

**Pec Direzione**



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

**Da:** matteomazzi <matteomazzi@pec.it>  
**Inviato:** martedì 4 novembre 2014 22:56  
**A:** dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it  
**Oggetto:** Osservazioni a procedura V.I.A. del progetto definitivo infrastrutture definite dalla legge obiettivo 443/01 linea A.V./A.C. Torino - Venezia, tratta Milano - Verona, lotto funzionale Brescia - Verona, presentate da Matteo Mazzi.  
**Allegati:** TAV Osservazioni Matteo Mazzi firmate.pdf; Carta identità e C.F. Matteo Mazzi.pdf

**E.prot DVA-2014-0036329 del 06/11/2014**

Io sottoscritto Avv. Matteo Mazzi, nato a Verona il 07.05.1971, C.F. MZZ MTT 71E07 L781J, residente in Sommacampagna (VR), via Vigo n. 2, con la presente P.E.C. sono ad inviare in allegato pdf scansionato le mie osservazioni come in oggetto, da me sottoscritte, unitamente a copia della mia carta di identità e codice fiscale..

Avv. Matteo Mazzi



**OSSERVAZIONI a procedura V.I.A. del progetto definitivo  
infrastrutture strategiche definite dalla legge obiettivo 443/01 linea  
A.V./A.C. Torino-Venezia, tratta Milano-Verona, lotto funzionale  
Brescia-Verona, presentate da Matteo Mazzi**

**Premessa**

Il sottoscritto **MATTEO MAZZI** - nato a Verona il 07.05.1971 c.f. MZZ MTT 71E07 L781 J, residente in Sommacampagna (VR) via Vigo n. 2 CAP 37066 - è contrario alla realizzazione della TAV.

Tale opera non ha avuto, fin dall'inizio, alcuna motivazione di pubblico interesse.

L'unico motivo apparente sarebbe quello di velocizzare la linea, fornendo all'Italia un punto di collegamento all'Europa attraverso una linea ferroviaria veloce. Anche questo si rivela tuttavia un motivo solo apparentemente rilevante: in realtà la struttura della TAV nel nostro territorio non permette affatto il raggiungimento da parte dei treni delle velocità auspiccate, tali da far accorciare in maniera apprezzabile i tempi di percorrenza: la TAV ferma infatti troppo spesso (in tutte le città che attraversa, che sono parecchio vicine tra loro) ed ha bisogno di almeno 20 km di tragitto per accelerare al massimo e almeno 10 km per frenare, il che significa che ad esempio nella tratta VR-VI (circa 50 km in tutto) non potrà viaggiare al massimo della velocità per almeno 30 km (ovvero 20 di accelerazione + 10 di frenata), e si limiterà quindi a fare ciò solo per i residui 20 km (quelli centrali, se la conformazione del tracciato lo permetterà in concreto): di quanti minuti consisterà quindi in queste condizioni (ineliminabili) il risparmio di tempo? Esageriamo: forse 3 minuti in tutto. Stimando per grande difetto un costo di realizzazione dell'opera in circa € 60.000.000/km (facendo la media tra i dati riportati dai mezzi di comunicazione per altre tratte già realizzate in Lombardia), per i 50 km previsti

su quella tratta si spenderanno € 300.000.000 per risparmiare ben 3 minuti ogni viaggio: ne vale davvero la pena?

E ancora: visti i costi dei biglietti che verranno certamente applicati ai nuovi treni super veloci (che saranno certamente ben più cari dei già carissimi Eurostar e Freccie varie che ad oggi viaggiano sulla linea normale - si parla di € 42,00/px per VR-VE a/r in II° classe), quanti viaggiatori si prenderanno la briga di spendere sensibilmente di più per lo stesso tragitto, per risparmiare soli 3 minuti? E le merci? Possono le merci viaggiare in sicurezza a quelle velocità? Tutte le merci? Si nutrono seri dubbi in proposito, e comunque il progetto non fornisce adeguati dati di conforto in merito.

Avremmo potuto ottenere risultati migliori con opere meno invasive e meno costose, eppure più efficaci nel migliorare la qualità dei trasporti quotidianamente usati da cittadini, turisti e merci. La costruzione di un terzo binario parallelo, o comunque il potenziamento dell'attuale linea, insieme alla progettazione di sistemi di raccordo spediti ferro-gomme, avrebbe permesso di alleggerire le autostrade dal traffico di mezzi pesanti. Una linea che, pur senza raggiungere i 250 km/h della TAV, avrebbe consentito ai cittadini europei di muoversi in velocità all'interno del nostro territorio, con un impatto ambientale e una spesa di denaro pubblico decisamente ridotti.

I cantieri di costruzione disturberanno il nostro territorio per almeno un decennio, con inquinamento da polveri, transito di mezzi pesanti, stoccaggio di materiali inquinanti, cave d'uso con devastazione delle campagne attigue ed espropri, con gravi ricadute sulla vita di relazione e sulla produttività degli agricoltori, nonché sul sistema produttivo e turistico della zona.

Tutto questo non è stato sufficientemente preso in considerazione, né all'epoca della prima progettazione, né oggi, tempo in cui certe sensibilità si sono maggiormente diffuse.

Tuttavia, ben consapevole che l'opera verrà realizzata in forza di una legge obiettivo e quindi nonostante la contrarietà degli enti locali, la sottoscritta

**OSSERVAZIONI a procedura V.I.A. del progetto definitivo  
infrastrutture strategiche definite dalla legge obiettivo 443/01 linea  
A.V./A.C. Torino-Venezia, tratta Milano-Verona, lotto funzionale  
Brescia-Verona, presentate da Matteo Mazzi**

**Premessa**

Il sottoscritto **MATTEO MAZZI** - nato a Verona il 07.05.1971 c.f. MZZ MTT 71E07 L781 J , residente in Sommacampagna (VR) via Vigo n. 2 CAP 37066 - è contrario alla realizzazione della TAV.

Tale opera non ha avuto, fin dall'inizio, alcuna motivazione di pubblico interesse.

L'unico motivo apparente sarebbe quello di velocizzare la linea, fornendo all'Italia un punto di collegamento all'Europa attraverso una linea ferroviaria veloce. Anche questo si rivela tuttavia un motivo solo apparentemente rilevante: in realtà la struttura della TAV nel nostro territorio non permette affatto il raggiungimento da parte dei treni delle velocità auspiccate, tali da far accorciare in maniera apprezzabile i tempi di percorrenza: la TAV ferma infatti troppo spesso (in tutte le città che attraversa, che sono parecchio vicine tra loro) ed ha bisogno di almeno 20 km di tragitto per accelerare al massimo e almeno 10 km per frenare, il che significa che ad esempio nella tratta VR-VI (circa 50 km in tutto) non potrà viaggiare al massimo della velocità per almeno 30 km (ovvero 20 di accelerazione + 10 di frenata), e si limiterà quindi a fare ciò solo per i residui 20 km (quelli centrali, se la conformazione del tracciato lo permetterà in concreto): di quanti minuti consisterà quindi in queste condizioni (ineliminabili) il risparmio di tempo? Esageriamo: forse 3 minuti in tutto. Stimando per grande difetto un costo di realizzazione dell'opera in circa € 60.000.000/km (facendo la media tra i dati riportati dai mezzi di comunicazione per altre tratte già realizzate in Lombardia), per i 50 km previsti

ritiene opportuno svolgere le osservazioni tecniche alla sua realizzazione inviandole per pec nelle sedi preposte.

Innanzitutto si evidenzia che l'atto di Assenso, sottoscritto dal Comune di Sommacampagna il 19 Dicembre 2002, non ha alcun rilievo attuale: pertanto l'attuale Amministrazione potrebbe benissimo discostarsene senza alcuna conseguenza.

Il progetto che viene oggi sottoposto per la firma è infatti ben diverso da quello del 2002 e in ogni caso, come detto poc'anzi, il parere dell'ente locale è meramente consultivo e non vincolante per la realizzazione dell'opera.

Nulla osta quindi a che oggi il Comune di Sommacampagna si dichiari contrario alla realizzazione della TAV e possa comunque svolgere le osservazioni tecniche al progetto presentato, nel caso l'opera venga realizzata comunque.

In nessun caso lo svolgimento di osservazioni tecniche potrà essere ricondotto ad una approvazione, seppure implicita, della TAV.

Ciò chiarito, la sottoscritta svolge le proprie osservazioni come segue:

### **1) Certificazione antimafia**

Appare essenziale che, fin dalla fase di progetto, venga dimostrato attraverso gli opportuni documenti che tutte le società facenti parte del gruppo di progettazione (Cepav 2) e di realizzazione dell'opera (Italfer) siano in regola con la certificazione antimafia, o meno. Tale azione ha lo scopo evitare in futuro eventuali interruzioni dei lavori a cantieri già avviati, e quindi a territorio già ampiamente compromesso (ricordiamo i ritrovamenti di amianto interrato nel bresciano e il conseguente fermo e sequestro del cantiere TAV). A tale proposito è in nostro possesso un esposto da presentare alla Procura della Repubblica per denunciare i forti dubbi che sorgono riguardo le società in Cepav due (vedi Report del 26.10.2014). Sarebbe necessario estrarre le visure CCIAA di TUTTE le società facenti parte dei predetti due gruppi e delle eventuali società ad essi via via partecipanti, allo scopo di chiedere a tutte di

dimostrare il possesso della certificazione antimafia. Si ritiene che il Comune sia in possesso di apposito abbonamento per estrarre visure - che per uso interno potrebbero essere anche gratuite - ma in ogni caso non si reputa giusto lasciare che siano singoli cittadini a dover affrontare il costo, economico e di tempo, per procurarsi dette visure, dal momento che potrebbero dover trascorrere ore alla Camera di Commercio e spendere qualche centinaio di €.

## **2) Opere di compensazione - È necessario chiederle**

La realizzazione della TAV comporterà un danno, economicamente rilevante, per tutta la comunità. Questo non solo per gli anni di durata dei cantieri, ma certamente anche dopo l'entrata in funzione dell'opera. Disagi causati da aumento di traffico, rumore, polvere, sottrazione di zone verdi e successivo disturbo creato dal treno in funzione. Disagi che, pur coinvolgendo in misura maggiore le persone interessate dagli espropri o quelle che vivono più in prossimità dell'opera, avrà un impatto sull'intera zona, sull'intero ambito comunale. In futuro risulterà più gravoso vivere a Sommacampagna, e anche vendere abitazioni sarà più difficile. Queste sono conseguenze direttamente imputabili alla realizzazione e all'operatività della TAV, conseguenze che provocano un danno indubbio, ed economicamente quantificabile.

L'opera non recherà alcun vantaggio per Sommacampagna: il treno veloce infatti non fermerà certo a Sommacampagna e andrà a beneficio solo della collettività sovraordinata (lo Stato), oltre che dei privati che la realizzano, e ciò a tutto discapito dei cittadini del nostro Comune. Ciò non è in alcun modo accettabile, soprattutto senza una giusta ed adeguata contropartita.

Le opere di compensazione (da non confondersi con le opere di mitigazione, anch'esse dovute, ma a diverso titolo) sono quindi dovute da Cepav 2 e/o da Italferr. Ma per essere dovute devono prima di tutto essere richieste. Abbiamo moltissimi esempi di Comuni che hanno richiesto ed ottenuto ben altre opere, parchi, ristrutturazione di scuole, teatri, biblioteche.... Riteniamo quindi che il

Comune di Sommacampagna abbia il dovere di richiedere tali opere di compensazione.

L'eventuale rilascio in capo al Comune della strada di cantiere che andrà a correre lungo tutta la ferrovia (lato sud), partendo dal cavalcaferrovia di via De Amicis (Lugagnano) sino ad intersecare la SP 26 (a Sommacampagna, all'incrocio con l'attuale via val di Sona) NON può certo rappresentare un'opera di compensazione, e ciò per vari motivi:

- anzitutto non è detto che ciò rappresenti un reale esborso per Cepav 2 e/o per Italfer. Se i terreni per costruire tale strada vengono presi a prestito, per essi è dovuto un canone di "locazione" ai proprietari e, al termine dei lavori, tali terreni devono essere rimessi in pristino demolendo la strada, con tutti i costi che questa operazione comporta. Viceversa, se la strada venisse mantenuta e ceduta al Comune, i terreni verrebbero espropriati sin da subito. Non è assolutamente detto che i costi di esproprio siano superiori a quelli per la locazione e il ripristino, potrebbero anzi anche essere inferiori, il che comporterebbe per Cepav 2 e/o Italfer un vantaggio economico, anziché una compensazione;

- non può essere tralasciato il fatto che esattamente sul tracciato di tale strada di cantiere sia previsto, ad oggi in fase di progetto, il passaggio della SI.TA.VE. Tra qualche anno potrebbe benissimo verificarsi l'ipotesi per cui la strada ricevuta in presunta compensazione alla TAV venga occupata, attraverso un'altra legge obiettivo, da SI.TA.VE. In tale scenario la nostra collettività risulterebbe privata di quella che le era stata passata per opera di compensazione (senza mai esserlo) e anche stavolta senza ricevere nulla in cambio. Non ha valenza affermare che al momento la SI.TA.VE non viene eseguita, le carte parlano chiaro: il progetto esiste ancora, al momento è solo quiescente e non certo cancellato, per cui sarà solo questione di tempo.

- la nostra viabilità non ha reale necessità di tale strada di cantiere, posto che essa va ad innestarsi ben al di fuori del centro abitato di Sommacampagna

(sulla SP 26 all'altezza di Madonna di Monte), per cui è verosimile pensare che il traffico locale continuerà ad utilizzare la viabilità attuale (via dell'artigianato-via caselle o via tezze-via cesarina o via ceolara-via rezzola). Pertanto, se Cepav Due e/o Italfer vorranno lasciare tale strada in capo al Comune, non farà differenza, ma in ogni caso ciò non potrà in alcun modo essere considerata un'opera di compensazione (ovviamente tanto meno di mitigazione).

Passiamo alle proposte. Le opere di compensazione da richiedere, che dovranno essere comunque tutte cedute o comunque essere messe in ditta al Comune di Sommacampagna, alternativamente o cumulativamente a seconda del valore complessivo, sono a nostro avviso:

- un versamento diretto da parte di Cepav 2 e/o Italfer, di una somma di denaro nelle casse del Comune pari al 10% del costo dell'intera opera sul nostro territorio, che non vada ad interferire con il patto di stabilità, da quantificare in base al numero di km di TAV installati sul nostro territorio;
- e/o la realizzazione, a spese di Cepav 2 e/o Italfer, del completamento della pista ciclabile dalla rotonda alla fine di via Ceolara sino a Sommacampagna e di lì sino a Custoza (sino al confine con il Comune di Valeggio), seguendo il canale Conagro come da progetto relativo già in essere, con realizzazione della messa in sicurezza dello stesso e realizzazione degli eventuali sottopassi o sovrappassi (o perlomeno semafori a chiamata) in corrispondenza degli attraversamenti delle vie ad alto scorrimento (es. circonvallazione Europa e via caselle), acquisendo tutte le autorizzazioni necessarie dai vari enti interessati (es. Conagro - Provincia ecc. ecc.);
- la realizzazione, a spese di Cepav 2 e/o Italfer, della rotonda su via Belvedere a Caselle, e prolungamento della pista ciclabile, sia lungo la stessa via Belvedere sino al confine con il Comune di Verona (ovvero sino

all'intersezione con la prevista rotonda ai piedi del cavalcaferrovia di via De Amicis lato sud - realizzando in maniera sicura il relativo attraversamento per le bici), sia lungo via Rampa in direzione di Lugagnano, facendola continuare sino al sottopasso ferroviario (da realizzare nuovo, al posto di quello oggi esistente);

- la realizzazione, a spese di Cepav 2 e/o Italferr, di almeno 2 o 3 aree boscate (e non soltanto i meri filari di mitigazione) di 5000 mq l'una lungo la tratta ferroviaria e lungo le strade a più intenso scorrimento (anche quelle da realizzarsi) e possibilmente più vicino alle zone abitate o comunque alle strade comunali già esistenti (es. lungo via Ceolara, a sud del canale conagro - a ovest di via Canova a Caselle), in modo da fungere da "polmone verde";
- versamento al Comune, da parte di Cepav 2 e/o Italferr, di una somma di denaro di sufficiente per il restauro e la messa in sicurezza di un bene monumentale, come può essere la chiesa di Madonna di Monte previo assenso scritto dei proprietari per la sua continuativa apertura al pubblico, o in alternativa la Pieve di S. Andrea, o l'Ossario di Custoza, o le barchesse di Villa Venier. Da appurare se il restauro del santuario di Madonna di Monte non sia comunque già DOVUTO da Cepav due e/o Italferr, in quanto la struttura non venga ad essere più decisamente compromessa a causa dei lavori di costruzione della TAV; in questo caso no si potrebbe assolutamente parlare di opera di compensazione;
- la realizzazione, a spese di Cepav 2 e/o Italferr, di barriere antirumore su circonvallazione Europa, dopo la rotonda su via Caselle, in direzione Villafranca all'altezza delle abitazioni su via Saragat, e in direzione autostrada all'altezza di via Cabbianca, con tipologia da concordare con il Comune;
- versamento al Comune, da parte di Cepav 2 e/o Italferr, di una somma di denaro sufficiente per il restauro e la messa in sicurezza delle scuole ed

edifici pubblici sul territorio da individuare a cura dell'ufficio tecnico del Comune;

- ripristino, a cura e spese di Cepav 2 e/o di Italferr, sulla linea ferroviaria normale ad oggi esistente delle due fermate di Sommacapagna/Sona (alla relativa stazione) e Caselle/Rampa (al relativo casello, oggi dismesso), in modo da poter utilizzare la ferrovia quale metropolitana leggera e offrire maggiori possibilità dal nostro Comune di raggiungere la città e il lago, anche con bici sul treno. A questo proposito, far realizzare, sempre a spese di Cepav 2 e/o Italferr una pista ciclabile lungo via Bussolengo (la SP 26) dalla stazione FS Sommacampagna/Sona a Sommacampagna centro, e un deposito/noleggio bici alla citata stazione FS, per favorire il cicloturismo.
- Realizzazione, in entrambe le fermate del treno, di un parcheggio per auto.

### **3) Valutazione di Impatto Ambientale scaduta**

La VIA attuale appare riferita alle sole varianti, per cui non riguarda l'intero progetto, che è variato rispetto a quello originario. Essa pertanto non è in grado di valutare l'impatto ambientale dell'intera opera, bensì solo delle sue varianti, ma ciò non è il compito che la legge assegna a tale istituto.

Essa quindi deve ritenersi invalida, inficiando l'intero procedimento autorizzativo dell'opera. A tal proposito il Movimento 5 stelle sta presentando una specifica interrogazione parlamentare.

### **4) Via Canova e cavalferrovia di via De Amicis**

Si concorda con l'allargamento di via Ca'nova - che dovrà avvenire a spese di Cepav 2 e/o Italferr - per far transitare da essa il traffico in alternativa all'attraversamento del centro di Caselle. La via dovrà essere bordata per tutta la sua lunghezza da ampia e larga fascia boscata larga almeno 20-30m, a

protezione del centro abitato. Si reputa inutile la realizzazione di una pista ciclabile lungo via Canova, ritenendo migliore il prolungamento di quella su via Belvedere, come sopra indicato.

La rotonda su via Verona dovrà essere effettuata nel rispetto delle abitazioni esistenti, con eventuale modifica dell'ingresso alla tangenziale sud, sempre a spese di Cepav 2 e/o Italfer.

#### **5) Cavalcaferrovia di via Rampa - NO**

Ci si oppone alla realizzazione del cavalcaferrovia, infrastruttura inutile e devastante per il territorio. Si chiede che venga mantenuto il sottopasso come oggi esistente, adattandolo alle dimensioni della nuova opera, dotandolo di corsia riservata e protetta per bici e pedoni, sempre a spese di Cepav 2 e/o Italfer.

#### **6) Nuova rotonda su via Ceolara - NO**

Ci si oppone alla sua realizzazione, anche solo per il tempo del cantiere. I camion, durante i lavori, dovranno servirsi prevalentemente delle nuove strade di cantiere, interessando il meno possibile la viabilità esistente: dovranno preferibilmente dirigersi in tangenziale o in autostrada, dalla SP 26, interessando il meno possibile via Ceolara o altre vie di paese.

#### **7) Cantieri operativi - sul fondo cava**

I 2 cantieri operativi previsti dovranno - ove possibile - essere posizionati sul fondo delle cave oggi esistenti e già scavate, come ad esempio Cava Ceolara, per ridurre rumori e polveri. In ogni caso la viabilità per l'accesso e il recesso da essi dovrà essere prevalentemente la strada di cantiere e comunque interessare il meno possibile la viabilità ordinaria.

#### **8) Mezzi - strade di cantiere - strade**

I mezzi a servizio della costruzione della TAV dovranno circolare con i cassoni coperti per evitare il sollevamento delle polveri e provvedere al costante lavaggio ruote, e le strade di cantiere dovranno essere costantemente bagnate e lavate, oltre che ben asfaltate: Cepav 2 e/o Italfer dovranno accollarsi i costi di riparazione delle strade comunali rovinate dal continuo passaggio dei camion addetti ai lavori della TAV, per tutta la durata degli stessi.

### **9) Cave di prestito**

NESSUNA cava di prestito dovrà essere realizzata sul territorio del Comune di Sommacampagna. Tale Comune infatti ha già ampiamente superato il 3% della quota del proprio terreno deputabile a cava, ed ha già varie cave di ghiaia operative ancora oggi: se quindi Cepav 2 e/o Italfer volessero utilizzare ghiaia estratta nel Comune di Sommacampagna, dovranno servirsi esclusivamente delle cave attualmente qui esistenti e in esercizio, o in alternativa dovranno recarsi altrove per il prelievo del materiale.

### **10) Stazione Elettrica di Madonna Monte**

Ci si oppone alla realizzazione della stessa nella posizione indicata in progetto (all'incrocio tra via Bussolengo e via val di Sona, in Comune di Sommacampagna) in quanto, essendo visibile dalla collina e dalla Chiesa di Madonna di Monte, risulterebbe gravemente antiestetica, pur se schermata e bardata.

Si chiede che la stessa venga realizzata a nord dell'attuale linea ferroviaria, ovvero in Comune di Sona, nello spiazzo erboso esistente, attualmente occupato da ulivi, sul lato sinistro subito dopo il ponte della ferrovia, prima delle serre di fiori.

Si chiede inoltre che in ogni caso venga monitorata, a spese di Cepav 2 e/o Italfer, l'emissione di onde elettromagnetiche da tale stazione elettrica e indagate le sue conseguenze sulla popolazione.

### **11) via Val di Sona – via Libia**

Si chiede che, pur in assenza della stazione elettrica all'incrocio di via Bussolengo – via Val di Sona, venga realizzata, a spese di Cepav 2 e/o Italferr, una alternativa alla viabilità ordinaria ora esistente, che verrà occupata dal tracciato della TAV, realizzando uno svaso sotto il sottopasso della ferrovia che porti verso la stazione ferroviaria Sommacampagna/Sona e di lì far proseguire la strada verso val di Sona, per poi eventualmente farla rientrare in territorio di Sommacampagna più avanti, tramite un sottopasso, da realizzarsi (eventualmente quello in loc. Brognol).

### **12) Sottopasso ferroviario Madonna Monte e SP 26**

Allargare e allungare tale sottopasso, con lo svaso per accedere alla stazione ferroviaria Sommacampagna/Sona come illustrato, allargare la SP 26 da lì per tutto il suo tracciato sino al casello autostradale di Sommacampagna e dotarla di pista ciclabile protetta, come detto dal centro del paese di Sommacampagna, sino alla stazione FS citata, il tutto sempre a spese di Cepav 2 e/o Italferr.

### **13) ANCAP**

Cepav 2 e/o Italferr, nel caso di demolizione di Ancap, dovranno adoperarsi – accordandosi con la proprietà dell'azienda – per ricollocare la stessa sul territorio dei Comuni di Sommacampagna o Sona, sollevando i Comuni stessi da qualsiasi onere economico.

Qualora l'azienda dovesse chiudere a seguito della demolizione causata dal passaggio della TAV, i lavoratori licenziati, residenti sul territorio dei due Comuni, si rivolgeranno a tali enti per ottenere sovvenzioni e/o alloggi popolari: in questo caso si chiede che Cepav 2 e/o Italferr versino al Comune di Sommacampagna una somma di denaro di sufficiente per far fronte alle

richieste predette dei lavoratori licenziati.

#### **14) Opere di mitigazione**

Lungo tutto il tracciato ferroviario e verso sud dovranno essere poste barriere di verde costituite sia da siepi che da alberi ad alto fusto, in almeno 6 filari, tenendo conto della possibilità che la strada di cantiere diventi la futura SI.TA.VE, e quindi ponendole più a sud rispetto al tracciato TAV, e più vicino al centro abitato.

Dotare il tracciato di barriere antirumore e fonoassorbenti, certamente in prossimità delle abitazioni, e comunque per la maggior estensione tecnicamente possibile.

#### **15) Mancanza RENDERING**

La mancanza in questa sede di un rendering dell'opera rende DI FATTO impossibile ai cittadini comuni – che non abbiano la possibilità di avvalersi dell'operato di un tecnico specializzato – di capire a sufficienza in che modo si presenterà l'opera terminata e quindi in che modo essa impatterà sul loro ambiente e di conseguenza sulla qualità della loro vita, rendendoli di fatto “depotenziati” nella possibilità di presentare osservazioni al progetto, sin dalle fasi iniziali del suo avvio, in ossequio all'art. 3 della Costituzione

Fin qui le nostre osservazioni al progetto.

#### **16) Mancanza di DATI di CONFRONTO**

Come già anticipato in premessa, non sono stati resi disponibili da Cepav Due e/o Italfer dei dati di confronto che possano supportare la reale necessarietà dell'opera. Infatti non è stata indicata – nemmeno per approssimazione – la % di incremento dei trasporto merci e viaggiatori che dovrebbe conseguire sulla tratta interessata grazie all'entrata in funzione della TAV, e tanto meno tale percentuale è stata posta in relazione con il reale risparmio di tempo, a fronte

del maggiorato costo del biglietto, oltre che a fronte del costo complessivo dell'opera. Tali gravi lacune fanno sì che l'Autorità sovraordinata – lo Stato – affermi la necessarietà dell'opera solo in base ad una pura e semplice petizione di principio, non supportata da alcuna prognosi, elaborata sulla base di dati concreti. Anche questo metodo decisionale pone di fatto il cittadino comune nell'impossibilità di presentare osservazioni che abbiano un fondamento sulla critica dei dati concreti, e quindi lo pone nell'impossibilità di comprendere fino in fondo se il sacrificio imposto al suo territorio valga davvero la pena di essere sopportato, e ciò nuovamente in spregio ai diritti garantiti dall'art. 3 Cost.

Si allega: copia C.I. Matteo Mazzi

Verona, 03 novembre 2014

Firmato

– come parte integrante del messaggio pec inviato a -  
dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it

Matteo Mazzi

