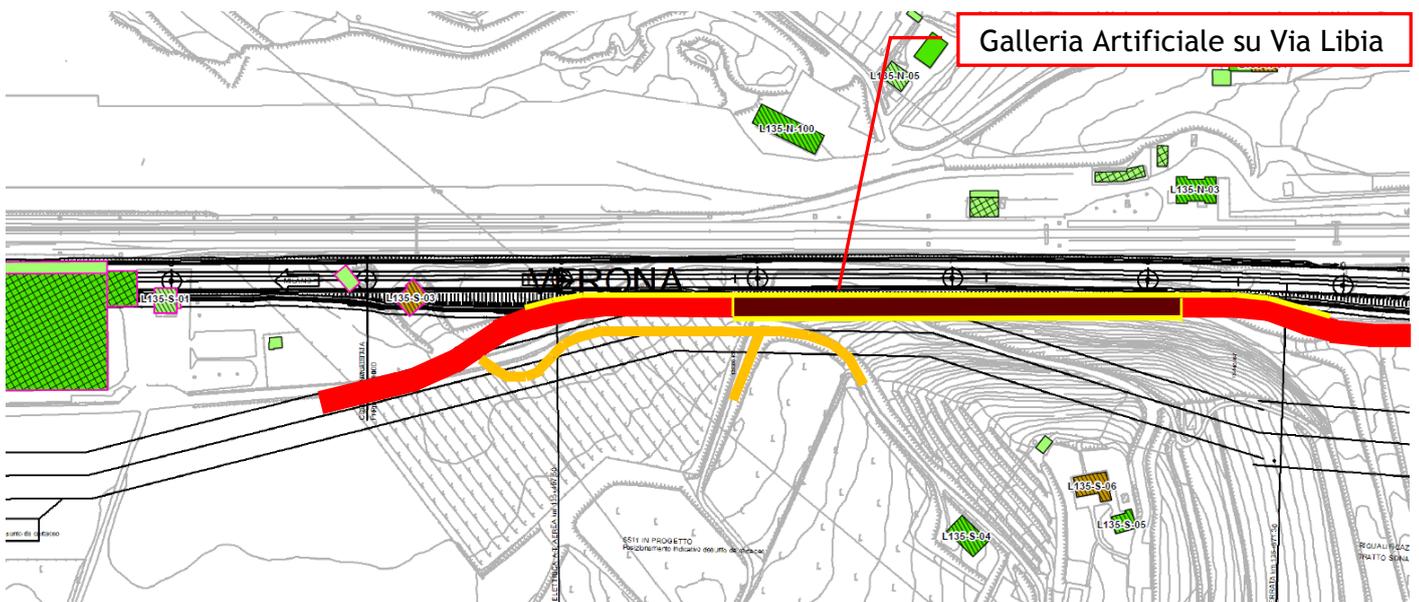
## Osservazione n° 18: Mantenimento apertura di Via Libia mediante Galleria Artificiale

Secondo quanto previsto nel progetto ferroviario, il tratto di Via Libia, oggi aperto al traffico, dovrebbe essere eliminato e sostituito da una “Strada di Cantiere” (vedi sotto), che per come questa strada sarebbe stata progettata andrebbe a sventrare completamente il lato nord della Collina di Madonna di Monte e pertanto **si chiede** che sia vietato realizzare questa “Strada di Cantiere” e di sostituire questa con il ricoprimento di Via Libia con una “Galleria Artificiale” da realizzarsi a fianco della TAV.



L'interruzione al traffico di Via Libia deve essere evitata, anche perché la soluzione che avrebbe proposto la TAV sarebbe quella di una nuova strada che salirebbe su fino a Madonna di Monte per poi scendere verso la Strada Provinciale Sommacampagna Sona, che è una scelta inaccettabile.

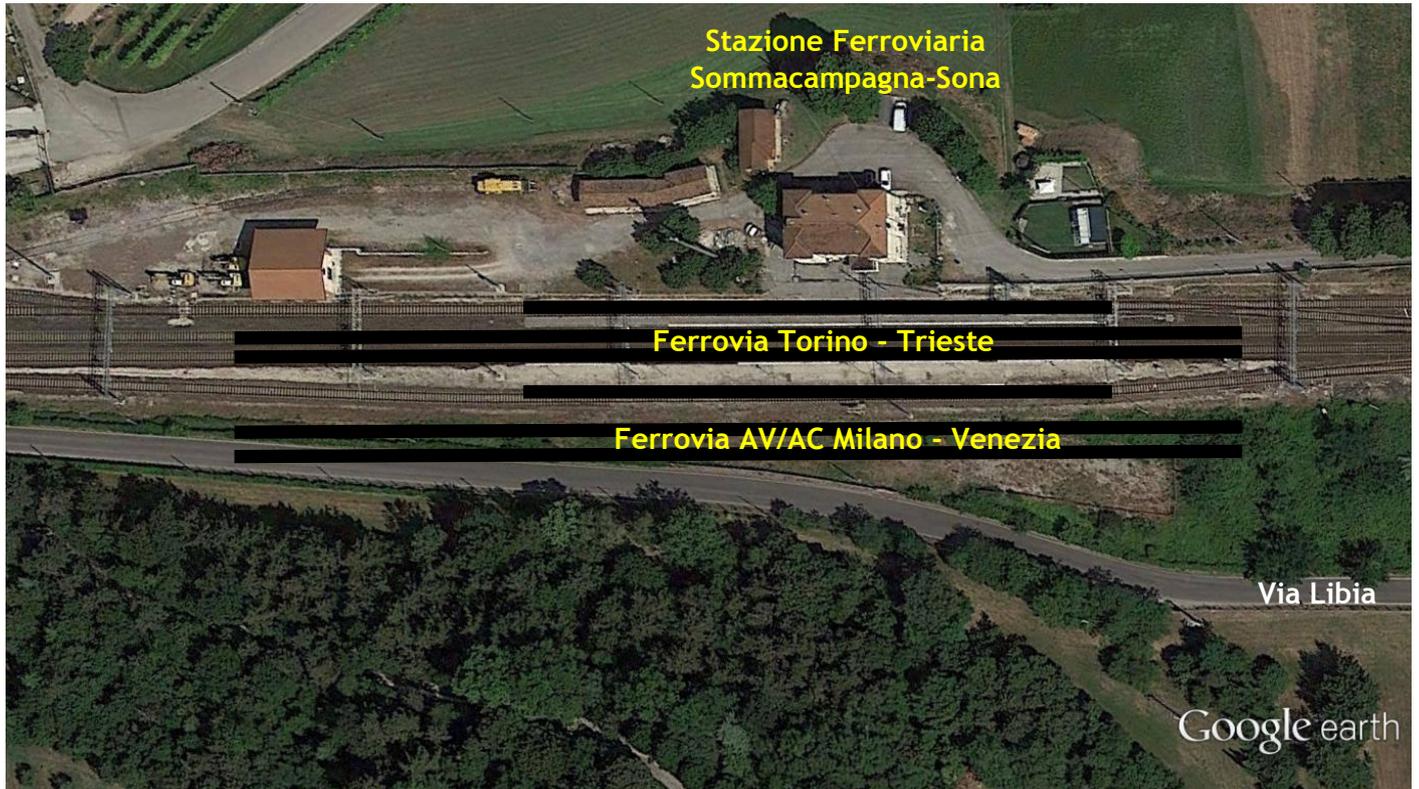
La soluzione migliore ovviamente (e forse con lo stesso costo), soluzione che è però condizionata dalla eliminazione della Centrale Elettrica di Alimentazione prevista a lato della Strada Provinciale - è la realizzazione di una “Galleria Artificiale” su Via Libia, da realizzarsi a lato della “**Linea ferroviaria AV/AC Torino-Venezia: tratta AV/AC Milano-Verona**”, come sotto illustrata, la quale “Galleria Artificiale” andrebbe poi ricoperta di vegetazione come l'attuale parete nord della collina di Madonna di Monte.



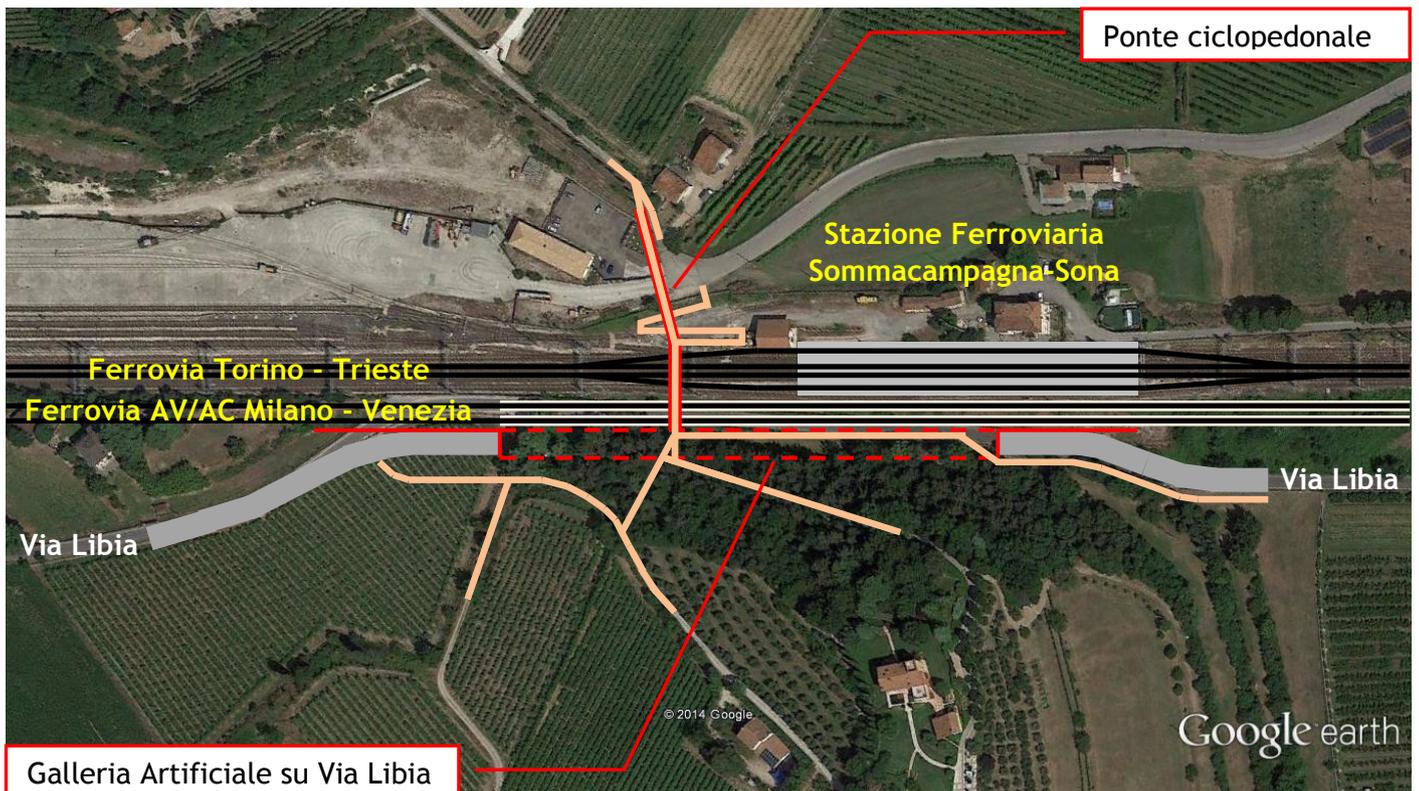
Una “Galleria Artificiale” che permetterebbe un facile accesso tra i territori posti ad Est e a Ovest della “Collina di Madonna di Monte”, accesso ben diverso da quello che è stato previsto nel progetto come presentato di una strada sostitutiva alla attuale sede di Via Libia, che è una proposta inaccettabile.

**Osservazione n° 19:** “Ristrutturazione” della Stazione di “Sommacampagna-Sona”.

Anche se parrebbe essere logico che la fruibilità della Stazione Sommacampagna-Sona avesse da dover mantenere le proprie funzioni, si crede sia necessario ribadirlo e pertanto **si chiede** che la Stazione Ferroviaria di Sommacampagna-Sona non solo sia “mantenuta funzionante” ma che questa possa essere ristrutturata come punto di partenza per “percorsi ciclopedonali” nelle Colline Moreniche del Garda.



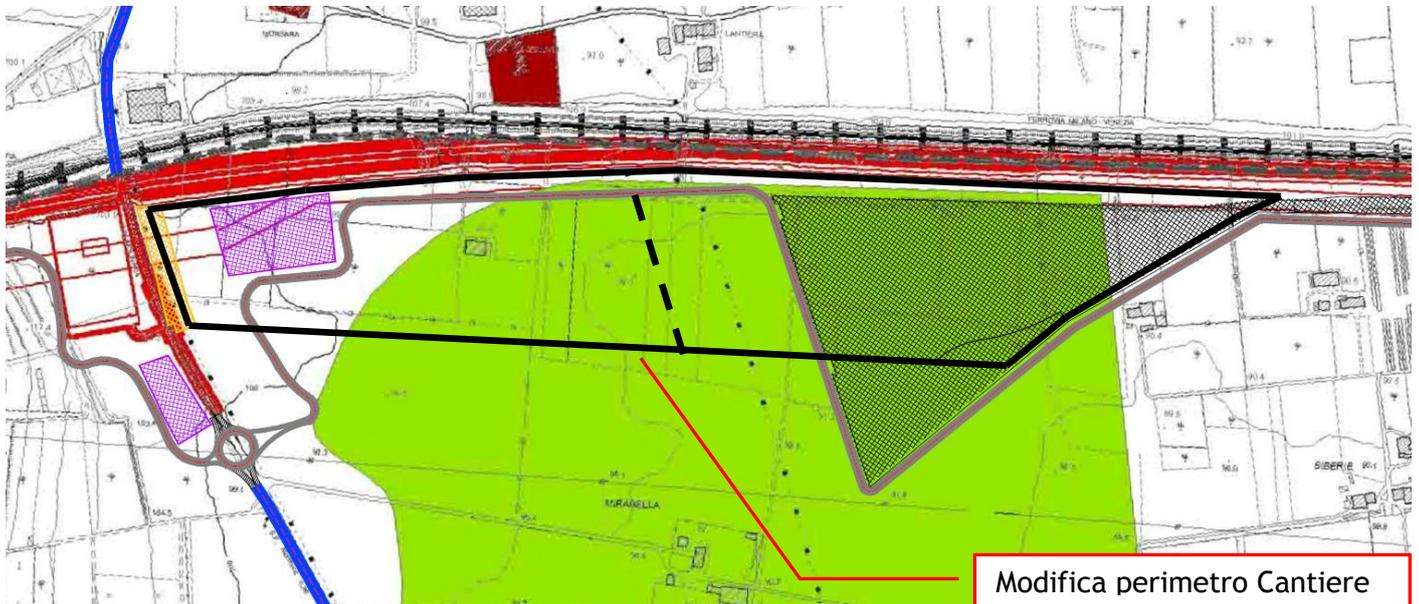
Parrebbe essere pertanto poi evidente che il mantenimento-ristrutturazione della Stazione Ferroviaria di Sommacampagna-Sona, del mantenimento della funzionalità stradale di Via Libia e l’implementamento di percorsi ciclopedonabili collegati alla Stazione Ferroviaria debba essere d’obbligo da realizzare da parte dei proponenti la “**Linea ferroviaria AV/AC Torino-Venezia: tratta AV/AC Milano-Verona**”.



Poi che questa Stazione Ferroviaria sia d’obbligo da mantenere-ristrutturare per essere “a servizio” dell’Art. 18 del NTA del PAQUE - MIRABILIA, anche questo “dettaglio” dovrebbe essere ricordato alla TAV.

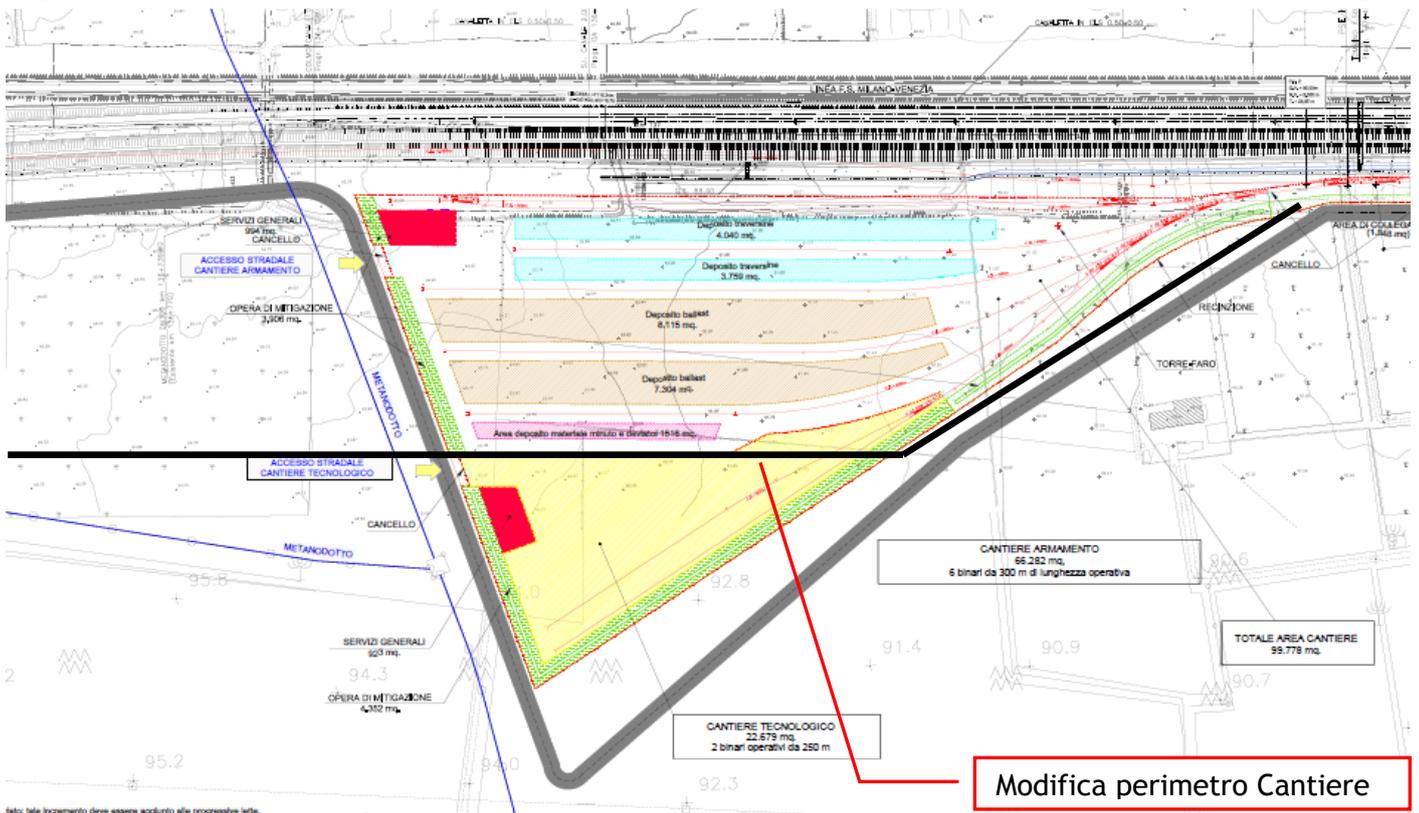
## Osservazione n° 20: Risagomatura del Cantiere d'Armamento e Cessione al Comune

La forma “*triangolare*” del Cantiere d'Armamento come previsto dal progetto e come sotto ben visibile previsto a Sud della “**Linea ferroviaria AV/AC Torino-Venezia: tratta AV/AC Milano-Verona**”, probabilmente è stato così “disegnato”, forse a causa della presenza di un Metanodotto preesistente ed è evidente che una soluzione così come prospettata è troppo impattata per il territorio e pertanto **si chiede** che l'organizzazione degli spazi di questo cantiere sia rivista al fine che questo area si sviluppi lungo la linea ferroviaria in modo da contenere gli impatti verso l'area oggi agricola ma domani forse trasformate per essere utilizzate per essere “a servizio” del-l'**Art. 18 del NTA del PAQUE - MIRABILIA**.



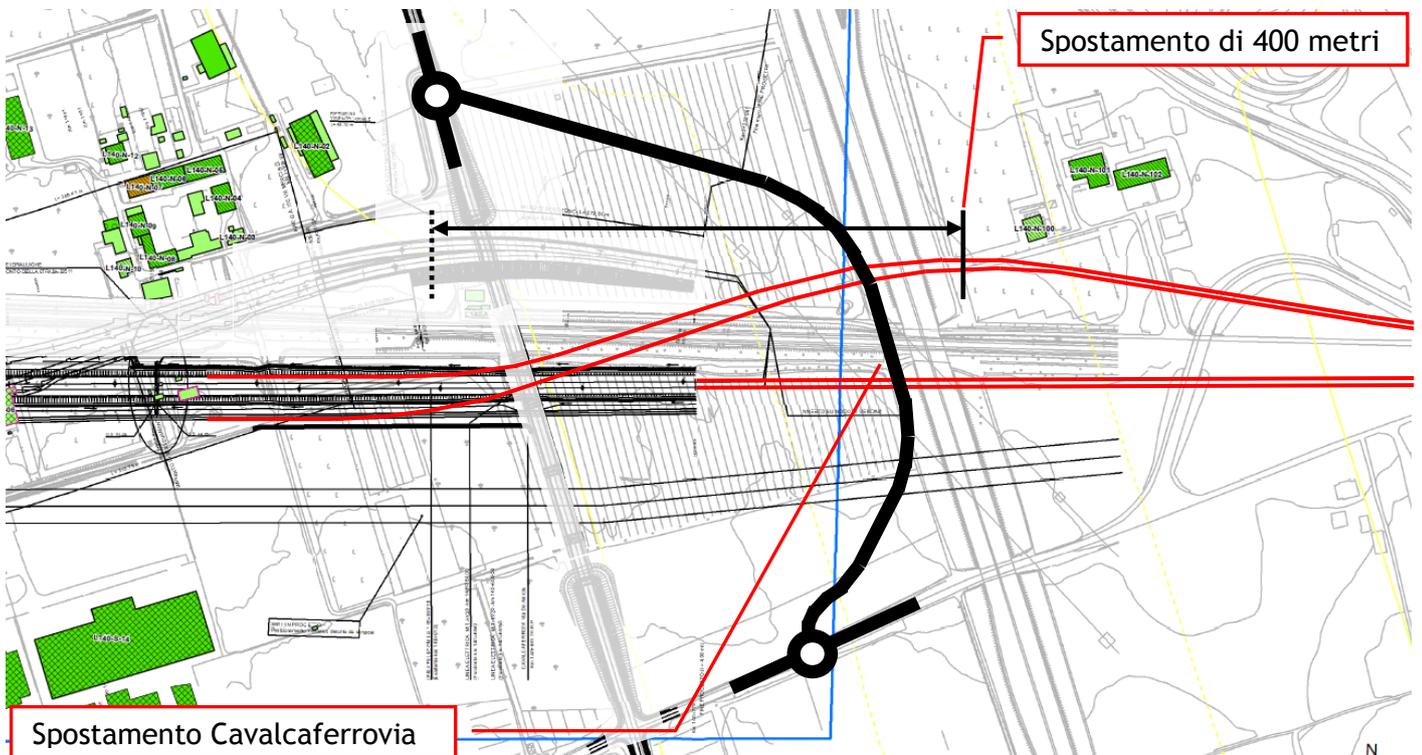
Se con questa Osservazione viene proposta questa **modifica del perimetro del Cantiere d'Armamento** sottintende alla richiesta - in alternativa a quanto già chiesto nella Osservazione n° 14 - “**Un unico cantiere per la TAV e l'A22**” - è quella che in questa area come così perimetrata **possano essere realizzati tutti e due i Cantieri**, sia il Cantiere di Armamento che il Cantiere Logistico, in modo che questi due cantieri abbiano accesso diretto dalla Strada Provinciale e non dalla Strada Comunale come previsto per il Cantiere Operativo e Logistico la cui ubicazione è stata prevista a nord di Caselle.

Tutte queste aree **alla fine dei lavori dovranno essere cedute gratuitamente** al Comune di Sommacampagna per gli usi più consono che il Comune vorrà destinare a servizio dell'**Art. 18 delle NTA del PAQUE**.

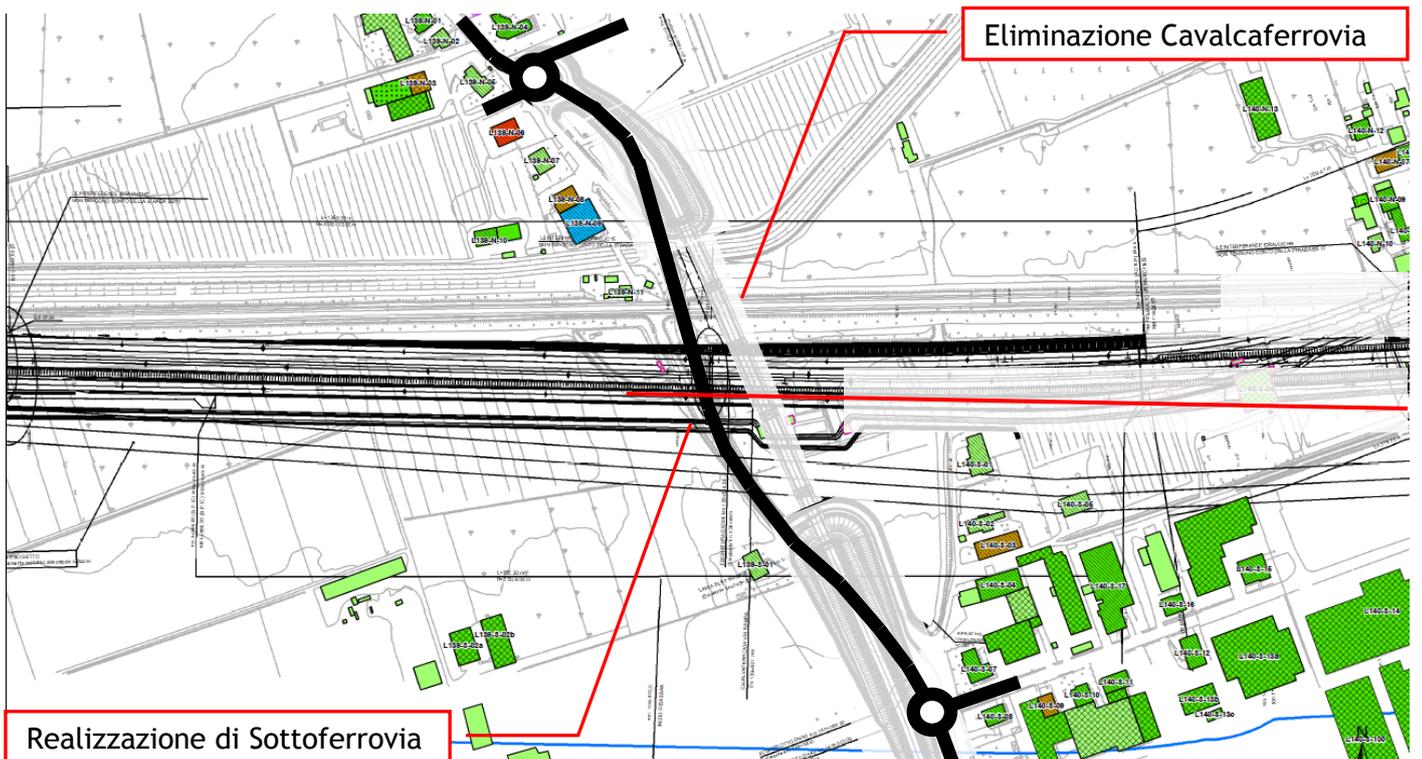


## Osservazione n° 21: “Spostamento... verso Est” dell’accesso al Quadrante Europa.

Pur essendo evidente che la soluzione come progettata per la “**Linea ferroviaria AV/AC Torino-Venezia: tratta AV/AC Milano-Verona**” di poter accedere alle aree del Quadrante Europa deve essere rivista e riprogettata in toto per risolvere moltissimi problemi creati sul territorio di Sona e di Sommacampagna da questa particolare parte del tracciato finale della tratta Milano-Verona, **si chiede** che la parte finale della tratta della AV/AC Brescia-Verona deve essere riprogettata e vada spostata verso est di 400 metri.



La necessità di “spostare verso Est” i binari di accesso al Quadrante Europa, oltre a migliorare la situazione della Corte Messedaglia, permette di riprogettare “verso Est” anche il Cavalcaferrovia previsto su Via Canova e se questo Cavalcaferrovia rimane - anche se spostato verso Est - è evidente che l’impatto è minore visto che viene realizzato in aderenza al Cavalcaferrovia dell’Autostrada A22.



In maggior effetto positivo che si vorrebbe ottenere con lo spostamento verso Est dei Binari per accedere al Quadrante Europa è l’eliminazione del Cavalcaferrovia di Via Rampa, in modo che il collegamento tra Lugagnano e Caselle possa - se possibile - continuare attraverso un collegamento in sottoferrovia.

## **Osservazione n° 22:** Barriere “Antirumore” realizzate con “Pannelli Fotovoltaici”.

Considerato che la “**Linea ferroviaria AV/AC Torino-Venezia: tratta AV/AC Milano-Verona**”, nel tratto di interesse del Comune di Sommacampagna - a partire dalla Stazione Ferroviaria di Sommacampagna verso il confine con Verona - è un’opera prevista che sia realizzata “su rilevato” fuori terra, **si chiede** che nell’intero tratto tra la Stazione ferroviaria di Sommacampagna fino all’Autostrada A22 siano realizzate delle idonee Barriere Antirumore il cui lato verso sud sia costituito da “pannelli fotovoltaici”.



## **Osservazione n° 23:** Documenti come pubblicati sul sito del Ministero dell’Ambiente

Le presenti Osservazioni alla VIA della “**Linea ferroviaria AV/AC Torino-Venezia: tratta AV/AC Milano-Verona**”, sono state predisposte dopo aver analizzato la documentazione come questa è stata pubblicata sul sito web del Ministero dell’Ambiente, Osservazioni che probabilmente potranno essere integrate dopo aver preso visione anche della Documentazione inerente la “Verifica di Assoggettabilità alla VIA”.

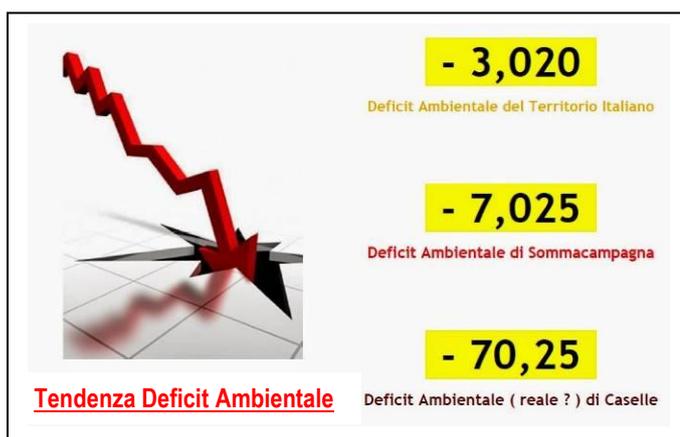
## **Conclusioni**

Nella prossima pagina si riporta il Riepilogo dei “Titoli” delle Osservazioni alla VIA come elaborati in questo documento che viene inviato al Ministero dell’Ambiente, al Ministero dei Beni Culturali e per conoscenza, al Sindaco del Comune di Sommacampagna e al Sindaco del Comune di Sonà, considerato che questi Comuni saranno chiamati - come Consiglio Comunale - ad esprimere il loro parere sulla VIA.

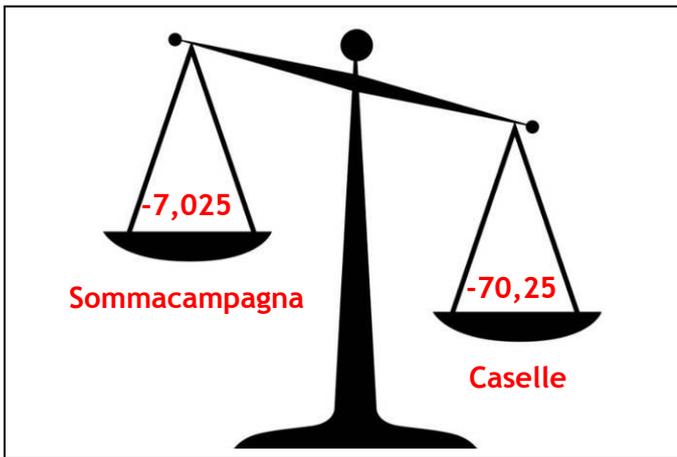
## Riepilogo dei “Titoli” delle Osservazioni alla V.I.A.

- 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

Questo documento non necessita di alcuna conclusione, perché come spesso succede poi quasi tutte le Osservazioni alla VIA come elaborate verranno tutte respinte e quindi, a conclusione, si ricorda questo:



La situazione ambientale - causa della compresenza di diverse infrastrutture sovra comunali - del centro abitato di Caselle è una tra le più critiche del tratto interessato dalla “Linea ferroviaria AV/AC Torino-Venezia: tratta AV/AC Milano-Verona” perché se evidenziamo che il Deficit Ambientale del Territorio Italiano è pari a “- 3,020” e il Deficit Ambientale di tutto il Comune di Sommacampagna è di “-7,025”, potrebbe essere evidente - dato che quasi tutte le criticità sono concentrate su Caselle - che il Deficit Ambientale di Caselle possa essere pari a “-70,25” ed è evidente che questo Deficit Ambientale, deve essere migliorato e non peggiorato con nuove opere.



Visto la quantità e qualità degli impatti ambientali che interessano l'abitato di Caselle, qualsiasi intervento relativo all'insediamento di nuove opere e/o di infrastrutture e anche di potenziamento e ampliamento di infrastrutture esistenti, prima di incrementare ulteriormente qualsiasi tipo di impatto sul territorio devono essere rese operative delle azioni che possano migliorare l'attuale Deficit Ambientale.

Se la "**Linea ferroviaria AV/AC Torino-Venezia**" - per esempio - **aumentasse del 20%** l'impatto ambientale di Caselle, da parte della Ferrovia devono essere attivate azioni che invece possano **diminuire del 20%** l'attuale Deficit Ambientale su Caselle.

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.**



Le **Osservazioni** come predisposte per il progetto della "**Linea ferroviaria AV/AC Torino-Venezia: tratta AV/AC Milano-Verona**", sono limitate all'esame della documentazione relativa al tratto ferroviario, alla linea A.T. 132kV e ai relativi cantieri, ricompresi tra il km 135 e il km 140 e quindi in quella parte del tracciato che interessa il Comune di Sommacampagna in Provincia Verona, facente parte del lotto n° 7 che è anche definito come: pk 133+265 a pk 140+698+Interconnessione Verona.

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](mailto:beniamino.sandrini@postacertificata.gov.it)