

Ogg.: D.L.vo 152/2006, art.14.
VAS. Linea AV/AC
Montebello-Nodo Vicenza.
Osservazioni

Al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e
del mare
Direzione Generale per le valutazioni e
autorizzazioni ambientali
via Cristoforo Colombo 44
00147-Roma
DGSalvanguardiaambientale@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 Regione del Veneto
Palazzo Balbi
Dorsoduro 3901
30123-Venezia
protocollo.generale@pec.regione.veneto.it

All'ARPAV
Via Ospedale Civile24
35121-Padova
protocollo@pec.arpav.it

Raccomandata posta certificata

I sottoscritti a nome proprio e in rappresentanza dei Comitati Cittadini

OSSERVANO

quanto segue:

- 1) L'art. 11 del D.L.vo 152/2006 prevede che tutti i piani e programmi che possono avere impatti significativi sull'ambiente e sul patrimonio culturale siano assoggettati a **valutazione ambientale strategica** “**anteriamente all'approvazione del piano o del programma**, ovvero all'avvio della relativa procedura legislativa, e comunque durante la fase di predisposizione dello stesso. Essa e' preordinata a garantire che gli impatti significativi sull'ambiente derivanti dall'attuazione di detti piani e programmi siano presi in considerazione durante la loro elaborazione e prima della loro approvazione “.

E' quanto meno “anomalo” che la valutazione venga avviata non solo successivamente all'approvazione del piano, ma ad opere già eseguite, iniziate o progettate.

Va da sé che la valutazione fatta a posteriori non soddisfa né al dettato della norma, né alla finalità della stessa, che è quella di consentire le scelte meno impattanti per l'ambiente. Essa non può quindi sanare i provvedimenti amministrativi adottati in assenza di VAS, che sono annullabili a norma del c.5 dell'art.11 citato.

- 2) Il rapporto ambientale deve “individuare, descrivere e valutare gli impatti significativi che l'attuazione del piano o del programma proposto potrebbe avere sull'ambiente e sul patrimonio culturale”.

In funzione del ”carattere prettamente strategico” dell'Allegato Infrastrutture, nel rapporto presentato l'analisi delle varie componenti ambientali viene condotta in linea teorica, senza valutare in concreto gli impatti sullo specifico ambiente su cui insisterà l'opera, di cui peraltro è già individuata la localizzazione.

Strategico però non è sinonimo di astratto ed avulso dalla realtà.

Un'analisi che non tenga conto del mutato quadro economico conseguente alla crisi attuale, del mutato quadro normativo e programmatico anche a livello europeo, della disponibilità dei dati sui risultati ambientali, economici e finanziari delle tratte TAV già realizzate significa fare mero esercizio accademico.

Lo sanno bene i cittadini della provincia di Vicenza che sulla loro pelle sperimentano le conseguenze di una programmazione dissennata e di una esecuzione delle opere priva di ogni controllo.

Si trovano infatti a respirare aria inquinata, con un valore di pm10 che è il più elevato del Veneto, destinato ad aumentare in maniera esponenziale in conseguenza delle mega opere in corso di esecuzione e di quelle programmate (Pedemontana Veneta, Sistema Tangenziali, TAV, ecc.).

Si trovano a bere acqua e a mangiare alimenti contaminati da Pfas e da altri inquinanti, sicuramente causa di cancro e di altre malattie devastanti, con un livello di contaminazione della falda e dell'ambiente così esteso che ha assunto valenza europea e sul quale l'opera progettata andrà a interferire.

Si trovano sommersi dall'acqua esondata con frequenza pressoché annuale, in una situazione critica su cui le opere progettate impatteranno in modo consistente.

Si trovano con i rifiuti tossico-nocivi interrati come sottofondo stradale.

Si trovano ad essere soffocati dal cemento e privati di un paesaggio che è Patrimonio dell'Umanità, tutelato dall'Unesco, devastato dalla costruzione del” mostro” di Borgo Berga e della linea TAV/TAC.

Si troveranno poi con i paesi e la città sventrati dalle demolizioni previste in conseguenza della scelta di “quadruplicare” i binari in affiancamento alla linea storica, di moltiplicare le stazioni, di rivoluzionare l'intero assetto viario.

Si trovano costantemente a riscontrare che, nonostante continuamente emerga il collegamento delle c.d. grandi opere con fenomeni corruttivi, le sanzioni previste, qualora vengano applicate, non

rimedia ai danni provocati all'ambiente, in barba a tutti i principi normativi di precauzione e prevenzione.

Il tutto nell'assenza della politica e delle istituzioni.

3) Secondo quanto previsto dall'art.13 del D.L.vo 152/2006, al fine di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente il rapporto deve descrivere e valutare gli impatti significativi del piano, che sono stati riassunti negli obiettivi ambientali sintetici (OAS) del documento presentato.

In un diverso ordine di idee il Reg. UE "1315/2013 stabilisce orientamenti e priorità per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti. Il rapporto individua una serie di obiettivi economico-sociali (OES) coerente con le priorità ivi previste.

Gli interventi programmati sono stati valutati con l'attribuzione di un punteggio per ciascun obiettivo, ottenendo un punteggio totale per gli obiettivi ambientali ed un punteggio totale per quelli economico-sociali, salvo poi fare la somma algebrica dei punteggi così ottenuti.

Con il risultato che l'intervento in oggetto, con una valutazione ambientale completamente negativa, può ottenere un punteggio di strategicità complessiva positivo.

Con l'ulteriore risultato di aggirare tutte le norme comunitarie e nazionali volte alla tutela dell'ambiente, cui la VAS è preordinata.

Oggetto del presente procedimento è la VAS e non la strategicità complessiva.

4) Gli **impatti ambientali negativi** conseguenti al quadruplicamento dei binari, pur valutati negativamente nel loro complesso, sono comunque stati **sottostimati**.

Innanzitutto assimilando il quadruplicamento dei binari alla manutenzione della linea esistente.

È invece palese che si tratta di interventi con impatti ben diversi innanzitutto in termini di consumo di suolo: la quantità di suolo occupato da una nuova linea non varia infatti in relazione alla sua ubicazione, sia essa in affiancamento o meno.

Quando poi il quadruplicamento attraversa zone intensamente abitate e comporta lo sventramento di paesi e città non si può certo parlare di impatto ambientale trascurabile sia in termini di produzione di rifiuti da demolizioni, che si prospetta enorme, sia in termini di consumo di suolo per la ricollocazione delle famiglie e delle attività espropriate nonché di ulteriore consumo di suolo derivante da compensazioni immobiliari e variazioni di destinazione d'uso.

Vanno inoltre considerati, come previsto dall'art.4 del D.L.vo 152/2006, i danni derivanti ai beni materiali, che fin d'ora subiscono un notevole deprezzamento, e al fattore "uomo", in considerazione dello sconvolgimento arrecato alla vita delle persone dall'essere privati della casa di abitazione, frutto dei risparmi di una vita, o della sede della propria attività produttiva in un momento di particolare crisi.

Analoghe considerazioni valgono in merito agli impatti del quadruplicamento sulle aree naturali, sul paesaggio e sui beni culturali.

Per quanto riguarda poi la rispondenza all'obiettivo "incrementare la qualità dell'aria, il risparmio energetico e la riduzione dei gas climalteranti" attraverso lo spostamento di quote di traffico dalla gomma alla rotaia, si attribuisce un punteggio positivo, pur riconoscendo che l'entità dell'impatto dipende dalla domanda di trasporto intercettata, che si presume positiva solo perché si tratta di linee dal traffico elevato. Si tratta di una mera supposizione, senza il supporto di alcun dato, nonché senza alcuna verifica in merito al raggiungimento dell'obiettivo nelle tratte della stessa linea già realizzate.

Nella tratta Torino-Milano ad esempio il numero dei passeggeri che usufruiscono della linea AV/AC, non solo non è incrementato, ma è largamente inferiore a quello necessario a giustificare gli interventi.

Del resto il 95% dei viaggiatori è costituito da pendolari, studenti e lavoratori, che non potrebbero permettersi di affrontare i costi dei treni AV/AC.

Per quanto riguarda la rispondenza all'obiettivo "incrementare la resilienza ai cambiamenti climatici e alle altre calamità, anche riducendo il rischio idrogeologico" non viene attribuito alcun punteggio, ritenendo che gli interventi non presentino interazioni rilevanti.

In realtà nei progetti presentati per la tratta in oggetto è previsto l'inserimento di due nuove stazioni a Vicenza in zone di pericolosità idraulica da media ad elevata, un by-pass idraulico-automobilistico del fiume Retrone mediante un tunnel sotto Monte Berico, con modifica dell'alveo del fiume.

Le opere previste inoltre **interferiscono**, in tutta la tratta, con la "fascia di ricarica degli acquiferi", con "aree di primaria tutela quantitativa degli acquiferi", **con un' "area di produzione idrica diffusa di importanza regionale"** e "presentano profondità tali da sbarrare completamente le falde" e da determinarne l'innalzamento (*Progetto definitivo-Relazione generale illustrativa*).

La falda interessata per ampiezza è la seconda in Europa, ha un percorso complesso e non ancora conosciuto. E' utilizzata ad uso idropotabile per diverse province e risulta **contaminata da PFAS**. La contaminazione è già estesa all'intera catena alimentare. Il fenomeno coinvolge un bacino di 300-400mila persone, ed "ha una valenza europea" (*Regione del Veneto-ARPAV: il caso della contaminazione da sostanze perfluoroalchiliche in alcuni ambiti del territorio della Regione Veneto*).

Esiste dunque il pericolo concreto che le opere previste contribuiscano alla diffusione capillare degli inquinanti anche in zone non ancora toccate dal fenomeno, provocando un **ulteriore disastro ambientale**, tanto più che la linea si sviluppa in prossimità di siti contaminati o potenzialmente contaminati.

Con un impatto tragico non solo sulle acque, ma anche sulla salute dei cittadini, che è un bene primario costituzionalmente tutelato.

L'esperienza del Mugello, in cui tutte le sorgenti si sono seccate in conseguenza dei lavori della TAV, può insegnare qualche cosa.

Manca in ogni caso la valutazione degli impatti secondari, cumulativi e sinergici, prescritta dall'All.VI del D.L.vo152/2006

5) I risultati socio-economici positivi sono stati sopravvalutati.

Non esiste infatti "il miglioramento delle condizioni attuali di accessibilità attraverso la riduzione dei tempi di percorrenza": la scelta di quadruplicare i binari in affiancamento alla linea esistente comporta che, dato il contesto fortemente urbanizzato e la vicinanza delle stazioni, il treno viaggerà alla velocità dei treni attuali.

Il raggiungimento di altri obiettivi, come l'interoperabilità delle reti di trasporto, lo sviluppo di tecnologie innovative, la rimozione delle barriere amministrative e tecniche, è solo indiretto e non è legato alla scelta effettuata di implementare una nuova linea AV/AC, ma dipende o dall'operatività di altri interventi (collegamenti ultimo miglio) o da scelte eventuali e successive (scelte tecnologiche), o comunque dovute (rispetto dei requisiti tecnici).

La previsione di una nuova linea senza previa verifica della capacità della linea storica contrasta poi con l'obiettivo di un uso efficiente e sostenibile delle infrastrutture.

Il totale dei treni-giorno previsti a fine intervento, compresi i treni-merci, è di 164.

La capacità complessiva della linea attuale è di 250 treni, e quindi ampiamente in grado di soddisfare anche le esigenze prospettate in progetto.

Contrasta ancora con le indicazioni contenute nella Comunicazione UE 216/2013 “Strategia dell’UE di adattamento ai cambiamenti climatici”, che impone di privilegiare “l’ottimizzazione delle reti esistenti rispetto alla realizzazione di nuove e grandi opere ed effettuando una valutazione ponderata degli standard di efficienza delle infrastrutture rispetto alla loro funzionalità”.

L’ intervento in oggetto è poi ritenuto irrilevante rispetto all’obiettivo di migliorare la qualità delle infrastrutture in termini di accessibilità alle diverse categorie sociali.

E’ da ritenere invece che l’opera progettata abbia un impatto decisamente negativo.

L’elevata onerosità della nuova linea si ripercuote infatti nel prezzo proibitivo del biglietto –il più caro d’Europa- che rende i treni AV/AC inaccessibili al 95% degli utenti, che sono pendolari e studenti. Si ripercuote anche nel rincaro dei prezzi dei biglietti delle per le linee ordinarie e in un peggioramento del servizio per il traffico locale, oltre che in un aumento abnorme del debito pubblico, che ricadrà sempre su tutti i cittadini, con aumenti di tasse e tagli dei servizi essenziali.

6) L’art. 13 del D.L.vo 152/2006 prescrive che vengano descritte nel rapporto ambientale “le **ragionevoli alternative** che possono adottarsi in considerazione degli obiettivi e dell’ambito territoriale del piano o del programma stesso”.

Il rapporto deve inoltre contenere una “sintesi delle ragioni della scelta delle alternative individuate e una descrizione di come è stata effettuata la valutazione”.

Nulla di tutto ciò è contenuto nel rapporto presentato, non solo per le tratte della linea AV/AC già costruite, ma anche per quelle per cui non esiste ad oggi un progetto preliminare o definitivo approvato, e per cui sono da tempo disponibili varie ipotesi progettuali, come la tratta” Montebello-Grisignano.

7) L’intervento in oggetto manca dei requisiti necessari per l’inserimento nell’Allegato Infrastrutture del D.E.P., previsti dall’art. 4 c.2 del D.L.vo 228/2011 e dal D.P.C.M. 3/8/2012 quali: “l’analisi della domanda e dell’offerta attuale e di previsione”, “l’analisi delle alternative progettuali”, “ l’analisi della fattibilità finanziaria” (costi e ricavi), “l’analisi della fattibilità economica e sociale (analisi costi-benefici)”, lo studio dell’impatto ambientale, riferito alla soluzione progettuale individuata e alle possibili soluzioni alternative, ecc..

Per i motivi su esposti i sottoscritti

CHIEDONO

- che vengano accolti gli elementi di valutazione sopra forniti;
- che venga interrotto l’iter di approvazione del progetto in oggetto;
- che venga adottata la soluzione che può garantire il raggiungimento dell’obiettivo con gli impatti minori: l’ammodernamento e l’adeguamento della linea storica in modo da assicurare il passaggio dei treni “ad alta capacità” sui binari esistenti.

Vicenza, 27/2/2016

FRIZZARIN MARGHERITA - Comitato Popolare Ferroneri

nata a

residente a

C.I. n°

- Comune di

data del rilascio

scadenza

Margherita Frizzarin

BRUNELLI SIMONETTA

Nata a

residente a

in Via

C.I. n°

- Comune di

data del rilascio

- scadenza

Simonetta Brunelli

TOFFANEUO MONICA Comitato Popolare Ferroneri

nata a

residente a

C.I. n°

- comune di

data del rilascio

scadenza

Monica Toffaneuo

MANFRIN MIRIAM

Nata a il

residente a Vicenza in

C.I.

- Comune di

data del rilascio

- scadenza

Elmanfrin Miriam

MANFRIN GIANFRANCO

nato a Vicenza in via

C.I. comune di
vicenza scadevole

Giuseppe Raf

ROMANA CAODURO

nata a il
residente a via

C.I. Comune
rilasciato il Scadenza

Romana Caoduro

MARCO ZILIO

Nato ad il residente

C.I. rilasciata il
scadenza

Manfrin

ALBERTO CHESCHI

Nato a il
residente a via

C.I. rilasciato il
Scadenza

VRUKALO FRANOV MARKO

nato in _____ il _____

residente in _____

() in via _____

PATENTE DI GUIDA

Marko Franov Marko

FRANCESCA LEDER

nata il _____

a _____

PATENTE GUIDA

francesca leder

GIADA BARETTA

Comitato Cittadini
di Vicenza Est

Nata a _____ il _____

() il _____

Carta d'identità n. _____

Giada Baretta

VALENTE MONICA

NATA A _____

IL _____

C.F. N° _____

PATRIZIA CORA

C.I. _____

Comune di Teolo ~~Teolo~~

FRANCESCA CORA

C.I. _____

Comune _____

F. Cora n. PD

EMILIO BAGARELLA

NATA _____

IL _____

C.I. _____

Emilio Bagarella