

**Pec Direzione**



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio  
del Mare - D.G. Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali

**Da:** PEC - Ottella <ottella@legalmail.it>  
**Inviato:** mercoledì 4 marzo 2015 09:00  
**A:** DGSalvaguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it  
**Oggetto:** osservazioni 03/03/2015  
**Allegati:** osservazioni 03-03-2015.pdf

E.prot DVA - 2015 - 0006008 del 04/03/2015

Gent. Sigg.,

in allegato troverete le osservazioni al progetto TAV, Tratta Brescia-Verona, relative alle proprietà di Guidi Rosanna, Montresor Giovanni, Montresor Lidia, Montresor Francesco, Montresor Lucia e Montresor Michele, Ottella Azienda Agricola ed Impresa Agricola Montresor Lidia e Francesco.

Cordiali saluti.

Francesco Montresor



Verona, 3 marzo 2015

Spett.le

**Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare**

**Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali**

**Divisione II Sistemi di Valutazione Ambientale**

*Via PEC agli indirizzi [DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it](mailto:DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it) e [digianfrancesco.carlo@minambiente.it](mailto:digianfrancesco.carlo@minambiente.it)*

Spett.le

**Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare**

*C.a. del Ministro p.t.*

*Via PEC agli indirizzi [DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it](mailto:DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it) e [segreteria.ministro@pec.minambiente.it](mailto:segreteria.ministro@pec.minambiente.it)*

Spett.le

**Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**

**Struttura Tecnica di Missione**

*Via PEC all'indirizzo [stm@pec.mit.gov.it](mailto:stm@pec.mit.gov.it)*

Ill.mo

**Responsabile dell'Unità Organizzativa Costruzioni della ITALFERR S.p.A.**

**c/o sede legale della ITALFERR S.p.A.**

**Via Vito Giuseppe Galati n. 71**

**00155 – Roma**

*Via PEC all'indirizzo [italferr@legalmail.it](mailto:italferr@legalmail.it)*

Spett.le

**ITALFERR S.p.A.**

**Via Vito Giuseppe Galati n. 71**

**00155 – Roma**

*C.a. del legale rappresentante p.t.*

*Via PEC all'indirizzo [italferr@legalmail.it](mailto:italferr@legalmail.it)*

Spett.le

**RETE FERROVIARIA ITALIANA – R.F.I. S.p.a.**

**Piazza della Croce Rossa n. 1**

**00161 – Roma**

*C.a. del legale rappresentante p.t.*

*Via PEC [segreteriaacda@pec.rfi.it](mailto:segreteriaacda@pec.rfi.it)*

#### OSSERVAZIONI

**IN ORDINE ALLE INTEGRAZIONI DEPOSITATE DA CEPAV DUE IN DATA 10 FEBBRAIO 2015**

nel procedimento per la valutazione di impatto ambientale del progetto definitivo “Infrastrutture strategiche definite dalla legge obiettivo n. 443/2001- Linea AV/AC Torino – Venezia – Tratta Milano – Verona: Lotto funzionale Brescia- Verona”

**NELL'INTERESSE DI:**

- OTTELLA DI FRANCESCO E MICHELE MONTRESOR S.S., C.F., P.IVA e n. iscrizione al Registro delle Imprese di Verona 03867510236, con sede legale in Peschiera del Garda (VR), Località Ottella 1, Frazione: S. Benedetto di Lugana, c.a.p. 37019, in persona del legale rappr.nte Montresor Michele, C.F. \_\_\_\_\_, nato a \_\_\_\_\_ il \_\_\_\_\_, residente in \_\_\_\_\_, Località \_\_\_\_\_ ;
- SIG.RA ROSANNA GUIDI MONTRESOR, C.F. \_\_\_\_\_, nata a \_\_\_\_\_, il \_\_\_\_\_, residente in \_\_\_\_\_, Via \_\_\_\_\_ ;
- SIG. FRANCESCO MONTRESOR, C.F. \_\_\_\_\_, nato a \_\_\_\_\_, il \_\_\_\_\_, residente in \_\_\_\_\_, Località \_\_\_\_\_, cap \_\_\_\_\_ ;
- SIG.RA LIDIA MONTRESOR, C.F. \_\_\_\_\_, nata a \_\_\_\_\_, il \_\_\_\_\_ e residente in \_\_\_\_\_, Via \_\_\_\_\_, c.a.p. \_\_\_\_\_ ;
- SIG. GIOVANNI MONTRESOR, C.F. \_\_\_\_\_, nato a \_\_\_\_\_, il \_\_\_\_\_ e residente in \_\_\_\_\_, Via \_\_\_\_\_ ;
- SIG. MICHELE MONTRESOR, C.F. \_\_\_\_\_, nato a \_\_\_\_\_, il \_\_\_\_\_, residente in \_\_\_\_\_, Località \_\_\_\_\_, int \_\_\_\_\_ ;
- SIG.RA LUCIA MONTRESOR, C.F. \_\_\_\_\_, nata a \_\_\_\_\_, il \_\_\_\_\_, residente in \_\_\_\_\_, Via \_\_\_\_\_ ;
- MONTRESOR LIDIA E FRANCESCO S.S., C.F., P.IVA e n. iscrizione al registro delle Imprese di Verona 03389850235, con sede legale in Peschiera del Garda (VR), località Ottella, Cascina Girolda, c.a.p. 37019, in persona del legale rappr.nte p.t. Montresor Lidia, C.F. \_\_\_\_\_, nata a \_\_\_\_\_ il \_\_\_\_\_ e residente in \_\_\_\_\_, Via \_\_\_\_\_, c.a.p. \_\_\_\_\_ ;

i quali eleggono domicilio ai fini del presente procedimento presso lo Studio legale Carta Detta & Associati sito in Roma, Via del Corso n. 300, c.a.p. 00186, fax 06/45615231, P.E.C. [mattia.carta@pec.it](mailto:mattia.carta@pec.it)

#### PREMESSO CHE

- a) Nel contesto della procedura di valutazione dell'impatto ambientale ("VIA") del progetto definitivo riguardante il "Corridoio Plurimodale Padano Asse Ferroviario Torino - Trieste sul corridoio 5 Lione Kiev (Corridoio mediterraneo) Linea ferroviaria AV/AC Milano - Verona: Lotto funzionale Brescia - Verona" (CUP J41C07000000001) - (Infrastruttura Strategica di interesse nazionale secondo l'art. 1 della Legge 21 dicembre 2001 n. 443 - Legge obiettivo), con lettera prot. CTVA-2014-0004376 del 23 dicembre 2014 il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (di seguito "MATTM") ha richiesto a CEPAV DUE di presentare numerose integrazioni, involgenti aspetti fondamentali ai fini della VIA.
- b) In data 10 febbraio 2015 CEPAV DUE ha depositato, in risposta a suddetta richiesta del MATTM, una relazione ed una serie di allegati.
- c) I sottoscritti ritengono che le integrazioni come sopra fornite da CEPAV DUE siano incomplete e comunque inadeguate ed intendono pertanto esprimere con il presente atto le proprie osservazioni critiche al riguardo, ferme restando le più generali osservazioni dai medesimi già depositate in data 21 gennaio 2015 (qui allegate *sub*

doc. 1) nell'ambito della suindicata procedura che si intendono integralmente ribadite e richiamate.

\*.\*.\*

Tutto quanto sopra premesso e considerato, con il presente atto i sottoscritti esponenti presentano le proprie osservazioni in ordine alle integrazioni fornite dal MATTM di cui alla lett. b) delle Premesse, che si illustrano nell'ordine indicato nel seguente

### SOMMARIO

§ I. IN GENERALE, CEPAV DUE HA ELUSO LE RICHIESTE DEL MATTM E LASCIATO SENZA RISCONTRO LE OSSERVAZIONI PRESENTATE DAGLI INTERESSATI, OGNI QUALVOLTA SI È LIMITATA A RINVIARE ALLE SCELTE GIÀ CONTENUTE NEL PROGETTO PRELIMINARE O A RIMANDARE A QUELLE CHE SARANNO ASSUNTE COL PROGETTO ESECUTIVO .....	3
§ II. IN PARTICOLARE, LA SPECIFICA REPLICA ALLE INTEGRAZIONI DI CEPAV DUE.....	8
§ II.1. CEPAV DUE sottovaluta l'impatto ambientale dell'opera come risultante dal progetto definitivo e dal Piano Utilizzo Terre e rifiuta di aggiornare le valutazioni allo stato attuale.....	8
§ II.2. CEPAV DUE rifiuta di valutare qualsiasi soluzione alternativa rispetto a quelle da essa proposte.....	9
§ II.3. CEPAV DUE insiste nell'errata sottovalutazione dei terreni coltivati rispetto a quelli incolti e nell'errata equiparazione delle colture a seminativi con i vitigni.....	9
§ II.4. Manca la valutazione dell'impatto sulle aziende agricole.....	10
§ II.5. Manca la risposta alla richiesta di cui al punto 2 della nota del MATTM.....	10
§ II.6. Manca la risposta alla richiesta di cui al punto 3a della nota del MATTM.....	10
§ II.6. Manca la risposta alla richiesta di cui al punto 3b della nota del MATTM.....	10
§ II.7. Manca la risposta alla richiesta di cui al punto 3c della nota del MATTM.....	10
§ II.8. La risposta alla richiesta di cui al punto 7b della nota del MATTM è gravemente carente.....	10
§ II.9. La risposta alla richiesta di cui al punto 6 della nota del MATTM è carente ed inadeguata .....	11
§ II.10. Manca un valido Piano utilizzo delle terre e rocce da scavo .....	12
§ II.11. Le integrazioni relative al rumore continuano a basarsi su assunzioni errate.....	12
§ II.11. Le integrazioni relative alle vibrazioni sono incoerenti .....	13
§ II.12. Le integrazioni relative ai campi magnetici sono insufficienti.....	13
§ II.13. Continua a risultare disatteso l'obbligo di procedere alla valutazione comparata dei costi e dei benefici ..	13

**§ I. IN GENERALE, CEPAV DUE HA ELUSO LE RICHIESTE DEL MATTM E LASCIATO SENZA RISCONTRO LE OSSERVAZIONI PRESENTATE DAGLI INTERESSATI, OGNI QUALVOLTA SI È LIMITATA A RINVIARE ALLE SCELTE GIÀ CONTENUTE NEL PROGETTO PRELIMINARE O A RIMANDARE A QUELLE CHE SARANNO ASSUNTE COL PROGETTO ESECUTIVO**

1. Con la citata nota del 23 dicembre 2014, il MATTM ha richiesto a CEPAV DUE di approfondire, integrare e chiarire una serie di aspetti che risultano evidentemente imprescindibili per poter formulare la VIA.

2. Tra l'altro, il MATTM ha richiesto a CEPAV DUE di prendere posizione sulle osservazioni presentate dagli interessati (n. 6, p. 2 della lettera del MATTM) e di analizzare le alternative alle soluzioni proposte, con specifico riferimento anche al potenziamento della linea storica nella zona del Lugana DOC ed al tema della cantierizzazione (n. 7, p. 2 della lettera del MATTM).

3. Tuttavia CEPAV DUE, rispetto a molti profili e soprattutto (ma non solo) rispetto a quanto al precedente n. 2, si è "rifugiata" in un mero rinvio alle scelte già effettuate in sede di progetto preliminare, assumendo che la valutazione di compatibilità ambientale annessa all'approvazione

del CIPE del 2003 esoneri da qualsiasi ulteriore valutazione anche nell'attuale procedura di VIA.

Ebbene, suddetto assunto è chiaramente errato.

4. In primo luogo, occorre ricordare che la delibera del CIPE del 5 dicembre 2003 ha formulato un'ampia serie di prescrizioni volte a garantire la compatibilità ambientale dell'opera, talora dai contenuti generici, rimettendo al progetto definitivo lo sviluppo di soluzioni idonee al rispetto di tali prescrizioni ed alla fase di valutazione del medesimo la verifica circa l'effettiva rispondenza alle esigenze di tutela ambientale<sup>1</sup>.

E' allora evidente che adesso CEPAV DUE non può invocare la valutazione di compatibilità ambientale implicata dall'approvazione del progetto preliminare da parte del CIPE per sottrarsi alla verifica dell'adempimento delle prescrizioni formulate dallo stesso CIPE.

5. Peraltro si deve considerare che, date l'ampiezza delle prescrizioni formulate a quel tempo dal CIPE e la necessità del loro sviluppo in sede di progetto definitivo, è stata di fatto traslata, sotto molti aspetti, l'effettiva valutazione della compatibilità ambientale dell'opera alla presente fase. Ragione in più per negare la possibilità per CEPAV DUE di ripararsi, oggi, dietro la mera approvazione del progetto preliminare.

Invero, come riconosciuto dalla giurisprudenza:

- «La valutazione d'impatto ambientale non comporta una generica verifica di natura tecnica circa l'astratta compatibilità ambientale dell'opera, ma implica la complessiva e approfondita analisi comparativa di tutti gli elementi incidenti sull'ambiente del progetto unitariamente considerato, al fine di valutare in concreto, alla luce delle alternative possibili e dei riflessi della stessa c.d. «opzione-zero», il sacrificio imposto all'ambiente rispetto all'utilità socio-economica perseguita; di conseguenza la Via non può che concernere la progettazione definitiva, dovendo individuare in concreto tutte le problematiche ambientali dell'intervento, inclusi gli effetti cumulativi dei diversi profili ambientali»<sup>2</sup>;

- «un intervento pubblico, già approvato con progetto preliminare, deve essere nuovamente sottoposto a valutazione ambientale, ove vi sia stata una sensibile variazione del progetto definitivo, rispetto alla Via effettuata sul progetto preliminare che abbia implicato una significativa modificazione dell'impatto globale del progetto sull'ambiente»<sup>3</sup>;

- «la rinnovazione del giudizio di compatibilità ambientale è necessario quando le varianti progettuali determinino la costruzione di un intervento significativamente diverso da quello già esaminato; di conseguenza, se è prevista un'autorizzazione alla realizzazione di un intervento in più fasi, è necessaria una seconda Via ove nel corso della seconda fase (e quindi in sede di definitivo o di variante) il progetto può avere mostrato un nuovo impatto ambientale importante, in particolare per la sua natura, le sue dimensioni o la sua ubicazione»<sup>4</sup>.

6. Fermo quanto sopra, posto che la VIA è chiamata dalla legge a individuare «gli effetti diretti e indiretti di un progetto e delle sue principali alternative, compresa l'alternativa zero,

<sup>1</sup> V. n. 3.2. del dispositivo di tale delibera, secondo cui «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».

<sup>2</sup> Cons. Stato, sez. IV, 22 gennaio 2013, n. 361, in *Foro amm.-Cons. Stato*, 2013, 171 (m).

<sup>3</sup> Cons. Stato, sez. IV, 22 gennaio 2013, n. 361, in *Foro amm.-Cons. Stato*, 2013, 171 (m).

<sup>4</sup> Cons. Stato, sez. IV, 6 maggio 2013, n. 2446, in *Foro amm.-Cons. Stato*, 2013, 1278 (m).

sull'uomo, sulla fauna, sulla flora, sul suolo, sulle acque di superficie e sotterranee, sull'aria, sul clima, sul paesaggio e sull'interazione fra detti fattori, nonché sui beni materiali e sul patrimonio culturale, sociale e ambientale» ed a valutare inoltre «le condizioni per la realizzazione e l'esercizio delle opere e degli impianti»<sup>5</sup>, non sarebbe comunque possibile limitarsi a fare riferimento ad una valutazione di compatibilità ambientale effettuata ben 12 (dodici) anni fa, in relazione ad un progetto preliminare la cui impostazione risale a circa 20 (venti) anni fa. Al contrario, è evidente che la valutazione di impatto ambientale dovrà essere formulata sulla base della ponderazione dell'impatto dell'opera, come risultante dall'attuale progetto definitivo, sull'attuale assetto dell'ambiente, inteso non solo in senso naturalistico ma anche come ambiente antropizzato<sup>6</sup>. Ed una volta che si sia focalizzato in particolare quest'ultimo elemento, non si potrà non constatare che l'opera come immaginata nel progetto definitivo inciderebbe in maniera insostenibile ed ingiustificata su un'area agricola (quella del Lugana e soprattutto, per quanto qui interessa, sui terreni coltivati dai sottoscritti) il cui valore e la cui importanza si è accresciuta negli anni assumendo caratteri di infungibilità ed eccellenza, peraltro in un contesto economico attuale che non consente di ritenere accettabile il sacrificio delle produzioni nazionali vitivinicole di eccellenza.

Non solo. Il notevole lasso di tempo trascorso dall'approvazione del progetto preliminare giustificerebbe la revisione della valutazione di impatto ambientale, considerati quali e quanti mutamenti sono nel frattempo intervenuti nel quadro normativo (basti pensare all'intervento del codice dell'ambiente e del codice degli appalti pubblici nel 2006 e delle successive numerose modifiche ai medesimi, spesso in attuazione di direttive dell'UE)<sup>7</sup> oltre che nella stessa configurazione progettuale dell'opera.

7. Peraltro, le suesposte considerazioni non perdono di rilevanza per la semplice circostanza che le opere oggetto del presente procedimento rientrano tra le Infrastrutture di interesse strategico, per le quali la valutazione di impatto ambientale è "anticipata" al progetto preliminare.

Infatti, come riconosciuto dalla giurisprudenza, la circostanza che la procedura VIA sia stata svolta relativamente al progetto preliminare non esclude che la medesima procedura debba essere nuovamente svolta in presenza di modificazioni rilevanti.

Tale circostanza è espressamente confermata dalla previsione di cui all'art. 185, comma 5, la quale espressamente stabilisce che «Qualora il progetto definitivo sia diverso da quello preliminare, la commissione riferisce al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio il quale, ove ritenga, previa valutazione della commissione stessa, che la differenza tra il progetto preliminare e quello definitivo comporti una significativa modificazione dell'impatto globale del progetto sull'ambiente, dispone, nei trenta giorni dalla comunicazione fatta dal soggetto aggiudicatore, concessionario o contraente generale, l'aggiornamento dello studio di impatto ambientale e la nuova pubblicazione dello stesso, anche ai fini dell'eventuale invio di osservazioni da parte dei soggetti pubblici e privati interessati».

A tale riguardo, il Consiglio di Stato ha, con specifico riferimento alla disciplina relativa alle infrastrutture di interesse strategico, rilevato che «La normativa successiva, in piena aderenza

<sup>5</sup> Art. 184 D.Lgs. 163/2006.

<sup>6</sup> Cfr. T.a.r. Lombardia, sez. Brescia, sez. I, 14 agosto 2008, n. 863, in Foro amm.-Tar, 2008, 1959: «Sia l'ambito scientifico, sia quello normativo (art. 5 d.leg. 3 aprile 2006 n. 152, novellato dal d.leg. 16 gennaio 2008 n. 4), considerano l'ambiente come un «sistema di relazioni», una realtà per nulla stabile, anzi soggetto ad un continuo divenire, collegato con l'intrinseco carattere mutevole dei fattori che lo compongono, con la conseguente efficacia limitata nel tempo (cinque anni) della valutazione di impatto ambientale (alla luce delle citate norme e degli art. 40 d.leg. 3 aprile 2006 n. 152 e 36 d.leg. 16 gennaio 2008 n. 4)».

<sup>7</sup> Cfr. Cons. Stato, sez. V, 25 settembre 2006, n. 5626, in Ambiente, 2007, 243 (n): «... le finalità sottese alla valutazione di impatto ambientale rendono difficilmente compatibile l'efficacia di una precedente delibera dinanzi al sopravvenire, anteriormente alla valutazione istruttoria ed alla conseguente decisione di approvare o meno un progetto di discarica, di elementi di novità del quadro normativo e tecnico di rilievo quali quelli derivanti dall'attuazione della direttiva comunitaria n. 31/1999; il che non significa che sia d'obbligo la rimozione della Via, ma che sia necessaria quantomeno una puntuale verifica, da parte dell'amministrazione procedente, della rispondenza della Via già effettuata alle novità normative e tecniche anzidette».

*alla normativa comunitaria, ha previsto (con modifiche introdotte dal D.Lgs. n. 113 del 31 luglio 2007 all'art. 185 codice dei contratti pubblici) che l'opera pubblica approvata con progetto preliminare debba essere nuovamente sottoposta a valutazione ambientale, ove vi sia stata in sede di approvazione del progetto definitivo una sensibile variazione rispetto alla valutazione effettuata al momento del progetto preliminare e vi sia stata una significativa modificazione dell'impatto globale del progetto sull'ambiente, in conformità con le direttive in materia (85/337CE e 97/11/CE), le quali prevedono che la valutazione ambientale debba coincidere con l'atto che autorizza alla realizzazione dell'intervento.*

*Secondo la giurisprudenza (Cons. Stato, VI, 31 gennaio 2007, n.370), è principio acquisito quello per cui la rinnovazione del giudizio di compatibilità ambientale è necessario quando le varianti progettuali determinino la costruzione di un intervento significativamente diverso da quello già esaminato. Se è prevista un'autorizzazione alla realizzazione di un intervento in più fasi, è necessaria una seconda VIA se nel corso della seconda fase (e quindi per esempio in sede di definitivo o di variante) il progetto può avere mostrato un nuovo impatto ambientale importante, in particolare per la sua natura, le sue dimensioni o la sua ubicazione (in termini, Cons. Stato, VI, n.2694 del 2006, principio conforme a Corte giust. Comm. eu. 4 maggio 2006, C-290/2003; Consiglio di Stato sez. IV, 7 luglio 2011, n. 4072)» (Cons. Stato, Sez. IV, 21 dicembre 2012, n. 6667; cfr. anche Cons. Stato, Sez. IV, 20 maggio 2014, n. 2569).*

Nel caso di specie, la nuova procedura di valutazione di impatto ambientale si è resa necessaria proprio a fronte delle variazioni del progetto definitivo rispetto al preliminare approvato e le richieste di integrazione e/o chiarimenti del Ministero dell'Ambiente contenute nella nota prot. 4376 del 23.12.2014 devono quindi considerarsi inerenti alle rinnovate esigenze alla base della nuova procedura. In altri termini, tutti gli aspetti sui quali il Ministero dell'Ambiente ha chiesto integrazioni devono essere considerati "non coperti" dalla precedente approvazione del progetto preliminare e dalla connessa VIA e, come tali, CEPAV2 avrebbe dovuto procedere a rispondere puntualmente alle richieste integrazioni istruttorie, non essendogli consentito rifugiarsi nella precedente approvazione che risale al oltre 12 anni fa per un progetto di circa 20 anni or sono.

8. Quanto sopra risulta confermato anche dalla relazione tecnica del Dott. Venosi, qui allegate *sub doc. 3*, che al riguardo osserva:

*«La definizione di impatto ambientale nel dlgs 152/2006 è la seguente: "impatto ambientale: l'alterazione qualitativa e/o quantitativa, diretta ed indiretta, a breve e a lungo termine, permanente e temporanea, singola e cumulativa, positiva e negativa dell'ambiente, inteso come sistema di relazioni fra i fattori antropici, naturalistici, chimico fisici, climatici, paesaggistici, architettonici, culturali, agricoli ed economici, in conseguenza dell'attuazione sul territorio di piani o programmi o di progetti nelle diverse fasi della loro realizzazione, gestione e dismissione, nonché di eventuali malfunzionamenti" (art. 5, comma 1°, lettera c).*

*Ebbene, dopo 12 anni dalla valutazione di impatto ambientale relativa al progetto preliminare, l'ambiente "inteso come SISTEMA di RELAZIONI" rispetto al quale vanno valutati gli impatti di un progetto è completamente modificato.*

*Inoltre la lettera l) del citato articolo definisce "modifica la variazione di un piano, programma, impianto o progetto approvato, compresi, nel caso degli impianti e dei progetti, le variazioni delle loro caratteristiche o del loro funzionamento, ovvero un loro potenziamento, che possano produrre effetti sull'ambiente". E il progetto definitivo presentato da CEPAVDUE presenta appunto modificazioni delle "caratteristiche".*

*In particolare, CEPAV DUE relativamente alla Galleria Santa Cristina (allegato 1) scrive: "Si è impostata la progettazione definitiva che ha avuto come dati di base la nuova cartografia al 1000 e le risultanze in itinere della campagna geologica e degli studi geotecnici e idrologici*

svolti nel corso del 2004” La sezione tipo adottata nella precedente versione del P.D. (2004-2006) era di tipo scatolare a doppio binario a una canna, analogamente a quanto previsto nel Progetto Preliminare. Era inoltre prevista una sola tipologia di altezza interna pari a 8.50m (7.20m da p.f. a intradosso solettone), in quanto adatta a sopportare i carichi derivanti dal ritombamento secondo il profilo originario con altezze pari a circa 3.5 m come valore massimo. In sede di prima revisione del Progetto Definitivo, effettuata in data 30/07/05, era stata modificata la tipologia costruttiva dei piedritti, non più interamente realizzati mediante getto in opera, ma utilizzando doppie lastre prefabbricate con funzione in prima fase di cassero ed in seguito collaboranti con il getto di riempimento delle pareti. Nella presente revisione del Progetto Definitivo, si è mantenuta la soluzione di unica canna a doppio binario, ma è stata modificata la sagoma interna della sezione, adottando la sezione tipo policentrica in sostituzione della sezione tipo scatolare (per maggiori approfondimenti e dettagli tecnici si rimanda allo specifico paragrafo”).

La “Galleria Madonna del Frassino Ovest” (Relazione Tecnica Generale Progetto Definitivo; Allegato 2) si legge “Data la delicatezza dell’argomento e di altri correlati, si è discusso di tali problematiche in via preliminare con Italferr nella riunione del 23/04/2004 a cui è seguito l’emissione del verbale di riunione IN05000IFRR200300102A del 28/06/2004. La sezione tipo adottata nella precedente versione del P.D. (2004-2006) era di tipo scatolare a doppio binario a una canna, così come previsto per il tratto ovest, in quanto l’adozione di una sezione a doppia canna avrebbe presupposto un interasse binari maggiore dei 4.50m previsti comportando un maggiore ingombro planimetrico con immediate conseguenze sulle molte interferenze nell’area interessate. Inoltre, lo sdoppiamento delle canne e quindi degli assi avrebbe avuto una ripercussione sul vicino Viadotto Mincio, comportando uno sdoppiamento degli impalcati”.

Medesime considerazioni nella Relazione Tecnica Generale sul progetto definitivo riguardante la Galleria Frassino est Allegato 3) “La sezione tipo adottata nella precedente versione del P.D. (2004-2006) era di tipo scatolare a doppio binario a una canna, così come previsto per il tratto ovest, in quanto l’adozione di una sezione a doppia canna avrebbe presupposto un interasse binari maggiore dei 4.50m previsti comportando un maggiore ingombro planimetrico con immediate conseguenze sulle molte interferenze nell’area interessate. Inoltre, lo sdoppiamento delle canne e quindi degli assi avrebbe avuto una ripercussione sul vicino Viadotto Mincio, comportando uno sdoppiamento degli impalcati”.

In buona sostanza il progetto definitivo ha introdotto modificazioni del progetto preliminare in un ambiente estremamente trasformato rispetto a 12 anni fa e comunque il progettista esprime valutazioni di impatto che non gli competono invadendo un ambito proprio della pubblica amministrazione che in questo caso svolge un ruolo terzo» (pp. 1 e 2).

9. Infine, si deve obiettare che, anche ove mai talune scelte risultassero effettivamente “imposte” dal progetto preliminare, ciò non potrebbe e non dovrebbero condizionare l’oggettiva valutazione dell’impatto ambientale oggi rimessa al MATTM, che dovrà essere negativa laddove tali scelte risultino incompatibili con i criteri di tutela stabiliti dalla legge.

Anzi, a fronte dell’emergere dell’erroneità della valutazione effettuata sul progetto preliminare, sarebbe preciso dovere dell’Amministrazione competente intervenire in autotutela per ripristinare la legalità<sup>8</sup>.

---

<sup>8</sup> Cfr. T.a.r. Puglia, sez. Lecce, sez. I, 25 maggio 2011, n. 957, in Ambiente, 2012, 241: «È legittimo l’atto di ritiro di un provvedimento di Via intervenuto dopo un notevole lasso di tempo successivamente al rilascio di una pronuncia di compatibilità ambientale; l’esercizio del potere di autotutela costituisce un vero e proprio dovere dell’amministrazione, che è tenuta a porre rimedio alle sfavorevoli conseguenze, che anche solo potenzialmente possono derivare all’ambiente per effetto di un provvedimento, che non ha tenuto in debita considerazione alcuni aspetti di ritenuta notevole importanza».

10. D'altro lato, neppure può ammettersi il mero rinvio operato altrove da CEPAV DUE al redigendo progetto esecutivo, pena la sostanziale elusione del controllo sull'impatto ambientale che deve essere compiuto nella presente fase.

## § II. IN PARTICOLARE, LA SPECIFICA REPLICA ALLE INTEGRAZIONI DI CEPAV DUE

§ II.1. CEPAV DUE sottovaluta l'impatto ambientale dell'opera come risultante dal progetto definitivo e dal Piano Utilizzo Terre e rifiuta di aggiornare le valutazioni allo stato attuale

11. CEPAV DUE, con i secchi "rinvii" ad atti presupposti o successivi di cui si è illustrata l'inopportunità nel precedente § I, pretende di evitare di affrontare il problema, giustamente sollevato dai sottoscritti con le osservazioni depositate il 21 gennaio 2015 (doc. 1), della sottovalutazione dell'effettivo impatto dell'opera, come risultante dal progetto definitivo e dal Piano Utilizzo Terre, sull'attuale assetto dell'ambiente interessato.

Nello stesso modo, CEPAV DUE rifiuta di aggiornare seriamente il quadro di riferimento alla situazione attuale dei territori interessati.

Come osserva l'allegata relazione del Dott. Perazzoli (doc. 2), *«Le osservazioni avanzate dall'azienda agricola hanno illustrato in modo chiaro le incongruenze presenti nello Studio di Incidenza ed hanno richiesto maggiori approfondimenti, segnalando come le ricadute delle attività previste fossero ampiamente più gravi di quanto indicato per via della particolarità del contesto oltre che per la sommatoria delle opere che insistono sul territorio. (...) le risposte del Consorzio CEPAV2 sono essenzialmente delle "non risposte", poiché si limitano al richiamo di semplici documenti già disponibili o al rimando a decisioni già prese o da prendere»* (p. 5).

*«È quindi chiaro che qualsiasi rimando a decisioni precedenti non è supportato dalla legge che prevede per questa fase di progettazione la valutazione degli effetti sull'ambiente e sul territorio oltre che l'esplicita definizione delle alternative.*

*Trattandosi, inoltre, della valutazione d'incidenza delle opere di cantierizzazione, non si comprende come lo studio possa fare proprie in modo dogmatico scelte di 20 anni fa, come la posizione dei cantieri, che proprio in questa fase dovrebbero essere valutate nelle loro ricadute e nelle loro alternative.*

*E', infatti, necessario che ogni fase di progettazione e valutazione abbia il pieno compimento senza ulteriori rinvii anche per evitare di trovarsi nella condizione che le osservazioni al progetto esecutivo rimandino a scelte già compiute e immodificabili come sta già avvenendo in questa fase.*

*Sarebbe, inoltre, necessario che la valutazione di incidenza tenesse conto, oltre che delle ricadute dell'opera o delle relative attività di costruzione, anche di tutti i fattori negativi già presenti in una determinata area. In tal senso la valutazione d'incidenza sviluppata non prevede la valutazione della sommatoria degli effetti determinati dall'autostrada A4 e dal prolungamento della strada statale 11 in corso di costruzione poco a nord del Laghetto del Frassino.*

*In generale non si capisce come un'opera come la Linea AV-AC possa inserirsi in un territorio che, da quanto è stato approvato il progetto di massima della linea nel 1992, ha investito nella valorizzazione del proprio patrimonio paesistico e agroambientale, divenendo un esempio per la qualità delle produzioni agricole ottenute e per il turismo indotto da tali eccellenze.*

*E' inconcepibile che, in alcuni casi, si attestino le variate condizioni economiche come fattore per rivedere le scelte (MATTM richiesta integrazioni 23.12.2014 punto 8), mentre quando si*

*tratta di riconoscere il valore agroambientale ed economico delle produzioni agricole si rimanda semplicemente a decisioni passate o future» (p. 6).*

**§ II.2. CEPAV DUE rifiuta di valutare qualsiasi soluzione alternativa rispetto a quelle da essa proposte**

12. Con i menzionati (indebiti) rinvii agli atti presupposti o successivi, CEPAV DUE cerca altresì di rifuggire dalla valutazione delle soluzioni alternative a quelle contemplate nelle sue proposte.

13. Né si possono condividere le sbrigative ed indimostrate obiezioni che essa muove alla soluzione alternativa proposta nelle osservazioni dei sottoscritti depositate il 21 gennaio 2015. Sul punto, contestato in radice quanto opposto da CEPAV DUE, si ribadisce tutto quanto già dedotto in suddetta sede (doc. 1).

Al riguardo, si richiamo le osservazioni contenute nella relazione del Dott. Venosi qui allegata *sub doc. 3*: «*La deduzione di CEPAV DUE relativamente alla osservazione dell'uso della linea esistente è manifestamente incoerente rispetto ai dati ufficiali forniti da Rfi e da organi istituzionali*

*Il Contratto di Programma 2012/2014 - Parte Servizi espone un impegno della linea Mi/Vr per 150 treni (v. Senato della Repubblica - Atto di Governo n. 21 del 13 luglio 2013). Normalmente su due binari possono viaggiare 220/250 treni il giorno ("Organizzazione e Tecnica Ferroviaria" Vicuna Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani pag 92).*

*Contrariamente alle deduzioni di CEPAV DUE che afferma che la linea sarebbe "prossima alla saturazione", esiste una capacità residua sulla linea attuale di 130/150 treni il giorno. Ulteriori considerazioni sulla capacità reale della rete attuale si possono fare osservando che la tecnologia SCMT (sistema controllo marcia treni) è tarata su norme di sicurezza estremamente restrittive che determinano una riduzione della velocità commerciale dei treni con conseguente riduzione della capacità della linea.*

*La finalità del SCMT era quella di aumentare la capacità della rete, specialmente nelle ore critiche, e si è concluso nel suo opposto. Residui notevoli di capacità esistono fino al punto di quasi raddoppiare il numero di treni attuali rendendo praticabile l'opzione zero. Esiti questi confermati nel documento "Scenario Tecnico e Sviluppo Ferroviario nella Regione Veneto" - dicembre 2013 RFI Italia. La quantità di treni che è possibile "aggiungere" a quelli attuali è pari a 119 (pag.19).*

*Questi dati mostrano incontrovertibilmente la praticabilità della alternativa prospettata, ancor più percepita come scelta razionale se solo si considera il quadro progettuale del Sia nel quale CEPAV DUE scrive che "in presenza degli interventi infrastrutturali e con una determinata offerta di servizi ferroviari, un'evoluzione della mobilità sia passeggeri che merci verso un graduale riequilibrio modale a favore del trasporto ferroviario, la quota di mobilità complessiva su ferro per il trasporto passeggeri passa dall'11,6% al 13,5%, per il traffico merci complessivamente in termini di tonnellate passa da 3,5% a 3,8%. Praticamente circa 2 punti percentuali per i passeggeri e il tre per mille per i merci" (pag. 31 Relazione Istruttoria Commissione Speciale VLA del MATT su SIA Progetto Preliminare)».*

**§ II.3. CEPAV DUE insiste nell'errata sottovalutazione dei terreni coltivati rispetto a quelli incolti e nell'errata equiparazione delle colture a seminativi con i vitigni**

14. Già nel Piano Utilizzo Terre CEPAV DUE, richiamando il progetto preliminare in merito alla scelta del tracciato, dava atto che tale scelta è stata effettuata prediligendo l'occupazione dei terreni coltivati rispetto a quelli lasciati allo "stato naturale".

Si è già illustrato nelle osservazioni depositate il 21 gennaio 2015 (doc. 1) come tale assunto sia erroneo, sia in termini di sottovalutazione del valore (anche "ambientale" ai fini della VIA) dei terreni coltivati sia in termini di equiparazione delle varie colture.

Tuttavia CEPAV DUE, rinviando nelle sue integrazioni del 10 febbraio 2015 a suddetta scelta, persevera nell'errore, che a questo punto mina alle fondamenta l'impostazione dell'opera considerata.

#### **§ II.4. Manca la valutazione dell'impatto sulle aziende agricole**

15. La delibera del CIPE del 5 dicembre 2003, All. A, imponeva a CEPAV DUE di valutare, nel progetto definitivo, l'impatto sulle aziende agricole, con particolare riferimento alle proprietà frammentate, alla difesa della produzione e alla valorizzazione economico-agraria del comprensorio.

Tuttavia CEPAV DUE ha omesso di sviluppare tale aspetto.

#### **§ II.5. Manca la risposta alla richiesta di cui al punto 2 della nota del MATTM**

16. Manca in sostanza una risposta alla richiesta di cui al punto 2 della nota del MATTM del 23 dicembre 2014, che è stata liquidata da CEPAV DUE con un "copia-incolla" dei disciplinari di produzione DOP/DOC e IGT/IGP, senza entrare nel dettaglio del valore agroalimentare dei suoli e delle produzioni.

#### **§ II.6. Manca la risposta alla richiesta di cui al punto 3a della nota del MATTM**

17. Manca in sostanza una risposta alla richiesta di cui al punto 3a della nota del MATTM del 23 dicembre 2014, giacché, come osserva il Dott. Perazzoli nella relazione allegata (doc. 2), «è stata sviluppata solo a livello di macroaree definendo i soli impatti quantitativi sulle sole colture di pregio, come se un suolo di elevato pregio non vitato non avesse alcun valore. Un'adeguata analisi dovrebbe prevedere una corretta valutazione del valore agroambientale dei suoli e dei soprassuoli sia a livello quantitativo sia a livello qualitativo. Allo stesso modo è stata completamente disattesa la richiesta degli impatti sul sistema tessuto rurale e fondiario» (p. 7).

#### **§ II.6. Manca la risposta alla richiesta di cui al punto 3b della nota del MATTM**

18. Manca in sostanza una risposta alla richiesta di cui al punto 3a della nota del MATTM del 23 dicembre 2014, giacché, come osserva il Dott. Perazzoli nella relazione allegata (doc. 2), «la richiesta 3b non è stata ulteriormente sviluppata ma sono state semplicemente riportate le indicazioni generiche dello studio di incidenza: come da noi segnalato nella relazione sarebbe necessario, come richiesto dalla legge, definire chiare e precise norme di riduzione della formazione delle polveri, oltre che specifici parametri per valutare i principali effetti sull'ambiente e un idoneo piano dei controlli e di azioni correttive predeterminate a tutela crescente in caso di superamento dei limiti, arrivando, in ultima ratio, al blocco delle fonti di emissione delle polveri durante la stagione vegetativa».

#### **§ II.7. Manca la risposta alla richiesta di cui al punto 3c della nota del MATTM**

19. Manca completamente una risposta alla richiesta di cui al punto 3c della nota del MATTM del 23 dicembre 2014.

#### **§ II.8. La risposta alla richiesta di cui al punto 7b della nota del MATTM è gravemente carente**

20. Per quanto già accennato anche ai precedenti §§ I, II.1, II.2 e II.3, la risposta di CEPAV DUE alla richiesta di cui al punto 7b della nota del MATTM del 23 dicembre 2014 è inadeguata e carente.

Sul punto si insiste in tutto quanto già ampiamente osservato in data 21 gennaio 2015 (doc. 1), cui si fa rinvio, e si richiama altresì il commento contenuto nell'allegata relazione del Dott. Perazzoli (doc. 2): «Con particolare riferimento alla Lugana, è stata sviluppata mostrando, con dovizia di particolari, quali sono i cantieri confermati e quali no, senza entrare però nel merito delle osservazioni indicate quali la peculiarità dei suoli e l'elevato valore dei soprassuoli. Sugeriamo con forza la necessità di valutare i suoli e il loro indotto come il bene da dover tutelare e chiediamo che i cantieri siano posti in aree degradate o scarso valore agroambientale. (...)

*Vista la peculiare collocazione del cantiere L.5.0.1, la stima delle interferenze risultanti dovrà essere approfondita tenendo in debito conto la presenza di vigneti e soprattutto la vicinanza con il laghetto del Frassino. Dovrà altresì essere approfondita la stima degli impatti cumulativi relativi anche alle opere già esistenti e in esercizio.*

*I documenti allegati si occupano delle sole interferenze percettive, mentre nessun accenno è fatto per gli impatti cumulativi con le opere già esistenti e in esercizio» (p. 8).*

**§ II.9. La risposta alla richiesta di cui al punto 6 della nota del MATTM è carente ed inadeguata**

21. Totalmente carenti ed inadeguate, oltre che approssimative e sbrigative, risultano le controdeduzioni espresse da CEPAV DUE (nella tabella allegata al punto 6 della relazione depositata il 10 febbraio 2015) in merito alle osservazioni presentate dagli interessati, e soprattutto in merito a quelle depositate in data 21 gennaio 2015 dai sottoscritti (doc. 1), sulla base della richiesta di cui al punto 6 della nota del MATTM del 23 dicembre 2014.

Ciò sia in generale per quanto già osservato ai precedenti §§ I, II.1, II.2 e II.3, sia nello specifico per le ragioni di seguito analiticamente indicate.

22. In relazione alla controdeduzione "DVA-2015-0001841 T481": non è dato comprendere come le valutazioni possano essere effettuate in fase di progettazione esecutiva quando al punto 7 della relazione depositata il 10 febbraio 2015 CEPAV DUE riporta che per il cantiere operativo L.5.0.1 non sono state analizzate alternative poiché lo stesso era semplicemente previsto nel progetto preliminare. Per tutto quanto già rilevato nel precedente § I, inoltre, non si può considerare inamovibile un cantiere solo perché inserito in un progetto di oramai 20 anni fa, facendo sì che la valutazione d'incidenza delle opere di cantierizzazione non sia espletata per i fini che la legge impone. E' inoltre da considerare che taluni danni, come ad esempio l'estirpazione di vigneti di elevato pregio produttivo e di oltre 50 anni di età, sono da considerare irreversibili ed irreparabili (in tal senso v. relazione del Dott. Perazzoli, doc. 2, p. 8).

23. In relazione alle controdeduzioni "DVA-2015-0001841 T482 e T 844": riteniamo che il mancato accoglimento della nostra osservazione sia frutto di grave errore da parte di CEPAV DUE, così come la sua valutazione della complessità del profilo pedologico della Lugana. La risposta appare semplicistica poiché paragona suoli di aree a prevalente coltivazione erbacea a zone a vocazione vitivinicola di pregio e non tiene minimamente conto dei rilievi effettuati (in tal senso v. relazione del Dott. Perazzoli, doc. 2, p. 8).

24. In relazione alla controdeduzione "DVA-2015-0001841 T8432": si rimanda a quanto indicato al punto punto 3b della richiesta di integrazioni del MATTM del 23 dicembre 2014 MATTM (in tal senso v. relazione del Dott. Perazzoli, doc. 2, p. 8).

25. In relazione alla controdeduzione "DVA-2015-0001841 T845": la risposta non è congrua con la richiesta (corrispondente alla richiesta 3.a della nota del MATTM) (in tal senso v. relazione del Dott. Perazzoli, doc. 2, p. 8).

26. In relazione alla controdeduzione "DVA-2015-0001841 T846": il rimando alla decisione del CIPE del 2003 non può esonerare CEPAV DUE dal dare adeguato riscontro sulle problematiche evidenziate né esonera il MATTM dall'effettuare un'attuale ed adeguata valutazione dell'impatto ambientale, per quanto si è già rilevato nei precedenti §§ I, II.1, II.2 e II.3.

27. Tutto quanto sopra puntualmente rilevato, si fa integrale rinvio alle osservazioni già depositate dai sottoscritti in data 21 gennaio 2015 (doc. 1), che si richiamano e ribadiscono integralmente.

#### **§ II.10. Manca un valido Piano utilizzo delle terre e rocce da scavo**

28. Come osserva il Dott. Venosi nell'allegata relazione tecnica (doc. 3), «*si ribadisce la esigenza di presentazione del Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo per la vulnerabilità del territorio oggetto di intervento, per la tutela della salute, degli ecosistemi, per inibire eventuali usi impropri delle enormi quantità di materiale residuo dagli scavi infine per il rispetto della direttiva 98 /2008 relativamente all'applicazione della categoria del sottoprodotto e alle modifiche sostanziali intervenute sul DM 161/2012 attraverso la legge 71/2013 che ha modificato profondamente la qualificazione giuridica dei riporti e che dovrebbe interessare la realizzazione del progetto rendendone sostenibili gli usi attraverso il test sull'eluato. Tutte queste problematiche relevantissime sono posposte a un tempo futuro sulla base della delimitazione della Via a tre segmenti costruttivi e generando il convincimento che la partecipazione al procedimento avviata ad ottobre con avviso pubblico resta un mero adempimento formale ai principi del Trattato di Lisbona e alla recepita Convenzione di Aarhus*» (p. 2).

#### **§ II.11. Le integrazioni relative al rumore continuano a basarsi su assunzioni errate**

29. Le integrazioni di CEPAV DUE in relazione alle misure di mitigazione delle immissioni acustiche continuano a basarsi su dati evidentemente sottostimati, con conseguente sottovalutazione dell'intera problematica e delle relative soluzioni.

In particolare, come rilevato nella relazione del Dott. Venosi qui allegata (doc. 3), «*CEPAV DUE afferma che "il dimensionamento delle mitigazioni ambientali e il loro posizionamento è il risultato dell'applicazione di un modello matematico basato sulle caratteristiche della sorgente e del ricettore finalizzato al rispetto dei limiti acustici previsti dalla legislazione vigente"*.

*Rilevo che una delle caratteristiche fondamentali della sorgente, la velocità, viene assunta a 230 Km/h invece dei 300 Km/h del tracciato. Ciò porta inevitabilmente ad una forte sottovalutazione del problema e delle relative soluzioni, considerato che fino a 250 Km/h la potenza sonora varia con il cubo della velocità, e superato tale limite, la potenza varia con la settima potenza della velocità. Analoghe modificazioni riguardano lo spettro di frequenza.*

*L'allegato IV della direttiva 85/337/CEE, come modificato dalla direttiva 97/11, così recita: "(la) descrizione dei probabili effetti rilevanti del progetto proposto sull'ambiente, dovrebbe riguardare gli effetti diretti ed eventualmente gli effetti indiretti, secondari, cumulativi, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei, positivi e negativi del progetto". Il condizionale diventa imperativo a seguito della sentenza della Corte di Giustizia del novembre 2011 (C 440/09). CEPAV DUE non sembra aver fatto la valutazione degli effetti cumulativi delle sorgenti di rumore che operano sui recettori consentendo una valutazione formalmente coerente con la disposizione normativa comunitaria.*

*I modelli di acustica predittiva idonei a valutare gli impatti acustici da esercizio ferroviario e cantieri evidenziano due limitazioni: l'attenuazione dei livelli sonori dovuta al suolo e alle condizioni dinamiche e termodinamiche dell'atmosfera. Nel caso specifico, trattandosi di pianura, l'attenuazione da parte del suolo è classificata di "interferenza distruttiva". Per*

*questi motivi, i modelli forniti dalla norma ISO/DIS 9613-2 sono da ritenersi validi solo nel caso in cui la propagazione avvenga su terreno pressoché pianeggiante e in assenza di forti venti e di marcate stratificazioni termiche dell'atmosfera» (p. 3).*

#### **§ II.11. Le integrazioni relative alle vibrazioni sono incoerenti**

30. Analoghe controdeduzioni, rispetto a quelle di cui al precedente n. 29, devono essere espresse in riferimento al tema delle vibrazioni, richiamando parimenti la relazione del Dott. Venosi qui allegata (doc. 3): *«in primis se ne confuta la pertinenza rimandando a un giudizio espresso utilizzando dati di letteratura scientifica e dichiarando che la fascia di studio è quella tipica per l'alta velocità, senza però citarne la dimensione. Cento metri? Con due sottofasce di 30 e 70? La valutazione di assenza di criticità appare basata sull'assunzione di una velocità presunta di 230 Km/h, come negli studi di acustica predittiva, ed estrapolando nella migliore delle ipotesi i dati sperimentali alla velocità massima di tracciato che è 300 Km/h. Da tale sottostima discende l'affermazione per cui "non sono state evidenziate situazioni di criticità" e la questione di massimo impatto vibrazionale dovrebbe essere gestita attraverso l'inserimento di tappeti sottoballast!» (p. 3).*

#### **§ II.12. Le integrazioni relative ai campi magnetici sono insufficienti**

31. Come rilevato nella relazione del Dott. Venosi qui allegata (doc. 3), *«Rispetto all'intensità dei campi elettrici e magnetici, rimane assente la verifica degli effetti cumulativi. Un fondo elettromagnetico fortemente mutato rispetto a 12 anni fa durante i quali sono sorte moltissime stazioni radio base per l'alta frequenza. L'intero fondo elettromagnetico si è modificato in termini d'intensità.*

*Ancor più gli effetti cumulativi e sinergici andavano valutati se solo si tiene conto che coesistono le radiazioni non ionizzanti a bassa frequenza quale effetto del sistema di alimentazione elettrico del treno alta velocità e la rete radiomobile come sistema di comunicazione GSM-R che ogni 4 Km prevede antenne BTS poste a 15 metri sul piano del ferro.*

*Rispetto ai valori di campo magnetico ed elettrico conseguenti alla computazione cumulata, si osserva altresì che il Principio di Precauzione è richiamato direttamente dal legislatore nel procedimento amministrativo disciplinato dalla legge 241/1990 come modificata dalla legge 15 del 2005 «L'attività amministrativa persegue i fini determinati dalla legge ed è retta da criteri di economicità, di efficacia, di pubblicità e di trasparenza secondo le modalità previste dalla presente legge e dalle altre disposizioni che disciplinano singoli procedimenti, nonché dai Principi dell'ordinamento comunitario».*

#### **§ II.13. Continua a risultare disatteso l'obbligo di procedere alla valutazione comparata dei costi e dei benefici**

32. Le integrazioni di CEPAV DUE appaiono inadeguate anche rispetto alla obbligatoria valutazione comparata dei costi e dei benefici dell'opera.

*Come rilevato nell'allegata relazione del Dott. Venosi (doc. 3), «la risposta di Cepav è completamente fuori luogo, identificando l'analisi Acb con le indennità di esproprio. L'Acb consente di valutare la redditività sociale dell'investimento (risparmio di tempo degli utenti diretti, per gli utenti stradali a seguito della ridotta congestione, riduzione costi sanitari etc).*

*Neppure è determinata la redditività finanziaria dell'opera, assumendo implicitamente che sia la collettività a pagare il costo di ammortamento dell'investimento.*

*Ma vi sono ulteriori questioni disattese. La linea Mi/Vr fruisce di risorse attinte dal fondo Ten-T disciplinato dal Regolamento (UE) N. 1315/2013 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL*

CONSIGLIO dell'11 dicembre 2013, il quale all'art 51 vincola la fruizione del finanziamento proprio all'analisi costi benefici. Specificamene il progetto Bs/Vr fruisce inoltre anche del finanziamento del Fondo infrastrutture costituito attingendo al Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (ex Fondo Fas; art 18 legge 2/2009) e disciplinato dal Regolamento (UE) 1303/2013. Specifica segnalazione sarà fatta al Dipartimento della Programmazione e il Coordinamento della Presidenza del Consiglio sull'assenza di valutazioni economiche oltre che alla Commissione Ue. Il costo della tratta è lievitato di 1.200 milioni di euro, il disavanzo 2014 è pari a 48 mld di euro e un progetto con questi costi viene sottratto alla verifica dell'analisi costi benefici richiesta da norme interne e comunitarie» (p. 4).

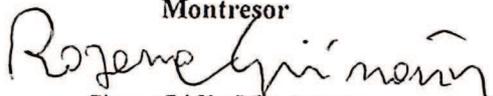
\*.\*.\*

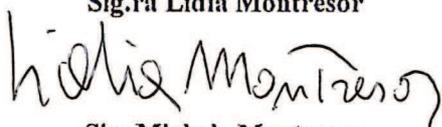
Con espressa riserva di adire tutte le competenti Sedi giudiziarie onde ottenere piena tutela dei nostri diritti ed interessi legittimi.

Si allegano in copia i seguenti documenti:

1. osservazioni presentate al MATTM dai sottoscritti in data 21 gennaio 2015;
2. relazione tecnica del Dott. Perazzoli datata febbraio 2015;
3. relazione tecnica del Dott. Venosi datata 2 marzo 2015.

Sig.ra Rosanna Guidi  
Montresor

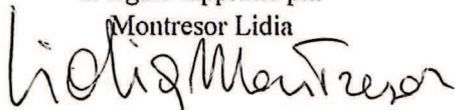
  
Sig.ra Lidia Montresor

  
Sig. Michele Montresor



Montresor Lidia e  
Francesco S.S.

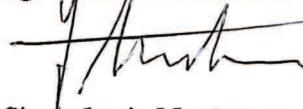
Il legale rappr.nte p.t.  
Montresor Lidia



Sig. Francesco Montresor



Sig. Giovanni Montresor



Sig.ra Lucia Montresor



Ottella di Francesco e Michele  
Montresor S.S.

Il legale rappr.nte p.t. Montresor  
Michele

