



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

E.prot DVA - 2014 - 0036408 del 06/11/2014



Associazione Nazionale per la tutela del Patrimonio Storico, Artistico e Naturale della Nazione

CONSIGLIO REGIONALE LOMBARDIA

Al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali

Divisione II Sistemi di Valutazione Ambientale

Via Cristoforo Colombo, 44

00147 Roma

indirizzo PEC: DGSalvaguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

e p. c.: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Struttura tecnica di missione

Via Nomentana, 2

00185 Roma

Ministero dell'Economia e Finanze

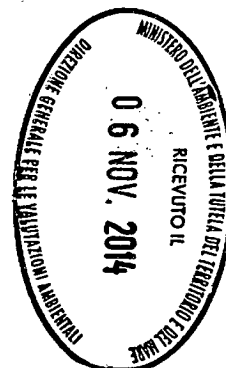
Via XX Settembre, 97

00187 Roma

Ministero delle Politiche Agricole, Alimentari e Forestali

Via XX settembre, 20

00187 Roma



Via Duccio di Buoninsegna, 21/23 20145 Milano tel. 00390286461400 fax 0039 02 875950

e.mail: lombardia@italianostra.org - www.italianostra.org



Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo
Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti,
l'architettura e l'arte contemporanee
Servizio IV - Tutela e qualità del paesaggio
Via S. Michele, 22
00153 Roma

Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo
Direzione regionale per i Beni Culturali e
Paesaggistici della Lombardia
Palazzo Litta
Corso Magenta, 24
20123 Milano

Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo
Direzione regionale per i Beni Culturali e
Paesaggistici del Veneto
Ca' Michiel Dalle Colonne
Calle del Duca Cannareggio, 4314
30121 Venezia



Regione Lombardia

Direzione Ambiente

Piazza Città di Lombardia, 1

20124 Milano

Regione Lombardia

Direzione Territorio

Piazza Città di Lombardia, 1

20124 Milano

Prefettura di Brescia

Piazza Paolo VI, 29

25121 Brescia

Ente di Area Vasta

Piazza Paolo VI, 29

25121 Brescia

Comune di Calcinato

Comune di Castenedolo

Comune di Lograto

Comune di Montichiari

Comune di Travagliato

Comune di Torbole Casaglia

Comune di Azzano Mella



Comune di Capriano del Colle

Comune di Flero

Comune di San Zeno Naviglio

Comune di Poncarale

Comune di Montirone

Comune di Brescia

Comune di Castegnato

Comune di Ospitaletto

Comune di Roncadelle

Comune di Rezzato

Comune di Mazzano

Comune di Lonato sul Garda

Comune di Desenzano del Garda

Comune di Pozzolengo

Comune di Peschiera del Garda

CEPAV DUE - Consorzio Eni per l'Alta Velocità

Viale De Gasperi, 16

20097 San Donato Milanese (MI)

Associazione "Consorzio Colline Moreniche del Garda"

Viale Rimembranze 78 – 25015 Desenzano del Garda



OGGETTO: osservazioni - Progetto definitivo della linea ferroviaria AC/AV Torino Venezia, Tratta Milano-Verona, Lotto funzionale Brescia-Verona

Il progetto AC/AV del 1992 conteneva tre ipotesi finalizzate alla realizzazione della linea Milano-Verona, nel lotto funzionale Brescia-Verona, che interessa il territorio morenico del lago di Garda.

Il progetto preliminare del 2003, con lettera CEPAV DUE dell'11-09-2014, individua invece nell'affiancamento all'autostrada A4 il progetto definitivo.

Lo Studio di Impatto Ambientale risalente al 2003 non è più stato aggiornato, nonostante le rilevanti trasformazioni che il territorio coinvolto ha subito nel frattempo, sia sotto il profilo urbanistico, sia sotto il profilo ambientale e paesaggistico, sia infine sotto il profilo della vocazione produttiva ed economica. La distanza temporale di ben 11 anni tra la predisposizione dello Studio di Impatto Ambientale e la redazione del progetto definitivo contrasta in modo esplicito con quanto statuisce l'art. 26, co. 6, del d.lgs. 152 del 2006, ai sensi del quale "i progetti sottoposti alla fase di valutazione devono essere realizzati entro cinque anni dalla pubblicazione del provvedimento di valutazione dell'impatto ambientale."

Uno studio di impatto ambientale "vecchio" di ben 11 anni non è infatti in grado di dare risposta alle esigenze di corretto inquadramento ambientale di un progetto che la procedura di Via intende tutelare.

Come già espresso dal "Consorzio Colline Moreniche del Garda", si espongono le ragioni che sostanziano la nostra opposizione al progetto in oggetto con le seguenti **osservazioni**:

1. La nuova tratta AC/AV se realizzata danneggerebbe irreparabilmente il patrimonio ambientale, unico nel suo genere, che subirebbe profonde ed irreversibili trasformazioni (siti elencati nel Patrimonio mondiale UNESCO, siti di importanza comunitaria (SIC), rete ecologica regionale (RER), cordoni morenici), e comporterebbe la devastazione di fabbricati rurali storici come l'antica cascina Roveglia.
2. La nuova tratta AC/AV se realizzata danneggerebbe irreparabilmente le attività agronomiche di eccellenza (zona viticola Lugana DOC, zona Grana Padano e viticoltura biologica) che ridurrebbero in modo consistente, per sottrazione di suolo, sia aree di produzione che l'indotto economico. Il 20 - 30 % di territorio coltivato a vigneto (200 ettari) verrebbe sottratto alla produzione.
3. La nuova tratta AC/AV se realizzata danneggerebbe irreparabilmente la fiorente attività turistica, oggi attestata a 22 milioni di presenze/anno, per le inevitabili conseguenze dei disagi provocati da una prolungata cantierizzazione. Si evidenzia la permanente alterazione del



caratteristico paesaggio del basso lago di Garda che una ulteriore infrastruttura come progettata provocherebbe al pregevole territorio, un'area ricca ad esempio di ricettività alberghiera e di piste ciclabili molto frequentate.

4. Nessuna indennità riuscirebbe a rifondere un danno permanente simile, con le gravi ripercussioni negative sul territorio. Le mitigazioni e gli indennizzi sono da considerare un palliativo da respingere.

5. La nuova tratta AC/AV se realizzata danneggerebbe irreparabilmente il delicato sistema idrogeologico e la rete idrica minore che caratterizzano il bacino gardesano, e che subirebbero le conseguenze ormai ben note in situazioni analoghe, che non sono state sufficientemente approfondite nella Valutazione Ambientale del 2003.

6. Sul costo dell'opera si è già espressa la Corte dei Conti il 7 Luglio 2011 manifestando parere contrario "... *l'opera PREGIUDICA L'EQUITA' INTERGENERAZIONALE, caricando in modo sproporzionato sulle generazioni future (si arriva in alcuni casi al 2060) i vantaggi ipotetici goduti da quelle attuali*".

7. Viene disattesa l'indicazione della Comunità Europea (Gazzetta Ufficiale CEE n. L 228/1 del 9.9.1996) "*sollecitare il riassetto delle vie ferroviarie esistenti evitando di creare nuovi corridoi di disturbo in siti intatti*".

----- O -----

Si evidenzia inoltre che:

Il costo preventivato della tratta ferroviaria Milano - Verona dovrebbe aggirarsi sui 4.9 miliardi di € perciò di 36 milioni al chilometro, escludendo i nodi di Milano e di Verona (altri 1680 milioni), nettamente superiore rispetto ad altre realizzazioni analoghe: TAV francese: 13 milioni al chilometro, TAV spagnola 15 milioni, ecc.

Il progettato percorso a sud di Brescia renderebbe disagiata l'accesso alla TAV ai 190.000 abitanti della città peggiorando i tempi di spostamento rispetto alla situazione attuale e provocando la realizzazione di ulteriori infrastrutture.

L'attuale linea ferroviaria è poco frequentata durante le ore notturne, perciò utilizzabile in tale fascia temporale per il trasporto di grandi quantità di merci. Attualmente fra Brescia e Verona



transitano 14 treni regionali e 23 Frecciabianca; secondo esperti, con opportune migliorie tecnologiche su tale linea potrebbero transitare fino a 300 treni al giorno (Corriere della Sera 25 ottobre 2014).

Un treno Frecciarossa può circolare senza problemi sull'attuale linea Brescia Verona. Al contrario, un treno "normale" non può transitare sull'infrastruttura Alta Velocità perchè con essa non è compatibile, ad esempio per diversa alimentazione elettrica (Corriere della Sera 25 ottobre 2014).

*Il nuovo progetto TAV comporterebbe un risparmio di tempo di circa un'ora nel tratto da Milano a Venezia (vedi allegato) rispetto all'attuale linea in funzione, nell'ipotesi che il treno possa viaggiare sempre alla massima velocità. Ma per raggiungerla partendo il treno da fermo servono almeno 30 chilometri ed altri 10-12 per arrestare la marcia. Risultato: **nel tratto Brescia - Verona solo 30 chilometri potrebbero essere percorsi alla massima velocità** (Corriere della Sera 25 ottobre 2014).*

Il nuovo progetto TAV prevede la realizzazione di cave di prestito non valutando invece la possibilità di approvvigionamento di materiale per provocare i minori danni possibili all'ambiente. In territorio bresciano le cave sono numerose: quelle in cui è affiorata acqua di falda comportano un facile inquinamento di quest'ultima. Le cave asciutte sono state in molti casi trasformate in discariche di rifiuti, pur con le autorizzazioni del caso, ma provocando un ulteriore degrado del territorio.

----- O -----

Per tutti i motivi sopra esposti, la sottoscritta arch. Rossana Bettinelli, Presidente del Consiglio Regionale Lombardia e della Sezione di Brescia di ITALIA NOSTRA onlus, Associazione riconosciuta di interesse nazionale,

CHIEDE

- che venga ripresa in considerazione l'ipotesi già valutata da CEPAV DUE che prevede di utilizzare la linea ferroviaria storica esistente, debitamente potenziata e dotata di moderne soluzioni tecnologiche in modo da evitare danni al Patrimonio storico artistico e ambientale e conseguenze negative sull'economia e turismo del territorio interessato,

- che venga riaperta la Valutazione di Impatto Ambientale del tratto AC/AV Milano Verona, come richiesto dai Sindaci gardesani al Ministro Lupi, in quanto in 11 anni le variazioni al territorio, anche causate da nuove infrastrutture, sono numerose e determinanti.



- che per una corretta e trasparente gestione, vengano escluse dalla progettazione, appalto, subappalto, esecuzione, tutte le ditte ed imprese che siano o siano state coinvolte in fatti di mafia e/o tangenti.

Distinti saluti.

arch. Rossana Bettinelli
(Presidente del Consiglio Regionale Lombardia,
Presidente della Sezione di Brescia di Italia Nostra onlus)

Brescia, 5 novembre 2014.

Allegato:

Tabella " VERIFICA DEL RISPARMIO DI TEMPO CON L'UTILIZZO DELL'ALTA VELOCITA' FERROVIARIA NELLA TRATTA MILANO / VENEZIA".

VERIFICA DEL RISPARMIO DI TEMPO CON L'UTILIZZO DELL'ALTA VELOCITA' FERROVIARIA NELLA TRATTA MILANO / VENEZIA.									
Situazione attuale									
Riferimento: tratta esistente alta velocità Milano Roma.									
tratta	lunghezza (km)	tempo attuale (hh:mm)	percorrenza (mm)	velocità (km/ora)	numero (n)	fermate minuti/fermata (mm)	minuti totali (mm)	percorrenza senza fermate tempo (mm)	velocità senza fermate (km/ora)
Milano-Roma (alta velocità)	559	2:55	175	192	2	4	8	167	201
Milano-Venezia (linea attuale)	267	2:35	155	103	4	4	16	139	115
Situazione futura									
Alta velocità Milano - Venezia: ipotesi di velocità percorrenza sulla tratta Milano Venezia pari a quella ad alta velocità Milano Roma.									
tratta	lunghezza (km)	tempo senza fermate (hh:mm)	tempo con fermate (mm)	tempo percorrenza (mm)	tempo totale (mm)	risparmio con fermate (mm)	tempo massimo teorico (mm)		
Milano-Venezia (alta velocità)	267		201	80	16	96	59		
PROCEDIMENTO									
Come riferimento per la velocità di spostamento è stata considerata l'alta velocità Milano - Roma									
E' stato ipotizzato un tempo di fermata nelle stazioni intermedie di 4 minuti ciascuna (compreso rallentamento e riavvio treno)									
E' stata calcolata la velocità del treno MI-VE considerando i tempi escluse le fermate									
E' stato calcolato il tempo di percorrenza MI-VE considerando i km di quella tratta e una velocità pari a quella di MI-Roma, escluse fermate									
Al tempo di percorrenza così calcolato sono state aggiunti i tempi di sosta nelle stazioni intermedie della tratta MI-VE									
perciò, sommando i tempi di percorrenza + tempi di sosta si è ottenuto il tempo totale ottenibile sulla MI-VE con l'alta velocità									
E' stato infine calcolato il risparmio di tempo totale fra alta velocità e linea normale									
NOTE									
Fermate intermedie tratta Milano - Roma: Bologna, Firenze									
Fermate intermedie tratta Milano Venezia: Brescia, Verona, Vicenza, Padova									
CONCLUSIONI									
Da linea normale a linea alta velocità MI-VE si passa da 2h 35mm a 1h 36mm , con un risparmio di 59 minuti .									
Il progetto Alta Velocità prevede la costruzione di una nuova stazione ferroviaria a sud di Brescia , lontana dalla metropolitana e dal centro cittadino, pertanto si evidenzia che per accedere alla nuova stazione i bresciani dovranno utilizzare mezzi propri (auto, taxi, ecc.) con prevedibile necessità di almeno un'ora in più di spostamenti.									
Considerando che un treno AV necessita di almeno 30 Km per passare da fermo alla massima velocità, e di 10-12 Km per passare dalla massima velocità a fermo, essendo le stazioni della linea Milano Venezia molto ravvicinate, le tratte percorribili alla massima velocità sono molto ridotte. Il risparmio di tempo è perciò molto inferiore ai 59 minuti teorici.									