

Valutazione Ambientale Strategica dell' Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanze

Al Ministero dell'Ambiente, della tutela del territorio e del mare
Direzione Generale per le valutazioni e autorizzazioni ambientali
DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

e p.c. Al Ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture
Graziano Delrio
segreteria.ministro@pec.mit.gov.it

Al Presidente della
Commissione Ambiente, Territorio e Lavori Pubblici
della Camera dei Deputati
Ermete Realacci
REALACCI_E@CAMERA.IT

Alla Corte dei Conti
Sezione centrale di controllo
sulla gestione delle Amministrazioni dello Stato
sezione.controllo.gestione@corteconticert.it

Verona, 26 febbraio 2016

Oggetto: osservazioni sulla valutazione ambientale strategica relativa all'Allegato Infrastrutture 2015 – linea AV/AC Brescia – Verona

I sottoscritti, a proprio nome e in rappresentanza dei comitati cittadini,

Presentano le proprie osservazioni in merito all'Allegato Infrastrutture del Documento di Economia e finanza del 13 novembre 2015, ai sensi dell'art. 14 del D. Lgs. 152/2006, per la parte relativa alla infrastruttura ferroviaria AV/AC Milano-Venezia, tratta Brescia-Verona.

L'opera, sottoposta a Valutazione Ambientale Strategica pur se già “assentita”, come riportato nel Rapporto Ambientale pubblicato, con l'avviso di avvio di consultazione, sul sito del Ministero dei Trasporti, ha raggiunto tale stadio dell'iter burocratico sulla base di un parere positivo di Valutazione di Impatto Ambientale risalente all'anno 2003. Il successivo parere VIA è una procedura speciale, riferita solo per opere in variante; le numerose osservazioni del pubblico presentate al progetto definitivo del lotto funzionale Brescia-Verona della AV/AC Milano-Venezia non hanno potuto incidere sul parere positivamente espresso nel 2003.

Di fatto, quanto sopra lede i diritti delle persone e delle comunità interessate, in quanto contrasta con il comma 6 dell'art. 26 del Decreto Legislativo del 3 aprile 2006 n. 152, secondo il ***quale i progetti sottoposti alla fase di valutazione devono essere realizzati entro cinque anni dalla pubblicazione del provvedimento di valutazione dell'impatto ambientale***, e trascorso detto periodo,

la procedura di valutazione dell'impatto ambientale deve essere reiterata.

Nel caso in esame il rifacimento integrale della valutazione di impatto ambientale si rende indispensabile non per un mero adempimento ad obblighi normativi e per il rispetto degli aspetti formali dell'iter procedurale, ma perché in dodici anni i presupposti alla base del parere favorevole del 2003, già discutibili all'epoca, sono venuti a mancare, o sono stati smentiti dai fatti avvenuti con il trascorrere del tempo.

Il territorio interessato dal progetto, lungo la direttrice Brescia-Verona, ha subito delle grandi trasformazioni: dal punto di vista urbanistico e demografico, con l'espansione dei centri abitati e la crescita della popolazione residente, la costruzione di nuove vie di collegamento stradale e l'aumento del suolo edificato. Dal punto di vista economico: turismo e viticoltura in questi anni hanno avuto uno sviluppo straordinario. Il Lago di Garda (3° polo turistico in Italia, con 22 milioni di presenze annue), conferma il valore di questa zona, ricca di beni culturali, ambientali e paesaggistici. Viticoltura (1500 ettari coltivati a viti, 142 mila quintali di uva, 15 milioni di bottiglie, 70% di export), testimoniano il grande successo del vino Lugana nel mondo. Con l'eventuale passaggio della TAV si perderebbero 245 ettari di coltivato, pari al 25% della produzione, pari a oltre 12 milioni di fatturato annuo!

Cambiamenti che hanno fatto sorgere negli anni più recenti l'esigenza di un'economia che preservi l'ambiente, e che tragga la propria forza nel rispetto del contesto territoriale e la qualità di vita delle persone. Di tutto questo non si è tenuto conto nell'approvare il progetto definitivo (nel novembre 2014, e nel successivo iter), ignorando del tutto una valutazione sulle ricadute economico-sociali del progetto.

Non si comprende per altro come tale superficialità, collegata alla mancanza di programmazione per uno sviluppo sostenibile, abbia potuto essere ignorata nei lavori delle commissioni e nei Ministeri che voi rappresentate. Superficialità che traspare anche dallo stesso Rapporto Ambientale ora soggetto a consultazione: si nega perfino che il consumo di suolo per la costruzione di una nuova linea ferroviaria nel tratto tra Milano e Venezia sia consistente, per il solo fatto che l'opera interessa un ambito già "artificializzato".

Proprio perché il territorio è già altamente antropizzato, è necessario evitare nuove infrastrutture altamente impattanti e divoratrici di suolo e risorse naturali, preservando l'equilibrio esistente e tutelando le persone che vi abitano e che vi abiteranno. Nell'affermazione del Rapporto Ambientale sopra menzionata, si legge implicitamente anche la negazione degli "impatti cumulati" derivanti dalla costruzione di una nuova grande opera dove già sono presenti altre infrastrutture "lineari". Per citare un esempio, tra i tanti possibili: il rumore del passaggio del Tav andrebbe ad aggiungersi a quello della ferrovia e delle strade già esistenti. Di questi impatti, delle future conseguenze sul territorio e sui suoi abitanti di un progetto concepito molti anni or sono è stata data ampia documentazione dalle decine di osservazioni già presentate al progetto definitivo del lotto funzionale Brescia-Verona della linea AV/AC Milano-Venezia, che si invita a riesaminare.

Il parere della Commissione Speciale di Valutazione di Impatto Ambientale del 28 agosto 2003 ha escluso la possibilità di approfondire lo studio della cd. "Alternativa zero" motivandola anche con l'impossibilità da parte dell'attuale linea ferroviaria di sopportare l'incremento del numero di treni in transito e la relativa velocità/capacità di trasporto di merci e di passeggeri.

Tale previsione è stata smentita negli anni successivi dalle rilevazioni ISTAT dei dati di traffico ferroviario, e trascorso oltre un decennio, nessun nuovo tipo di treno merci è stato omologato per il transito sulle linee esclusivamente dedicate al Tav: l'alta capacità ferroviaria è rimasta finora un'utopia, destinata a rimanere sulla carta per insormontabili difficoltà tecniche.

Anche a fronte di una domanda stabile, si ritenesse indispensabile incrementare le potenzialità del

trasporto ferroviario, per spostare la mobilità di persone e merci dalla gomma alla rotaia, è stata comunque esclusa a priori e in via definitiva la possibilità di soddisfare l'incremento di traffico con soluzioni di miglioramento, ottimizzazione e potenziamento della linea ferroviaria già esistente.

Tale scelta appare insensata, anche alla luce dei miglioramenti della tecnologia avvenuti nel frattempo. Dal 31 gennaio 2016 i treni "Frecciarossa" transitano sulla linea storica Milano-Venezia, come dal 1 marzo 2016 anche i treni "Italo". Questa è la lampante dimostrazione di come la ferrovia esistente possa supportare treni ad alta velocità.

Lo stesso Allegato Infrastrutture 2015 prevede, per sfruttare in maniera efficace le risorse economico/finanziarie disponibili, interventi di ottimizzazione delle infrastrutture esistenti con interventi dal costo contenuto come investimenti in tecnologia, da affiancare ad azioni coordinate tra le diverse modalità a carattere organizzativo e gestionale.

Osservazioni mirate a proporre un progetto alternativo di questo genere sono già state presentate ai Ministeri competenti da alcuni Comuni collocati lungo la tratta.

Il potenziamento tecnologico della linea ferroviaria storica appare essere l'unica soluzione che garantirebbe la compatibilità ambientale sulla direttrice Brescia-Verona-Padova, realizzando comunque gli obiettivi prefissati dalla realizzazione dei corridoi "Ten-T", con il pieno conseguimento dell'Obiettivo Ambientale di riduzione di consumo di suolo, di prelievo di risorse e di produzione di rifiuti, citato nella documentazione di Valutazione Ambientale Strategica dell'Allegato Infrastrutture 2015.

Tale soluzione è anche l'unica in grado di tutelare il paesaggio, in particolar modo quello delle colline moreniche del Lago di Garda, come dispone la Convenzione Europea del Paesaggio del 20 ottobre 2000, ed evitare impatti e gravi interferenze in ambiti tutelati dalla rete europea Natura 2000 dei siti ecologici protetti, quale il laghetto del Frassino di Peschiera del Garda (Vr).

Nel parere di compatibilità ambientale rilasciato dalla competente commissione nel 2003, si legge che: "l'analisi economica presentata dal proponente illustra la possibilità di recuperare l'investimento in tempo particolarmente breve, in relazione alla tipologia e all'importanza dell'opera, con tassi di rendimento interno particolarmente elevati (tra il 14,10 e il 9,90%)."

Anche tale asserzione, valutata a distanza di tempo, appare priva di fondamento, smentita dai dati economici relativi alle tratte ad alta velocità già realizzate in Italia e in funzione da anni, e dagli attuali risultati non positivi delle ferrovie francesi. Ciò rende ancora più indiscutibile la necessità di valutare la soluzione alternativa del potenziamento della linea esistente, dai costi nemmeno lontanamente comparabili con il progetto di nuova linea a cui si vuole dar corso; un enorme esborso di denaro che si ipotizza remunerativo sulla base di ipotesi datate, e che appare incompatibile con le attuali necessità di riduzione del debito pubblico che rischia di alimentare fenomeni corruttivi, identici a quelli recentemente svelati dall'inchiesta "Sistema" sulle grandi opere e fenomeni di infiltrazione economica della criminalità organizzata, per la quale, "le regioni del centro-nord sono terra di conquista", come dichiarato solo pochi giorni fa dalla Direzione Investigativa Antimafia su cui ha richiamato l'attenzione anche il Procuratore della Repubblica di Brescia, alla recente inaugurazione dell'anno giudiziario.

Si chiede pertanto ai Ministeri proponenti e alle competenti Commissioni Parlamentari, che accolgano in sede di valutazione degli esiti della consultazione sulla Valutazione Ambientale Strategica dell'Allegato Infrastrutture 2015, alla luce delle osservazioni sopraesposte, le seguenti richieste:

- 1) Rifacimento dell'intera procedura di valutazione di impatto ambientale del lotto funzionale Brescia-Verona della linea ferroviaria AV/AC Milano-Venezia, con riesame delle

- osservazioni del pubblico già pervenute;
- 2) Analisi accurata delle alternative progettuali di potenziamento, ottimizzazione e miglioramento tecnologico della linea ferroviaria già esistente in tale tratta.

I sotto firmatari chiedono il ritiro immediato del progetto definitivo AV/AC Milano-Venezia tratta Brescia – Verona, così come proposto dall'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza 2015, anticipando che qualora ciò non avvenisse gli stessi si rivolgeranno alle sedi italiane ed europee atte a tutelare i diritti dei cittadini italiani da scelte politiche superficiali e sbagliate che, sotto le mentite vesti del pubblico interesse è in realtà interesse di pochi, che costringeranno i contribuenti a pagare e subire un'altra opera INUTILE.

Distinti saluti

Daniele Nottegar
Verona

Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza		
Elenco dei nominativi di vari cittadini ed altri Enti che hanno presentato le osservazioni sopra riportate.		
DVA-00_2016-0005262	29/02/2016	Sig. Marcello Giacomelli
DVA-00_2016-0005268	29/02/2016	Sigg. Alessandro Galante e Anna Rosa Gavazzi
DVA-00_2016-0005270	29/02/2016	Sig.ra Elena Mazzocchi
DVA-00_2016-0005271	29/02/2016	Sig.ra Alessandra Zanini, Sig. Roberto Saleri, Sig.ra Stefania Baiguera, Sig. Alessandro Fiketola, Sig. Marco Luterotti, Sig. Cristian Bonometti, Sig. Flavio Ferri, Sig. Paolo Bollin, Sig.ra Valentina Zanini, Sig. Ruggero Ponzanelli, Sig.ra Giulia Cavagna, Sig.ra Elena Patini
DVA-00_2016-0005274	29/02/2016	Sig.ra Francesca Casanova Sig. Stefano Magoni Sig. Mirko Abeni Sig. Graziano Baresi Sig. Matteo Abeni Sig. Gianmarco Gardoni Sig.ra Ilaria Buizza Sig.ra Manola Platto Sig.ra Daniela Ragazzi Sig.ra Giada Galesi Sig.ra Ramona Vezzoli Sig.ra Armida Garbellini Sig. Giuseppe Ferro
DVA-00_2016-0005276	29/02/2016	Sig. Sandro Bastioli
DVA-00_2016-0005277	29/02/2016	Sig. Maurizio Zanini
DVA-00_2016-0005278	29/02/2016	Sig.ra Bruna Perotti e Sig. Giulio Pagani
DVA-00_2016-0005280	29/02/2016	Sig. Angelo Polizzotto Sig. Paolo Scappini Sig.ra Luciana Pedri Sig. Manlio Bompieri Sig. Bruno Bernardini Sig.ra Raffaella Galeotti Sig. Sergio Maggi Sig.ra Rosalia Fasoli Sig.ra Cinzia Tomelleri Sig. Antonio Scorrano Sig.ra Claudia Caldogno Sig.ra Costanza Lunardi Sig.ra Maria G. Pignato
DVA-00_2016-0005292	29/02/2016	Sig.ra Raffaella Zuin
DVA-00_2016-0005295	29/02/2016	Sig. Ammar Kharrat, Sig.ra Marina Lusardi, Sig.ra Yasmin Kharrat, Sig. Omar Kharrat
DVA-00_2016-0005349	29/02/2016	Sig. Ammar Kharrat Sig.ra Marina Lusardi Sig.ra Yasmin Kharrat Sig. Omar Kharrat
DVA-00_2016-0005364	29/02/2016	Consorzio Colline Moreniche del Garda

DVA-00_2016-0006046	04/03/2016	Consorzio Colline Moreniche del Garda
DVA-00_2016-0005409	29/02/2016	Sig.ra Wilma Dandrea e Sig. Livio Tomio
DVA-00_2016-0006218	07/03/2016	Sig.ra Wilma Dandrea e Sig. Livio Tomio
DVA-00_2016-0005499	01/03/2016	Gruppo di cittadinanza attiva "Le mamme di Castenedolo"
DVA-00_2016-0005281	29/02/2016	Comitato "Parco delle Colline Moreniche del Garda"
DVA-00_2016-0006204	07/03/2016	Comitato "Parco delle Colline Moreniche del Garda"
DVA-00_2016-0005266	29/02/2016	Sig.ra Alessia Carini Sig.ra Grazia Angelina Tortorelli Sig.ra Giuseppina Picenni Sig. Luigino Mozzo
DVA-00_2016-0005267	29/02/2016	Sig. Tiziano Gianni
DVA-00_2016-0006054	04/03/2016	Sig.ra Luisa Sabbadini