



LEGAMBIENTE

Milano, 4 novembre 2014



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

E.prot DVA - 2014 - 0036576 del 07/11/2014

Spett.

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

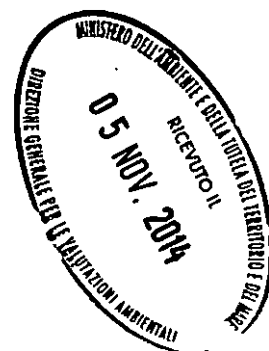
Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali

Divisione II Sistemi di Valutazione Ambientale

Via Cristoforo Colombo 44

00147 Roma - *A mezzo PEC*

- p.c. Spett.
CEPAV DUE - Consorzio Eni per l'Alta Velocità
- p.c. Spett.
Regione Lombardia
- p.c. Spett.
Provincia di Brescia
- p.c. Spett.
Comune di Calcinato (BS)
- p.c. Spett.
Comune di Castenedolo (BS)
- p.c. Spett.
Comune di Lonato del Garda (BS)
- p.c. Spett.
Comune di Lograto (BS)
- p.c. Spett.
Comune di Montichiari (BS)
- p.c. Spett.
Comune di Desenzano del Garda (BS)
- p.c. Spett.
Comune di Peschiera del Garda (VR)
- p.c. Spett.
Comune di Sirmione (BS)



Oggetto: Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale - Legge Obiettivo 443/2001 sul Progetto definitivo della Linea ferroviaria AV/AC Torino-Venezia tratta Milano-Verona - Lotto funzionale

LEGAMBIENTE LOMBARDIA - ONLUS - Organizzazione Non Lucrativa di Utilità Sociale
via Bono Cairolì 22 - 20127 Milano - tel 02 87386480 fax 02 87386487
e-mail: presidente@legambiente.org - www.legambiente.org



LEGAMBIENTE

Brescia-Verona

Con riferimento al progetto di cui all'oggetto, a nome di Legambiente Lombardia ONLUS sono a trasmettere le presenti **OSSERVAZIONI**

OSSERVAZIONE 1 – TRACCIATO VARIANTE DI MONTICHIARI E TRATTO LONATO-PESCHIERA

Con riferimento all'opera in oggetto nonché al quadro programmatico entro cui si inserisce, a distanza di oltre un decennio dall'avvio della procedura VIA sull'opera complessiva, si è andato ulteriormente chiarendo un quadro che depone a forte sfavore della variante cosiddetta di Montichiari sulla tratta AV Brescia-Verona nonché del nuovo tracciato lungo la fascia collinare del Garda. Appare infatti chiarissimo che i principali generatori di traffico della intera tratta tra Milano e Verona sono costituiti da Brescia, secondo capoluogo lombardo, e dal lago di Garda, il maggiore distretto turistico dell'intero Nord Italia, i cui accessi ferroviari principali sono costituiti dalle stazioni della linea storica Milano – Venezia adeguatamente connesse con gli assi internazionali del Brennero e del Gottardo, entrambi oggetto di interventi importanti di potenziamento attraverso tunnel ferroviari di base per l'attraversamento dell'arco alpino (apertura al traffico nel 2016 per il tunnel principale del Gottardo sulla direttrice Milano-Zurigo). Al contrario, ad essere privo di una prospettiva nel trasporto passeggeri, è proprio lo scalo aeroportuale di Montichiari, che attualmente sopravvive con volumi di traffico semplicemente inconsistenti (nell'ordine dei 10.000 passeggeri annui), e di cui la nostra associazione da tempo auspica un rilancio, ma la cui vocazione principale è chiaramente quello di scalo per il decongestionamento del traffico cargo, al fine di alleggerire da questa quota di traffico le vicine aerostazioni di Linate e Orio al Serio. Anche la apertura verso il Nord-Est appare poco plausibile, considerato il miglior posizionamento dell'aeroporto di Verona a tale scopo. Per queste ragioni, oltre che per la maggior distanza dal capoluogo milanese, è poco ragionevole pensare che Montichiari, anche in una prospettiva di lungo periodo, possa assumere un ruolo più che locale nel trasporto passeggeri. La stazione AV di Montichiari, e l'intero arco che la variante descrive intorno al capoluogo bresciano e a sud della linea esistente nel tratto Lonato-Peschiera, rappresenta quindi anche in prospettiva una cattedrale nel deserto di cui il sistema ferroviario del trasporto passeggeri può e deve fare a meno in una logica di efficienza d'uso delle risorse disponibili. Non solo ma alla luce del recente piano nazionale aeroportuale il Ministero delle Infrastrutture prevede tre collegamenti con l'Alta Velocità negli scali aeroportuali di Fiumicino, Malpensa e Venezia e non con Montichiari. Questo sarebbe il quarto collegamento! Un vero record europeo, assolutamente ingiustificato dalle previsioni dell'evoluzione della domanda di traffico passeggeri e contraddittorio visto che lo stesso piano prevede la specializzazione di Montichiari nel settore cargo-merci che come è noto non può utilizzare le linee AV nazionali ed europee.

La sede ideale su cui ricavare una nuova linea di trasporto ferroviario resta l'asse storico sul quale la linea AV realizzerebbe il quadruplicamento, assicurando sia il collegamento interpolo con la città di Brescia che l'accessibilità turistica al bacino del Garda attestandosi alle stazioni attuali di Peschiera e/o Desenzano. L'eventualità, per ora assai remota, che in un futuro attualmente non prevedibile Montichiari possa assumere un ruolo comprimario nel trasporto passeggeri può essere contemplata dalla salvaguardia di un corridoio infrastrutturale di connessione con la stazione del capoluogo bresciano, da cui l'aerostazione dista solo una dozzina di chilometri, e che potrebbe eventualmente essere garantito da un prolungamento della vicina linea ferroviaria Brescia Parma in località Ghedi.



LEGAMBIENTE

Pertanto siamo a proporre di soprassedere alla previsione di variante di Montichiari, e di prevedere la realizzazione della nuova linea in affiancamento alla linea esistente anche nella tratta gardesana, da Lonato a Peschiera D. G., scelta che consentirebbe di conseguire forti risparmi, di intercettare traffico dal capoluogo bresciano, di limitare gli esborsi per espropri e contenziosi, nonché di minimizzare gli interventi compensativi, risultando un potenziamento di corridoio infrastrutturale esistente, non intaccando territori agricoli di grande pregio (pianura irrigua bresciana, area vinicola del Lugana) e valore delle produzioni.

OSSERVAZIONE 2 - CAVE DI PRESTITO

Il progetto prevede di soddisfare il fabbisogno di materiali inerti per la realizzazione dell'opera facendo esclusivamente ricorso a cave di prestito, con l'attivazione di ben 6 cave da collocarsi a ridosso del tracciato della linea ferroviaria da costruirsi e, in particolare, in aree inserite nei comuni di Calcinato, Castenedolo, Lograto e Montichiari. Non sono state prese esaustivamente in considerazione, né è stata giustificata un'eventuale relativa esclusione, le alternative alle modalità di approvvigionamento degli inerti nel territorio. Eppure lo strumento della cava di prestito dovrebbe costituire un'eccezione alla regola generale stabilita dalle normative che regolamentano l'attività estrattiva in generale.

Si rileva che, ai sensi dell'art. 38 della legge Regionale 14 del 1998, l'estrazione di sostanze di cava in ambiti estrattivi non previsti dai piani cave è ammessa solo per esigenze straordinarie connesse alla realizzazione di grandi opere pubbliche di interesse statale e regionale, nonché solamente "*qualora risulti impossibile, o eccessivamente oneroso, reperire sul mercato materiale idoneo*" e, peraltro, esclusivamente "*fino all'integrazione dei quantitativi occorrenti*". Lo strumento in esame non deve dunque costituire oggetto di sfruttamento e/o degrado evitabile del suolo, delle risorse ambientali e del paesaggio. Risulta invece evidente come non sia stata valutata concretamente l'attuale possibilità di reperimento sul mercato di materiale idoneo, sufficiente a coprire, in tutto o in parte, il fabbisogno stimato.

Si ritiene infatti del tutto insufficiente l'iniziativa volta a sondare, ai fini dello studio di VIA presentato da CEPAV DUE nel 2003, la disponibilità di materiali presso poli estrattivi attivi nel territorio. Stanti gli ingenti quantitativi di materiali che CEPAV DUE intende estrarre dalle cave di prestito inserite nel progetto, pari a circa 10 milioni di metri cubi totali di materiali inerti, è infatti manifesto che tale possibilità non è stata presa nemmeno in considerazione, puntando invece ad uno sfruttamento "emergenziale" di suolo.

Ai sensi della legislazione regionale della Lombardia, pare invece che non esistano i requisiti stabiliti dall'art. 38 L. R. 14/98 per consentire l'attivazione delle cave di prestito in virtù del fatto che il mercato è in grado di fornire materiale idoneo prodotto localmente, con quantitativi adeguati. Includendo anche i materiali da recupero, sono ben 3 le tipologie di materiale che possono infatti essere reperite sul mercato bresciano e che rappresentano idonee alternative all'attivazione di cave di prestito. Gli stessi materiali che CEPAV DUE vorrebbe estrarre e lavorare presso le cave di prestito e gli impianti ad esse connessi potrebbero essere reperiti dalle cave già autorizzate e inserite negli ATE del piano cave bresciano sabbie e ghiaie. Le cave in grado di rifornire CEPAV DUE dei materiali inerti necessari alla realizzazione dell'opera ferroviaria si trovano geograficamente in diretta adiacenza, e comunque nelle vicinanze, del tracciato previsto. Le imprese del settore sabbie e ghiaie sono in grado di fornire sia il materiale naturale o di recupero, necessario per semplici riempimenti, sia i materiali lavorati, quali calcestruzzi, drenanti e stabilizzati. Tra le risorse disponibili vi è poi il pietrisco proveniente dalla coltivazione mineraria delle cave di marmo dell'adiacente comparto di Botticino.



LEGAMBIENTE

Si fa inoltre presente che anche i sottoprodotti qualificati gli ed i materiali inerti da recupero provenienti da demolizioni e da cicli industriali che, adeguatamente lavorati, selezionati e controllati, costituiscono i materiali di elezione per sottofondi e riempimenti. La possibilità di impiegare tali inerti in sostituzione del materiale vergine deve essere assunta come opzione preferenziale onde prevenire evitabili sfruttamenti di risorse naturali e compromissioni di superfici agricole.

Con riguardo al parametro dell'eccessiva onerosità del materiale da reperire sul mercato, anche rispetto a quanto indicato dalla DGR 10964/09 di Regione Lombardia, si rileva che le aree identificate da CEPAV DUE per le cave di prestito e, in generale, l'area su cui insisterà e verrà costruita la linea ferroviaria ad alta velocità, si trovano a distanza ridotta dagli ATE medesimi se non in adiacenza alla stessa. E' evidente dunque che quand'anche considerato, il costo relativo al trasporto citato sarebbe molto poco rilevante. Al contrario, il proponente per l'apertura delle cave di prestito dovrebbe affrontare rilevanti costi, giustificati, ad esempio, dalla necessità di installazione di impianti di lavorazione, di infrastrutture a servizio degli stessi, oltre che di interventi di recupero ambientale.

Al di là del parametro strettamente economico, va rilevato come le cave di prestito siano un esempio chiarissimo di esternalizzazione dei costi ambientali (ed economici). Esse sono, e nemmeno sempre, più economiche delle "cave ordinarie" solo a condizione di considerare pari a zero il costo che viene riversato sulla collettività.

Oltre a quanto sopra rilevato, si richiama che la preventiva ricognizione della situazione con riferimento ai materiali idonei già disponibili, oltre ad essere imprescindibile a termini di legge, costituisce preciso impegno della Regione Lombardia. In relazione a tale impegno dunque, si manifesta ancor più la necessità che il progetto venga rivisto, e prenda in considerazione effettiva i quantitativi di materiali già disponibili e reperibili sul mercato.

Infine va rammentato che il Piano Cave Bresciano per le Sabbie e le Ghiaie ha già individuato i giacimenti sfruttabili a fini estrattivi e previsto in molti Ambiti Territoriali Estrattivi (ATE), dei quantitativi cosiddetti "di riserva": tali quantitativi potrebbero essere sfruttati ed eventualmente incrementati con le disponibilità residue del giacimento sfruttabile, facendo appello allo strumento delle cave di prestito, qualora i quantitativi disponibili sul mercato non consentissero di coprire i fabbisogni.

Andrebbe poi considerato che negli ATE esistenti sono già state attuate le prescrizioni ambientali delle rispettive VIA attraverso l'installazione dei necessari sistemi di monitoraggio delle componenti ambientali (centraline per le polveri, rumore, falda, etc.), alla costruzione dell'idonea viabilità interna ed esterna (rotonde, svincoli, etc), delle necessarie opere di mitigazione della stessa (siepi, filari, boschi) nonché di tutte le altre prescrizioni necessarie per l'ottenimento delle autorizzazioni alla coltivazione di cava (accordi con enti locali, deroghe, etc.).

La soluzione ipotizzata implicherebbe quindi, con ogni evidenza, un minore impatto ambientale dell'opera, poiché si porrebbe in continuità ideale con la pianificazione stabilita dal vigente Piano Cave.

Per quanto sinora esposto, si auspica la revisione del progetto soprassedendo e stralciando la realizzazione delle cave di prestito previste e privilegiando in ogni caso il ricorso a materiali derivanti da selezione, lavorazione e riciclo di inerti e macerie.

Il Presidente di Legambiente Lombardia, Damiano Di Simone

Pec Direzione

Da: legambiente.lombardia@pec.cheapnet.it
Inviato: mercoledì 5 novembre 2014 14:57
A: dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it
Oggetto: Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale - Legge Obiettivo 443/2001 sul Progetto definitivo della Linea ferroviaria AV/AC Torino-Venezia tratta Milano-Verona - Lotto funzionale
Allegati: osservazioni tav brescia.pdf

----- Original Message -----

Subject: Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale - Legge Obiettivo 443/2001 sul Progetto definitivo della Linea ferroviaria AV/AC Torino-Venezia tratta Milano-Verona - Lotto funzionale
Date: Tue, 04 Nov 2014 18:20:57 +0100
From: <legambiente.lombardia@pec.cheapnet.it>
To: <DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.miniambiente.it>

Oggetto: Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale - Legge Obiettivo 443/2001 sul Progetto definitivo della Linea ferroviaria AV/AC Torino-Venezia tratta Milano-Verona - Lotto funzionale

Con riferimento al progetto di cui all'oggetto, a nome di Legambiente Lombardia ONLUS sono a trasmettere le presenti OSSERVAZIONI (in allegato).

Cosimo Damiano Di Simine
Presidente Legambiente Lombardia Onlus