



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

E.prot DVA – 2014 – 0036110 del 05/11/2014

Dott. Mariano Grillo
Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali

Ing. Antonio Venditti
Divisione II: Sistemi di Valutazione Ambientale

Dott. Gian Luca Galletti
Ministero dell'Ambiente, della Tutela del Territorio e del Mare
Via Cristoforo Colombo 44 - 00147 Roma

p.c. Dott.ssa Narcisa Brassesco Pace
Prefetto di Brescia



p.c. Sig.ra Marika Legati
Sindaco di Calcinato

OGGETTO: Contrarietà al progetto denominato **CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO ASSE FERROVIARIO TORINO – TRIESTE SUL CORRIDOIO 5 LIONE KIEV (CORRIDOIO MEDITERRANEO) LINEA FERROVIARIA AV/AC MILANO – VERONA: LOTTO FUNZIONALE BRESCIA – VERONA” - (INFRASTRUTTURA STRATEGICA DI INTERESSE NAZIONALE SECONDO L’ART. 1 DELLA LEGGE 21 DICEMBRE 2001, N. 443 – LEGGE OBIETTIVO**

Egregio rappresentante del Ministero dell'Ambiente,

Con questa comunicazione esprimo il mio dissenso al progetto in oggetto, ponendo alla Vostra attenzione codeste osservazioni di carattere generale, conseguenti, a parere dello scrivente, alla realizzazione dello stesso.

INSOSTENIBILTA' ECONOMICA DEL PROGETTO

La tratta dell'Alta Velocita' Brescia – Verona si costituisce , secondo il progetto preliminare approvato dal Cipe nel 2003 di 73 chilometri di percorso per un costo stimato in 2 miliardi e 800 milioni di euro. Tale progetto è stato privato del confronto necessario e partecipato di tutte le proposte disponibili e di altre che potevano trarsi, ad esempio, da un bando internazionale, manchevole della stima dei relativi costi/benefici per la collettività. Non pare venga tenuta in alcun conto la sostenibilità economica dello stesso.

IRREVERSIBILTA' DEL PROGETTO

Il progetto, per come presentato, contrasta rispetto alla Costituzione Italiana che promuove la tutela del paesaggio e dei beni artistici della Nazione. In totale saranno 2 milioni e 245 mila metri quadrati di suolo agricolo consumati. Tra questi andranno persi per sempre circa 300 ettari (sui 1300 complessivi, circa il 20%) di vigneti del Lugana, con un danno economico stimato attorno a 14 milioni di euro annui. La linea distruggerà gran parte dell'economia agricola bloccherà e parzialmente distruggerà il turismo del basso Garda e delle Colline Moreniche,

I risarcimenti e le forme di mitigazione o di compensazione, non paiono in alcun modo oggettivamente quantificabili o identificabili, né viene individuato il garante che dovrà farsi carico del ripristino degli eventuali danni, danni che in questo modo andranno a gravare unicamente sulla collettività stessa.

E' impensabile che un simile progetto possa considerarsi reversibile tramite completo ripristino dei luoghi e dei beni allo stato di fatto.

INOSSERVANZA DELLA DIRETTIVA EUROPEA

Tale opera non rispetta la direttiva europea pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale CEE il 9.9.1996 dal titolo: L'elaborazione della rete europea ad AV (Alta Velocità) che prevede le seguenti priorità:

- a) Garantire che la sua realizzazione non pregiudichi la necessaria qualità del servizio pubblico in particolare facendo in modo che non vada a scapito delle linee secondarie che devono continuare a consentire un buon servizio del territorio.
- b) Rispettare scrupolosamente le zone naturali o sensibili ed i siti in cui si trovino monumenti storici, artistici o culturali, scegliendo di percorrere di preferenza i corridoi in cui già si registrino notevoli flussi di trasporto.
- c) Sollecitare il riassetto delle vie ferroviarie esistenti evitando di creare nuovi corridoi di disturbo in siti intatti.

ERRATA INTERPRETAZIONE DELLE DELIBERE EUROPEE SUL CORRIDOIO 5 E IMPOSSIBILITA' ALLA REALIZZAZIONE DELLO STESSO

Le delibere europee chiariscono che il "Corridoio 5" è l'insieme multimodale di collegamenti che dovrebbe unire il Portogallo (Lisbona) all'Ucraina (Kiev). Nel progetto europeo del "Corridoio 5" così si legge esplicitamente: "Le caratteristiche del "Corridoio 5" citate sono: percorsi aerei, reti stradali e ferroviarie."

Ad oggi non risulta che i paesi interessati da tale corridoio abbiano predisposto progetti per la realizzazione di infrastrutture ad alta velocità e sulla direttrice Trieste - Kiev non risultano presenti linee ferroviarie che possano raggiungere direttamente i due terminali.

I bilanci statali critici di alcuni paesi e i nuovi accadimenti geopolitici nei territori dell'est fanno dubitare nella realizzazione di una linea ferroviaria ad Alta Velocità.

Un ulteriore problema è inerente agli scartamenti ne esistono infatti tre differenti tra i treni iberici, europei ed ucraini.

INOSSERVANZA DEL DECRETO LEGISLATIVO N.42 DEL 22 GENNAIO 2004

Il quale prevede che i beni culturali non possono essere distrutti, danneggiati o adibiti ad usi non compatibili con il loro carattere storico o artistico oppure tali da recare pregiudizio alla loro conservazione.

IMPOSSIBILITA' AD EFFETTUARE IL TRASPORTO MERCI

Il traffico merci in ferrovia in Francia non viaggia sulle linee ad alta velocità, ma su quelle normali. Per passare su un tratto di linea standard ad una di alta velocità sarebbero necessarie motrici e carri speciali, diversi da quelli richiesti dalle linee normali. Se come previsto i treni merci viaggiassero ad una velocità di 140 chilometri orari sarebbero un ostacolo ai treni passeggeri TAV. Si renderebbe pertanto inutile la realizzazione di un hub merci nel comune di Montichiari.

IMPOSSIBILITA' AL MANTENIMENTO DI STANDARD AD ALTA VELOCITA'

La realizzazione di fermate a Brescia e Verona, considerando che il treno alta velocità necessita di più 30 km per raggiungere da fermo la velocità massima e necessita di altri 15 km per la frenata, rende non vantaggioso realizzare un collegamento ad alta velocità tra le due città.

MANCATO AGGIORNAMENTO DEL PROGETTO

Il progetto realizzato nel 2003 non tiene conto delle variazioni urbanistiche effettuate negli anni sul tracciato.

MANCANZA DI CRONOPROGRAMMA

Per quanto concerne lo spostamento non trascurabile della viabilità, dei sottoservizi e delle opere di cantiere non risulta definita alcuna tempistica.


RIASSETTO DELLA LINEA STORICA BRESCIA-VERONA

L'attuale linea vede il passaggio in giorni feriali di 14 treni regionali e 23 Frecciabianca, non esisterebbero quindi problemi di saturazione della linea tali da necessitare la costruzione di una linea ad alta velocità parallela. Un riassetto con costi fortemente minori della linea storica potrebbe garantire il passaggio sulla stessa di treni ad alta velocità come già succede sulla tratta Milano-Como-Chiasso.

Ringraziando per la cortese attenzione, si porgono distinti saluti.

Calcinato, 31 ottobre 2014

Daniel Gallina



Chiara Botticini



PEC DVA

Da: Per conto di: daniel.gallina@postacertificata.gov.it <posta-certificata@cecpac.posteitaliane.it>
Inviato: venerdì 31 ottobre 2014 11:26
A: DgSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it
Cc: protocollo@pec.comune.calcinato.bs.it
Oggetto: POSTA CERTIFICATA: Osservazioni alla procedura di VIA del progetto denominatoCORRIDOIO PLURIMODALE PADANO ASSE FERROVIARIO TORINO – TRIESTE SUL CORRIDOIO 5 LIONE KIEV (CORRIDOIO MEDITERRANEO) LINEA FERROVIARIA AV/AC MILANO – VERONA: LOTTO FUNZIONALE BRESC postacert.eml (186 KB); daticert.xml
Allegati:

Messaggio di posta certificata

Il giorno 31/10/2014 alle ore 11:25:57 (+0100) il messaggio

"Osservazioni alla procedura di VIA del progetto denominatoCORRIDOIO PLURIMODALE PADANO ASSE FERROVIARIO TORINO – TRIESTE SUL CORRIDOIO 5 LIONE KIEV (CORRIDOIO MEDITERRANEO) LINEA FERROVIARIA AV/AC MILANO – VERONA: LOTTO FUNZIONALE BRESCIA – VERONA" - (INFRASTRUTTURA STRATEGICA DI INTERESSE NAZIONALE SECONDO L'ART. 1 DELLA LEGGE 21 DICEMBRE 2001, N. 443 – LEGGE OBIETTIVO" è stato inviato da "daniel.gallina@postacertificata.gov.it"

ed indirizzato a:

dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it

protocollo@pec.comune.calcinato.bs.it

Il messaggio originale è incluso in allegato.

Identificativo messaggio: 36B3F7C3.00029352.65BD83E7.EC625787.posta-certificata@cecpac.posteitaliane.it