

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

MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA
DEL TERRITORIO E DEL MARE
Divisione II Sistemi di Valutazione Ambientale

REGISTRO UFFICIALE D'INGRESSO
Prot. 0005102 DVA del 26-02-2016

Vicenza, li 20/02/2016

OGGETTO: OSSERVAZIONI RELATIVE ALL'ALLEGATO INFRASTRUTTURE AL DOCUMENTO DI ECONOMIA E FINANZA 2015

Il sottoscritto Dott. Gianluca Sidoti, nato a (), il , ivi residente in , ;

Il sottoscritto Dott. Angelo Tonello, nato a , il , ivi residente in , ;

- in relazione a quanto in oggetto;

PRENDONO ATTO

- Che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Dipartimento per le Infrastrutture, i Sistemi Informativi e Statistici – Direzione Generale per lo Sviluppo del Territorio, la Programmazione ed i Progetti Internazionali con sede in Roma, Via Nomentana, 2 comunica l'avvio, ai sensi degli articoli 13 comma 5 e 14 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., della consultazione per la procedura di Valutazione Ambientale Strategica del piano: Allegato Infrastrutture al Documento di Economia Finanza (DEF) - Novembre 2015.
- Che ai sensi dell'art. 10, comma 3 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. il procedimento di Valutazione Ambientale Strategica comprende la valutazione di incidenza di cui all'art. 5 del decreto del Presidente della Repubblica 357/1997 e s.m.i. in quanto il piano interferisce con le aree naturali protette afferenti alla rete Natura 2000 presenti nel territorio nazionale.

VISTO

- 1. l'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza 2014;
- 2. l'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza 2015;
- 3. Il 2° Piano Regionale dei Trasporti (PRT) della Regione Veneto, adottato dalla Giunta Regionale con provvedimento n. 1671 del 5 luglio 2005 e pubblicato sul Bollettino Ufficiale della Regione (BUR) n. 73 del 2 agosto 2005;
- 4. Il Piano d'Assetto del Territorio (PAT) del Comune di Venezia, adottato dal Comune di Venezia con la delibera n.5 del 30-31 gennaio 2012, nonché ratificato dalla delibera di Giunta della Provincia di Venezia n. 128 del 10/10/2014;



- 5. La delibera del CIPE n° 94 del 29/03/2006, riguardante il Collegamento Ferroviario AV/AC Verona – Padova (Corte dei Conti 07/11/2006, Registro 6, Foglio 130), pubblicata in Gazzetta Ufficiale il 23/11/2006, N° 219, Tipologia SUP;
- 6. La delibera del CIPE n° 69 del 27/05/2005, riguardante il Collegamento Ferroviario con l'Aeroporto Marco Polo di Venezia (Corte dei Conti 21/11/2005, Registro 5, Foglio 397), pubblicata in Gazzetta Ufficiale il 28/11/2005, N° 277, Tipologia ORD;
- 7. La delibera del CIPE n° 56 del 02/04/2008, riguardante il Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale - tratte Quarto D'Altino - San Donà - Portogruaro, Castelfranco - Vicenza, Treviso - Conegliano e Padova - Monselice (Corte dei Conti 03/12/2008, Registro 5, Foglio 206), pubblicata in Gazzetta Ufficiale il 13/01/2009, N° 10, Tipologia SUP;
- 8. La Sintesi non tecnica del Rapporto Ambientale dell'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza 2015 (Codice Elaborato SNT-001-ITA);

OSSERVATO

- Che nell'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza 2015 è inserita la Progettazione del collegamento ferroviario dell'Aeroporto Marco Polo di Venezia, il cui costo ammonta a 12,77 milioni di euro. Il progetto sopra descritto risulta trasmesso alla Commissione Europea per accedere alla Connecting Europe Facility;
- Che nell'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza 2015 risulta eliminato il progetto definitivo del *Sistema Ferroviario Metropolitano Veneto - II fase tratte Vicenza/Castelfranco, Treviso/Conegliano, Quarto d'Altino/Portogruaro, Padova/Monselice*, presente nell'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza 2014, nel quale si ravvisava uno stanziamento di 140 milioni di Euro, il quale copriva totalmente il costo dell'intero progetto;
- Che nell'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza 2015 è previsto un preventivo di spesa pari a 5,402 miliardi di euro, riguardante il collegamento ferroviario *AV/AC Verona - Padova*;
- Che la Sintesi non tecnica del Rapporto Ambientale dell'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza 2015, fornisce il Bilancio di Strategicità Ambientale, Economico-Sociale e Complessiva dei progetti presenti nell'Allegato Infrastrutture in oggetto;

CHIEDONO

1. Che il finanziamento presente nell'Allegato Infrastrutture in oggetto, destinato alla Progettazione del collegamento ferroviario dell'Aeroporto Marco Polo di Venezia, sia destinato alla redazione del Progetto Definitivo del collegamento ferroviario dell'Aeroporto Marco Polo di Venezia, realizzato sulla base del Progetto Preliminare approvato dal CIPE (Delibera n° 69 del 27/05/2005), il cui corridoio è inserito nel PAT del Comune di Venezia, al fine di evitare possibili interferenze di natura urbanistica;

2. Che sia inserito nell'Allegato Infrastrutture in oggetto, il progetto definitivo del *Sistema Ferroviario Metropolitano Veneto - II fase tratte Vicenza/Castelfranco, Treviso/Conegliano, Quarto d'Altino/Portogruaro, Padova/Monselice*, ripristinando i finanziamenti presenti nell'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza 2014;
3. Che sia rivalutato il preventivo di spesa del collegamento ferroviario *AV/AC Verona - Padova*, poiché, quello attuale, è il preventivo di spesa quantificato dal CIPE con delibera n. 94 del 29 marzo 2006, riguardante il fabbisogno complessivo della 1^ e 2^ fase. La 2^ fase riguardava la tratta Vicenza - Grisignano di Zocco, la cui realizzazione prevedeva la costruzione di un tracciato che sottoattraversava in galleria la stazione di Vicenza fino a Settecà, in prossimità dell'attuale fermata di Lerino, e poi proseguiva in affiancamento alla ferrovia esistente tra Lerino e Grisignano di Zocco. L'ipotesi progettuale contenuta nella 2^ fase sembra scartata per i forti costi (1,150 miliardi di euro) e per il risultato negativo dell'Analisi Costi - Benefici (valore attuale netto economico negativo pari a -504 milioni di euro, l'analisi di redditività del progetto evidenzia un tasso di rendimento interno economico del 3,80%). Alla luce delle nuove ipotesi progettuali dunque, sarebbe necessario l'aggiornamento dei preventivi di spesa;
4. Che sia data priorità alle opere che abbiano ottenuto un risultato positivo dalla VAS nel Bilancio di Strategicità Complessiva, finanziando, in primis, i progetti che hanno un Bilancio di Strategicità Complessiva "Molto Positivo", procedendo con ordine decrescente fino a quelli con Bilancio di Strategicità Complessiva "Negativo". Vanno pertanto rivisti i finanziamenti a tutte le opere non ancora cantierate che abbiano ricevuto un Bilancio di Strategicità Complessiva "Negativo", dirottandone i finanziamenti su progetti con un Bilancio di Strategicità Complessiva "Positivo" e "Molto Positivo";

Gli scriventi, fiduciosi in un Vostro attento esame riguardante le osservazioni esposte, per le quali sarà grata una risposta motivata delle decisioni prese, colgono l'occasione per porgere cordiali saluti.

FIRMA

(Dott. Gianluca Sidoti)



FIRMA

(Dott. Angelo Tonello)

