

San Bonifacio 01/03/2016

Spett.le
Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali
Divisione II - Sistemi di Valutazione Ambientale
via Cristoforo Colombo 44
00147 Roma

(PEC) DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

Alla Cortese Attenzione del R. U. P. Carlo Di Gianfrancesco

I sottoscritti Vasco Carradore residente a San Bonifacio, Lorenzo Albi, Vicepresidente di Legambiente Verona, Marisa Velardita Presidente di Italia Nostra Verona presentano alcune considerazioni ed Osservazioni in merito all'avviso dell'avvio del procedimento finalizzato all'ottenimento della V. I. A. relativamente alle Opere in Variante al progetto definitivo della linea ferroviaria AV/AC Verona - Padova - 1° lotto funzionale Verona Porta Vescovo - Bivio Vicenza

Premessa:

Inquadramento storico della linea AV/AC Verona - Padova nel tratto ricadente nel territorio del Comune di San Bonifacio

La prima ipotesi di tracciato della linea AV/AC prevedeva il passaggio a sud del Comune di San Bonifacio, in affiancamento della (allora futura) SP 38 "Porcilana".

Ad oggi la SP38 è stata completata fino al 4° stralcio che arriva fino all'incrocio con la SP 7.

Per il completamento manca il quinto stralcio, ancora a livello di studio di fattibilità da parte della Provincia, che rappresenterebbe il collegamento tra l'attuale inserimento sulla SP 7 fino alla strada provinciale della Val D'Alpone, a nord del Comune di Monteforte realizzando la circonvallazione est del Comune di San Bonifacio.

Questa arteria rappresenta per il territorio l'alternativa alla SR11 "Padana Superiore" e quindi il suo utilizzo, parziale o totale come strada di cantiere, farebbe riversare il traffico ancora sulla SR11 vanificando le motivazioni per le quali era stata realizzata.

La Regione Veneto, con voto della CTR - Commissione Tecnica Regionale - sezione Ambiente - n° 1537 del 17/09/1992 formulò un parere di **non compatibilità** dal punto di vista ambientale fornendo nel contempo indicazioni sulla individuazione di un tracciato alternativo secondo le prescrizioni contenute nel medesimo dispositivo della CTR:

Tali prescrizioni richiedevano:

- la **complanarità ad assi infrastrutturali esistenti** al fine di evitare una nuova frattura nel territorio, per realizzare un considerevole risparmio di suolo e per limitare gli effetti negativi in termini di paesaggio e di inquinamento acustico.

Nel 1996 fu proposto da Italferr un nuovo tracciato, a Nord di San Bonifacio, in affiancamento all'autostrada A4-Milano - Venezia, tracciato che è stato recepito nel Piano Regolatore Generale approvato dalla Regione Veneto con delibera della Giunta n° 1254 del 18 Aprile 1998 (Bollettino Ufficiale della Regione Veneto 08/05/1998.n° 40).

Ma anche questa ipotesi incontrò il parere contrario di Comuni contermini.

Successivamente il Ministero dei Trasporti e della Navigazione con decreto n° 46/T del 01/04/1999 istituì un Tavolo Istituzionale con il compito di individuare, attraverso l'analisi di alternative diverse, la migliore soluzione di tracciato della tratta AV/AC Verona - Padova e che fosse condivisa da tutti gli Enti interessati.

Le Amministrazioni Provinciali furono incaricate di coordinare il lavoro per i Comuni di competenza attraverso diversi incontri di approfondimento.

Nel corso del 1999 furono effettuati, fra gli altri, quattro incontri di coordinamento (due a Verona il 12 ed il 27 maggio, uno a Venezia il 28 luglio ed uno a Roma il 6 luglio) per discutere del nuovo tracciato in affiancamento alla linea esistente.

In questi incontri, nei quali si discusse del "tracciato in centro" al paese, non vennero mai illustrate le ragioni che portarono all'abbandono dell'ipotesi a Nord lungo la A4.

A questo tavolo le richieste che il Comune di San Bonifacio avanzò furono:

"...il Comune di San Bonifacio si dice pregiudizialmente contrario ad un tracciato che consenta una velocità maggiore di 180 km/h. In ogni caso necessita di opportune specifiche della TAV sui seguenti punti ritenuti problematici:

- 1. L'innesto della linea deve avvenire prima del torrente Alpone*
- 2. La strada S. Marco (adiacente alla linea storica).*
- 3. Il cavalcavia per Monteforte*
- 4. Spostamento verso Ovest del nuovo posto di movimento merci.*
- 5. Cavalcavia di Locara e "aggiustamento" della curva del tracciato.."*

(dal verbale di una riunione tenuta in Provincia di Verona il 25/06/1999 - Prot. n° 15487 del Comune di San Bonifacio e firmato dal Consigliere delegato per l' AV/AC Giampaolo Provoli attuale Sindaco).

Il 22/03/2000 a Roma, presso il MIT, venne stilato un "Documento di indirizzo" conclusivo del Tavolo Istituzionale per gli approfondimenti progettuali (con allegati i verbali delle riunioni di coordinamento già citate) che, a pag. 9, per il Comune di San Bonifacio dice:

"Dovrà essere ridotto il grave impatto sulla Cantina Sociale e dovrà essere previsto un adeguato intervento di mitigazione e compensazione del danno urbano ed ambientale prodotto sulla frazione di Locara."

Recependo così, almeno parzialmente, le osservazioni prima citate.

A questo si aggiunse quanto dichiarato dall'Ing. Lucio De Lauro il 06/12/2004 nel corso del 4° incontro tecnico Gruppo di lavoro TAV (protoc. Comune di San Bonifacio n° 35156 del 09/12/2004).

*"...L'ing. De Lauro comunica alla Commissione che, su richiesta del Sindaco Polo, ha svolto una rapida indagine dalla quale emerge che il motivo della variazione del tracciato dall'ipotesi a Nord del 1996 all'attuale proposta in affiancamento alla linea storica, è avvenuto in conseguenza del Tavolo Istituzionale, del quale consegna copia del Documento di Indirizzo finale. **Al tavolo, nelle riunioni svoltesi nella sede della Provincia di Verona il Comune di San Bonifacio era rappresentato dall'ex consigliere comunale Giampaolo Provoli. Questa, secondo la Regione, è la spiegazione sufficiente a validare la variazione.** Se San Bonifacio ritiene di non essere stato sufficientemente tutelato e rappresentato, dovrà rivolgersi"*

Quindi il tracciato a Sud di San Bonifacio ha ricevuto dalla Regione Veneto parere di non compatibilità sotto il profilo ambientale mentre il tracciato in affiancamento alla linea esistente ha ricevuto il consenso dell' Amministrazione di San Bonifacio e, per ironia della sorte, chi allora (come Consigliere comunale delegato all'Alta Velocità e come Amministrazione tutta rappresentata dal Sindaco Rinaldi) ha acconsentito a quel tracciato oggi, da Sindaco, dipinge quella scelta come il male assoluto per il paese.

L'ipotesi del tracciato a Sud di San Bonifacio venne riproposta da un'interrogazione dell' On. Francesca Martini nel 2003.

Nella risposta del Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Ugo Martinat in data 07/10/2003 all'interrogazione dell' On. Francesca Martini n. 5-02293-Tratta ferroviaria Verona - Padova si legge *"....la soluzione a sud ..è stata a suo tempo scartata dal "Tavolo Istituzionale", in relazione alle elevate interferenze che la stessa comporterebbe sulle attività agricole e industriali ivi esistenti.*

Un siffatto tracciato, infatti, anche se previsto in parziale affiancamento alla SP 38 "Porcilana", comporterebbe la chiusura dell'abitato di San Bonifacio tra due linee ferroviarie, quella esistente e quella nuova, a sud;...la frammentazione trasversale da est a ovest del territorio del Comune in questione su cui insistono l'autostrada Verona - Padova, la linea ferroviaria esistente e la nuova linea AV/AC..".

Più recentemente, nel parere n. 473 del 28/07/2010, la Commissione VIA e VAS del MATTM relativamente al progetto preliminare sul "Nuovo Sistema delle Tangenziali Venete Verona - Vicenza - Padova" nella risposta all'osservazione n° 58 ha scritto *"...Per ciò che riguarda la possibilità di "spostare" il tracciato a sud di San Bonifacio, tale ipotesi, a sua volta già oggetto di osservazione in sede di VIA Regionale, non è stata perseguita al fine di non creare un ulteriore corridoio infrastrutturale in prossimità dell'abitato di San Bonifacio già interessato dai corridoi dell'autostrada A4, dalla linea ferroviaria Milano - Venezia e dalla realizzanda linea ferroviaria AV/AC.*

Quindi fino ad oggi la possibilità di prevedere il tracciato della nuova linea AV/AC o di una infrastruttura di pari gerarchia a Sud di San Bonifacio pur riproposta a varie riprese non ha avuto esito positivo per molteplici ragioni che qui si chiede di ribadire.

Facendo seguito alle decisioni del "Documento conclusivo del tavolo istituzionale" del 22/03/2000 venne predisposto il progetto preliminare, che prevedeva l'attraversamento del territorio del Comune di San Bonifacio in affiancamento alla linea esistente, e venne protocollato presso il Comune di San Bonifacio l' 8 Novembre 2001 e discusso in Consiglio Comunale il 20 e 22 Maggio 2003.

La regione Veneto approvò quel progetto preliminare con delibera n° 1744 del 18/06/2004 con allegato il parere n° 80 del 14/06/2004 della Commissione VIA regionale.

Il progetto preliminare ottenne il pare favorevole con prescrizioni e raccomandazioni della Commissione VIA e VAS del MATTM il 06/12/2005.

Da ultimo il CIPE con delibera n° 94 del 29/03/2006 approvò, in sede tecnica, con prescrizioni e raccomandazioni, il progetto preliminare *" del collegamento ferroviario AV/AC Verona - Padova, limitatamente alle tratte di prima fase tra Verona e Montebello Vicentino e tra Grisignano di Zocco e Padova. Per il tratto tra Montebello Vicentino e Grisignano di Zocco viene individuato il solo corridoio nell'ambito del quale si colloca il tracciato."*

Il progetto è stato poi registrato alla Corte dei Conti il 07/11/2006 e pubblicato nella G.U.R.I. il 23/11/2006. Con il Contratto di Programma 2012-2016 tra il Ministero delle infrastrutture ed RFI sono state individuate e finanziate (369 M€) le attività costituenti il 1° lotto costruttivo della sub-tratta Verona - Vicenza che comprende:

- Le attività progettuali relative alla Verona - Vicenza ed agli interventi necessari all'ingresso dell'AV nel Nodo di Verona.
- Le opere civili maggiormente significative situate sul tratto di linea compreso tra Verona e San Bonifacio , che costituisce "invariante" rispetto ad eventuali sviluppi progettuali sull'interconnessione di Vicenza.

Inoltre il 10/11/2014 il CIPE ha reiterato i vincoli preordinati all'esproprio sugli immobili interessati dalla realizzazione dell'intervento -Collegamento ferroviario AV/AC Verona - Padova- limitatamente alle tratte di prima fase tra Verona e Montebello Vicentino e tra Grisignano di Zocco e Padova.

Quindi ad oggi esiste un solo progetto che ha avuto la procedura corretta ed è il Progetto preliminare che prevede il passaggio in affiancamento alla linea esistente.

Inquadramento urbanistico generale

La proposta più avanti sostenuta non intende solo entrare nel merito specifico di una scelta infrastrutturale, ma ha l'ambizione di raccordarsi con un più ampio processo sempre più necessario (e forse già nei fatti iniziato) di profonda innovazione del modo di "fare urbanistica" e di gestione della politica del territorio. Tratto comune di tale processo è il recente moltiplicarsi di proposte, riflessioni e studi sull'opportunità/necessità di ridurre il consumo di suolo. Si elencano di seguito alcuni di essi, con poche righe di commento.

Progetto di legge n. 40 del 2015 della Regione Veneto dal titolo "Norme per il recupero di suolo all'uso agricolo e ambientale per lo sviluppo sostenibile del Veneto".

All'art. 1 (finalità) afferma:

1. *La Regione del Veneto, in armonia con i principi stabiliti dall'articolo 8 dello Statuto, riconosce il suolo quale **bene comune** e risorsa ambientale limitata non rinnovabile.*

2. *La Regione del Veneto salvaguarda il suolo e il paesaggio quali elementi costitutivi del sistema rurale e quali risorse economiche e culturali dirette al soddisfacimento dei bisogni primari della comunità, alla tutela della biodiversità, alla rigenerazione del territorio e dell'ambiente, al conseguimento di utilità pubbliche quali la qualità dell'aria e dell'acqua, la difesa idrogeologica, la produzione agroalimentare, la qualità della vita di tutta la popolazione.*

In questo contesto assumono particolare rilevanza nella regione le seguenti funzioni del suolo:

- a) la produzione di alimenti e biomasse garantendo supporto e nutrimento delle piante;*
- b) immagazzinamento e la depurazione delle acque;*
- c) la regolazione dell'assetto idraulico;*
- d) il riciclo degli scarti delle attività antropiche e delle biomasse in generale;*
- d) la regolazione del ciclo dell'azoto tramite la sua fissazione;*
- e) la regolazione dei flussi di gas serra.*

3. *La Regione del Veneto, allo scopo di non consumare ulteriore suolo e di prevenire l'abbandono delle aree agricole, prevede negli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica di livello regionale misure idonee a recuperare all'uso agricolo e ambientale il proprio territorio e in particolare a recuperare i nuclei rurali e le aree dismesse, ivi comprese quelle interessate dall'incuria del bosco.*

*Prevede altresì che al fine di minimizzare le perdite dei servizi ecosistemici, **siano adottate misure volte a ridurre il più possibile la sottrazione di aree naturali e forestali a seguito dell'estensione delle aree urbane e della realizzazione di infrastrutture.***

A tale scopo promuove inoltre, ove possibile, la restituzione delle aree urbanizzate alle attività primarie.

Progetto di legge n. 14 del 2015 della Regione Veneto dal titolo "Disposizioni per il contenimento del consumo di suolo, la rigenerazione urbana e il miglioramento della qualità abitativa"

Art. 1 - Obiettivi.

1. *La presente legge, in accordo con quanto previsto dall'articolo 2, comma 2, lettera d), della legge regionale 11/2004, al fine di promuovere e tutelare l'ambiente, il paesaggio e l'attività agricola, detta specifiche disposizioni affinché gli strumenti di governo del territorio, nel rispetto dei criteri di sostenibilità e di contenimento del consumo di suolo, orientino gli interventi di trasformazione urbanistico - edilizia prioritariamente verso le aree già urbanizzate, degradate, o dismesse o sottoutilizzate, ai fini della loro riqualificazione e rigenerazione.*

2. ***Il suolo, quale risorsa limitata e non rinnovabile, è bene comune** di fondamentale importanza per l'equilibrio ambientale, la salvaguardia della salute, la produzione agricola finalizzata all'alimentazione umana e animale, la tutela degli ecosistemi naturali e la difesa dal dissesto idrogeologico.*

Disegno di legge n. S-1734 presentato in Senato il 23/12/2014 dalle senatrici Laura Puppato ed Anna Finocchiaro dal titolo "Riconversione ecologica delle città e limitazione al consumo di suolo"

Dalla relazione si legge:

*"...Un ultimo aspetto da considerarsi fondamentale è la previsione **della partecipazione democratica al processo di definizione e realizzazione delle opere che pure si rendono necessarie.***

*Come già avviene in altri Paesi europei, non solo va rafforzato il ruolo degli organi territoriali rappresentativi, attribuendo loro un peso fondamentale nella definizione di ogni progetto che impatti sul loro territorio, **ma vanno altresì anche coinvolte le comunità toccate dagli interventi, pubblici e privati, specie se si tratti di opere di carattere nazionale, onde evitare altre vicissitudini come quelle già viste recentemente in Val di Susa....***

art. 5

"...Nella programmazione e realizzazione di autostrade e strade, comunque classificate, linee e impianti per il trasporto su rotaia, elettrodotti e oleodotti, infrastrutture civili, industriali, commerciali, è vietata la frammentazione degli ecosistemi.

Essa può essere autorizzata esclusivamente nel caso di comprovate esigenze, purché sia di impatto ridotto, garantendo la predisposizione di misure di compensazione e mitigazione che assicurino la connettività biologica....

L'interpretazione dell'estensore del disegno di legge è che sono da utilizzare i corridoi infrastrutturali esistenti mediante la creazione di corridoi di trasporto plurimodali e non ne devono essere creati di nuovi.

Pubblicazione del CNR presentata a luglio 2015 all'EXPO di Milano sul tema "Nutrire il pianeta":

Il consumo di suolo: strumenti per un dialogo

*"...secondo un recente rapporto ISPRA (Istituto Superiore per la Protezione e Ricerca Ambientale) negli ultimi 25 anni **il consumo di suolo in Italia ha raggiunto livelli insostenibili: 7 mq al secondo...***

...Produzione alimentare: vogliamo mangiare prodotti italiani e guardiamo con sospetto i generi alimentari importati dall'estero, ma poi permettiamo che le nostre pianure più fertili vengano edificate o espropriate per costruire infrastrutture.

Questa idiosincrasia pone la società e la politica davanti ad una scelta e ad azioni coerenti.

Come impieghiamo il suolo per fare economia e PIL? Vogliamo un modello in cui il terreno venga coltivato per trarne alimenti oppure inseguiamo un modello in cui si trae profitto dal consumo del suolo?

*Nel secondo caso occorre rinunciare ad una parte di sovranità alimentare e vincolarsi alle importazioni. Proprio in un momento storico in cui intere nazioni investono in terreni agricoli all'estero (fenomeno del "land grabbing" = letteralmente «**accaparramento della terra**»), noi distruggiamo i nostri terreni agricoli...."*

Le Regioni in cui in questi anni si è consumato più suolo sono il Veneto e la Lombardia e tra le Province, Verona è tra le prime 10 province d'Italia per consumo di suolo: la tendenza deve essere invertita!!

Si tratta, come si vede, di interventi molto diseguali: e nessuno pare cogliere (o ritiene opportuno cogliere, o afferma esplicitamente che non è sua intenzione cogliere) quello che è il vero nodo della questione.

Chiediamoci allora perché la limitazione (l'eliminazione ...) del consumo di suolo si afferma come un obiettivo sempre più condiviso: non può trattarsi solo di un'ideologia alla moda, ma devono esistere ragioni più strutturali e profonde.

E queste consistono nell'esaurimento di un'idea di città (e di territorio) che da alcuni decenni ha guidato le trasformazioni urbanistiche, e che, da tempo, non pare in grado di mantenere le sue promesse.

Il tipo di città alla quale si fa riferimento è quella che ormai si usa chiamare *città diffusa*, intendendo con questo la pratica della dispersione ingovernata di infrastrutture e funzioni urbane su un territorio ritenuto genericamente disponibile ad esse, nel quale tutto potesse andare dappertutto, quasi senza alcun criterio.

Si è così prodotta una vasta periferia indistinta a bassa densità, che ha offuscato le qualità urbane ereditate dal passato, sostituendole con un *continuo* costruito senza regole e senza gerarchie.

Questo parve tuttavia un prezzo accettabile per una generale riduzione dei costi insediativi, che sarebbe andata a beneficio di tutti.

L'edificazione *sparsa* sarebbe stata meno gravata da rendite *immobiliari*; essa avrebbe certamente comportato maggiori costi infrastrutturali e della mobilità, ma ampiamente compensati da quello sgravio; per di più sarebbe stato salvaguardato anche un certo incremento diffuso della rendita *fondaria* a beneficio dei proprietari di terreni.

Si sosteneva (e si teorizzava) che l'equilibrio dei diversi fattori economici (rendite immobiliari e fondarie, costi infrastrutturali e della mobilità) avrebbe in ultima analisi prodotto un risparmio sui costi finali degli insediamenti.

Ed in effetti per un certo periodo così fu (o così apparve con qualche trucco contabile); ma ora quegli equilibri sono saltati e questo pone con forza l'esigenza di un *nuovo modo di fare Urbanistica*, che si impone quindi per cogenti ragioni economiche, e non solo per un più o meno precario senso comune.

Quali caratteri avrà quel *nuovo modo*?

Sarà scelta la tesi che il *proprietario* è il padrone assoluto dei suoi beni, oppure si terrà conto del fatto che il fenomeno dell'edificazione produce effetti non solo sui beni in proprietà del privato, "... *ma anche sui beni che sono in proprietà collettiva di tutti, come il paesaggio, che, essendo un aspetto del territorio, è in proprietà collettiva del popolo, a titolo di sovranità*" (Paolo Maddalena)?

Appare evidente che l'inizio di una qualunque riflessione al riguardo non potrà che muovere da una concezione condivisa di *territorio*.

Da qualche anno ha fatto irruzione nel dibattito politico globale il concetto di *bene comune*; ed anche il nostro Paese non ne è del tutto estraneo.

"*Ci sono beni che non coincidono né con la proprietà privata, né con la proprietà dello Stato, ma esprimono dei diritti inalienabili dei cittadini; questi sono i 'beni comuni': dal diritto alla vita al bene primario dell'acqua, fino alla conoscenza in rete; tutti ne possono godere e nessuno può escludere gli altri dalla possibilità di goderne*" (Stefano Rodotà).

Si sostiene qui che per la definizione di un *nuovo modo (di fare Urbanistica)* ha senso considerare il territorio uno di tali beni (ed anche le iniziative legislative citate lo definiscono così).

Ma il territorio è normalmente di proprietà privata: come può quindi essere definito un *bene comune*, dato che come tale non dovrebbe coincidere con essa (né con quella statale), come Rodotà insegna?

E allora?

Allora **si può ancora sostenere che il territorio possa essere considerato un *bene comune* non tanto nella sua forma statica (di mera proprietà), ma piuttosto nel momento delle sue trasformazioni.**

E' nel momento della sua trasformazione che il territorio può perdere o vedere offuscato il suo carattere di *bene comune*; che invece gli può essere attribuito e che in assenza di trasformazioni tende a mantenere.

E' allora, se si ritiene che il territorio sia questo, si chiarisce con nitidezza che cosa devono essere le trasformazioni sul territorio, pur questo di proprietà privata: ad esse allora si applica la lettera dell'art. 41 della Costituzione Repubblicana, che vale la pena di ricordare:

"... *L'iniziativa economica privata è libera.*

Non può svolgersi in contrasto con l'utilità sociale o in modo da recare danno alla sicurezza, alla libertà, alla dignità umana.

La legge determina i programmi e i controlli opportuni perché l'attività economica pubblica e privata possa essere indirizzata e coordinata a fini sociali ...".

Per due volte in poche righe si afferma il principio della *utilità* o *dei fini sociali* della iniziativa privata; altri tre riferimenti simili si trovano in articoli limitrofi (del Titolo III).

Sono pensabili limitazioni alla proprietà privata, in vista dell'*utilità* e *dei fini sociali*, dei quali parla la Costituzione ed il territorio è un immenso deposito?

L'attenzione allo spreco di suolo è tra queste, ma essa non può diventare (ideologicamente) fine a se stessa, ma essere fin d'ora una parziale anticipazione di un *nuovo modo (di fare Urbanistica)* in via di elaborazione.

In altri termini si sostiene che la riduzione (l'eliminazione) dello spreco di suolo non è un *fine in sé* (pena la sua debolezza), ma un effetto collaterale (gradito ..!) di un più generale processo riformatore della politica del territorio e dei suoi strumenti.

Per quell'effetto collaterale possiamo anche inventare uno slogan: **costruire sul costruito.**

Per quanto detto *costruire sul costruito*, oltre che postulato in prospettiva, può essere il criterio fin d'ora convenuto anche per le decisioni immediate (in attesa che la norma disciplini questi concetti sarebbe auspicabile adottare fin da subito comportamenti virtuosi in questo senso).

Tra le decisioni immediate ricorrono le localizzazioni di aree, di funzioni, di infrastrutture (che è quello che qui interessa) e le coerenze ed integrazioni reciproche.

Per quanto detto pare obbligatorio un tracciato che si affianchi ad una infrastruttura esistente di pari rango: cioè che si costruisca sul costruito: o, quanto meno, a ridosso di esso.

Osservazioni

Osservazione n. 1

Premesso che l'art 166, comma 1 del D.lgs 163/2006 dice che *"Il progetto definitivo delle infrastrutture e' integrato da una relazione del progettista attestante la rispondenza al progetto preliminare ed alle eventuali prescrizioni dettate in sede di approvazione dello stesso con particolare riferimento alla compatibilita' ambientale ed alla localizzazione dell'opera."*

Considerato che è stata introdotta una variante sostanziale tra il km.12+725 ed il km.29+482 sul complesso del sub-lotto 1 che va dal km. 0+00 fino al km. 32+525.

Considerato che la variante interessa più del 50% della tratta, fatto che ha avuto come conseguenza la necessità di un nuovo SIA oggetto delle presenti osservazioni ai fini VIA del MATTM.

Considerato che la tratta tra Montebello Vicentino e Bivio Vicenza è priva di Progetto Preliminare.

Si chiede come possano sussistere le condizioni per presentare una "Relazione del progettista ai sensi dell'art. 166 comma1 del D.Lgs. 163/2006".

Osservazione n. 2

Premesso che l'art 167 del D.Lgs. 163/2006, ai commi 6 e 7, prevede che le varianti al Progetto Preliminare sono deliberate dal CIPE come unico soggetto individuato e competente,

Si chiede come può essere che un soggetto privato presenti un progetto definitivo modificando e disattendendo le indicazioni contenute nella delibera del CIPE, la n° 94/2006, di approvazione del progetto preliminare.

Osservazione n. 3

Premesso che l'art 167 del D.Lgs. 163/2006, ai commi 6 e 7, dispone che le varianti al progetto preliminare sono deliberate dal CIPE

Considerato che (al comma 7-bis) si afferma che le varianti *"...devono essere strettamente correlate alla funzionalità dell'opera e non possono comportare incrementi di costo rispetto al progetto preliminare"*

Si chiede come si possa incrementare l'impegno di spesa da 4483 M€ del preliminare (3333 per la prima fase Verona e Montebello Vicentino e tra Grisignano di Zocco e Padova e 1150 per la seconda fase tra Montebello Vicentino e Grisignano di Zocco) a 5402 M€ previsti nell'ultimo aggiornamento del Contratto di Programma tra RFI ed il Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti del 09/12/2014.

Osservazione n. 4

Premesso che la Legge di Stabilità 2014-Legge 147 del 27/12/2013 - ha previsto all'art. 1 comma 76 che le tratte Brescia - Verona - Padova della linea ferroviaria AV/AC Milano - Venezia sono realizzate con le modalità previste dalle lettere b) e c) del comma 232 e dai commi 233 e 234 dell'art. 2 della legge 191/2009 (e cioè per "lotti costruttivi individuati dallo stesso CIPE") mentre il cosiddetto "Progetto Definitivo" descrive come "Lotto funzionale" la tratta Verona Porta Vescovo - Bivio Vicenza".

Considerato che il progetto preliminare approvato dal CIPE con delibera 94/2006 ha suddiviso la linea Verona - Padova in sette lotti costruttivi.

Visto che il General Contractor presenta il Progetto definitivo come "lotto funzionale",

Si chiede di sapere come sia possibile che un soggetto privato modifichi la delibera del CIPE la cui validità è stata riconfermata dalla successiva delibera del CIPE del 10 Novembre 2014 sulla reiterazione dei vincoli preordinati all'esproprio (sono stati reiterati i vincoli del progetto preliminare).

Osservazione n. 5

Premesso che l'allegato XXI- Allegato Tecnico di cui al comma 1 dell'art. 164 del D.Lgs 163/2006, che disciplina le norme per la progettazione, nella parte dedicata al piano particellare degli espropri dice che: "*Per ogni ditta va inoltre indicata l'indennità di espropriazione determinata in base alle leggi e normative vigenti, previo apposito sopralluogo*",

Considerato che questo dispositivo non è stato rispettato in tutte le sue parti.

Si chiede come può essere depositato un progetto senza rispettare tutte le disposizioni in materia e come può essere predisposto un conto economico che evidenzi le spese se non è indicata la previsione (a norma di legge) di un capitolo di quel conto economico.

Osservazione n. 6

Premesso che il Progetto preliminare è tra Verona e Padova, mentre il definitivo è tra Verona Porta Vescovo - Bivio Vicenza.

Considerato che la legge consente di avere più progetti definitivi parziali "*... a condizione che tali progetti siano riferiti a lotti idonei a costituire parte funzionale, fattibile e fruibile dell'intera opera e che siano dotati di copertura finanziaria...*" (art. 166 comma 5-ter D. Lgs 163/2006).

Attraverso il Contratto di Programma 2012-2016 tra il Ministero delle infrastrutture ed RFI sono state individuate e finanziate (con 369 M€) le attività costituenti il 1° lotto costruttivo della sub-tratta Verona - Vicenza che comprende:

- Le attività progettuali relative alla Verona - Vicenza ed agli interventi necessari all'ingresso dell'AV nel Nodo di Verona.
- Le opere civili maggiormente significative situate sul tratto di linea compreso tra Verona e San Bonifacio , che costituisce "invariante" rispetto ad eventuali sviluppi progettuali sull'interconnessione di Vicenza.

"...Il decreto MIT/MEF del 13/11/2014 attuativo dell' art. 3 comma 2 lettere a) e b) della Legge 164/2014.....

("Sblocca Italia") ha assegnato all' "ulteriore lotto AV/AC Verona - Padova" finanziamenti per 90 M€; il medesimo decreto ha definito le condizioni di revoca del finanziamento "*.....Invio entro il 30/06/2015 del progetto definitivo della tratta Verona - Vicenza per la convocazione della conferenza dei servizi.*"

Termine prorogato al 31/08/2015 e poi successivamente al 31/10/2015.

La linea AV/AC Verona - Padova ha una copertura finanziaria, ad oggi, di 459 M€, a fronte di un'ipotesi di spesa per la tratta Verona - Vicenza di 4.153 M€ (come risulta dall'aggiornamento del Contratto di programma 2012-2016 MIT/RFI del 09/12/2014)

Si osserva che è del tutto evidente che ad oggi non esiste copertura finanziaria di un "presunto" lotto funzionale dal momento che il progetto definitivo fino a Bivio Vicenza (km 44+250) corrisponde quasi esattamente ai primi quattro lotti costruttivi individuati nel Progetto preliminare (km 42+250) e che quindi mancano i finanziamenti dei lotti costruttivi 2,3 e 4.

Inoltre il tratto, una volta terminato, non sarebbe fruibile perché da Verona Porta Nuova a Verona Porta Vescovo ci sarebbe un "buco".

Si fa presente come pro-memoria che la stazione di arrivo e partenza dei treni AV/AC di Verona è Verona Porta Nuova.

In aggiunta, la delibera del CIPE n° 94/2006 (che, al momento rappresenta l'unica certezza normativa relativamente alla tratta AV/AC Verona - Padova) di approvazione del Progetto preliminare "*prende atto.. che..il modello di esercizio dell'intervento completo (prima e seconda fase) prevede l'utilizzo della linea alta capacità (AC) completa per i treni di lunga percorrenza che non effettuano servizi viaggiatori a Vicenza e proseguono verso Padova....*"

La delibera n° 94/2006 del CIPE di approvazione del progetto preliminare considera la tratta Verona - Padova come unico lotto funzionale: una sua parte, il tratto Verona Porta Vescovo - Bivio Vicenza, non può essere considerato un lotto funzionale.

Tutto ciò premesso fa comprendere come il tratto proposto non rivesta le caratteristiche di un "lotto funzionale" e che i presupposti per il deposito del progetto definitivo non sussistano perché non sono soddisfatti i requisiti richiesti e che quindi il deposito debba essere rinviato a nuova istruttoria indicando le condizioni per essere ripresentato.

Il comma 2 dell'art. 167 del D. Lgs 163/2006 peraltro ha previsto questo caso:

"Ove il progetto sia incompleto, carentele amministrazioni ... propongono al Ministero.... le prescrizioni per la corretta successiva integrazione.

Ove ciò non sia possibile ...concludono l'istruttoria... con la richiesta di rinvio del progetto a nuova istruttoria e l'indicazione delle condizioni per la ripresentazione dello stesso."

Si chiede di prenderne atto e di dare corso a questa indicazione.

Osservazione n. 7

Premesso che l'art. 166 comma 5-ter D. Lgs 163/2006 consente l'approvazione di progetti definitivi parziali "... a condizione che tali progetti siano riferiti a lotti idonei a costituire parte funzionale, fattibile e fruibile dell'intera opera e che siano dotati di copertura finanziaria; **resta in ogni caso ferma la validità della VIA effettuata con riguardo al progetto preliminare relativo all'intera opera.**"

Considerato che i progetti definitivi parziali possono essere approvati a condizione che la VIA sia stata fatta sull'intera opera

Visto che non è stato assoggettato a VIA (perché manca ancora il progetto preliminare) il tratto tra Bivio Vicenza e Grisignano di Zocco.

Si chiede che sia assoggettato a nuova VIA il progetto definitivo dell'intera tratta Verona - Padova.

Osservazione n. 8

Premesso che l'allegato XXI- Allegato Tecnico di cui al comma 1 dell'art. 164 del D.Lgs 163/2006, che disciplina le norme per la progettazione, al punto 8. Documenti componenti il progetto definitivo elenca quali siano quelli che devono essere prodotti per considerare la documentazione presentata un progetto "definitivo".

Si osserva che sono elencati fra questi:

- l'elenco dei prezzi unitari
- computo metrico estimativo
- il quadro economico

Considerato che di tali documenti non vi è traccia nell'elenco degli elaborati depositati

Si chiede come sia stato possibile depositare il Progetto definitivo in assenza di tali documenti.

Osservazione n. 9

Premesso che è stato sottoscritto un Protocollo d'intesa tra Comuni di San Bonifacio, Belfiore e Lonigo nonché dalla Provincia di Verona, dalla Regione Veneto e da RFI,

Considerato che tale Protocollo è stato citato come punto di partenza per la redazione della "Variante di San Bonifacio",

Si osserva che tale procedura è completamente assente nella gerarchia giuridica delle infrastrutture strategiche e che, dal punto di vista strettamente legale, è un atto privo di valore..

Si chiede come sia stato possibile che tale atto abbia potuto modificare la delibera 94/2006 del CIPE di approvazione del Progetto preliminare.

Osservazione n. 10

Premesso che l' art. 166 comma 3 D. Lgs 163/2006 in merito al deposito del progetto definitivo dice che "...Il Progetto definitivo è rimesso dal soggetto aggiudicatore, dal concessionario o contraente generale a ciascuna delle Amministrazioni interessate al progetto rappresentate nel CIPE e a tutte le amministrazioni competenti...."

Si chiede come è stato possibile che l'annuncio apparso sui quotidiani locali e nazionali del deposito del Progetto definitivo sia stato operato da Italferr (che ha funzioni di "Alta sorveglianza" sulla progettazione) e non dal General Contractor?

Osservazione n. 11

Premesso che tutte le illegittimità procedurali, ove confermate, fanno ritenere la procedura una forzatura per la decisione finale e questo potrebbe aprire dei varchi per l'ingresso nello sviluppo di quest'opera di imprese tutt'altro che limpide.

Che questa non sia una preoccupazione fuori luogo lo dimostrano la serie di articoli apparsi sulla stampa (raccolta non esaustiva allegata) e le dichiarazioni del Ministro dell'Interno Angelino Alfano ove dice che "...alcune indagini hanno messo in luce la presenza della 'ndrangheta nella provincia di Verona..." e cita una serie di aziende "...tutt'ora oggetto di accertamenti da parte della prefettura di Verona in relazione alla richiesta di informazioni antimafia provenienti da varie prefetture e stazioni appaltanti..".

Su una vicenda legata all'Expo di Milano riguardante un'azienda di San Bonifacio è stato emanato un "provvedimento interdittivo" n° 12B7/2013-002741 del 21/09/2015 dall' allora Prefetto Paolo Tronca che ha provocato l'intervento dell'Autorità Nazionale Anticorruzione presieduta da Raffaele Cantone.

L'intervento di personalità di questo livello è la migliore prova della legittimità delle preoccupazioni esternate e la migliore garanzia contro possibili infiltrazioni di questo tipo è l'assoluta certezza che le procedure di legge vengono seguite rigidamente e con il massimo di trasparenza possibile; senza lasciare intravedere la scelta di scorciatoie o di possibili forzature.

Si chiede di verificare tutte le procedure adottate

Osservazione n. 12

Premesso che il Decreto Legge n. 90 del 2014 interviene, all'articolo 29, anche sulla disciplina delle c.d. white list, ovvero gli elenchi, tenuti dalle prefetture, **di imprese non soggette a rischio di infiltrazioni mafiose.**

Attraverso una modifica della legge anticorruzione (articolo 1, comma 52, della legge n. 190 del 2012), si dispone, infatti, che per le attività imprenditoriali nei settori a rischio di infiltrazioni mafiose (individuati dal comma 53 dell'articolo 1 della legge n. 190; ad esempio, **attività di trasporto di materiali in discarica per conto terzi**, noli a caldo e a freddo, guardiane di cantieri) la comunicazione e l'informazione antimafia liberatoria è obbligatoriamente acquisita attraverso la consultazione, anche in via telematica, di un apposito elenco di fornitori, prestatori di servizi ed esecutori di lavori non soggetti a tentativi di infiltrazione mafiosa operanti nei medesimi settori.

Considerato che tale decreto sancisce l'obbligatoria iscrizione negli elenchi delle imprese non soggette a rischio di infiltrazione mafiosa tenuti dalle prefetture e periodicamente verificati per confermare il mantenimento del possesso dei requisiti originari.

Si chiede, alla luce delle considerazioni fatte, di conoscere il rating di legalità delle imprese che formano il Consorzio Iricav2 e che sia prevista la pubblicazione dell'elenco di tutte le imprese che lavoreranno a quest'opera ed il relativo rating di legalità, i contratti di lavoro che saranno applicati ed il livello di subappalto per ogni singola impresa.

Osservazione n. 13

Premesso che il CIPE nella delibera 94/2006 di approvazione del progetto preliminare "*..prende atto..che...l'analisi costi/benefici presenta un valore attuale netto economico negativo pari a -504 M€...*" questo con una ipotesi di spesa di 4483 M€.

Considerato che oggi, con una spesa prevista di 5402 M€ (Contratto di programma 2012-2016-Parte investimenti sottoscritto tra RFI ed il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 08/08/2014 aggiornato in data 09/12/2014) per l'intera tratta Verona - Padova, l'analisi costi/benefici sarà sicuramente peggiorata.

Si chiede di dettagliare il rapporto dei costi/benefici delle diverse alternative progettuali individuate nell'osservazione 14.

Osservazione n. 14

Premesso che il Progetto Definitivo del tratto in variante di San Bonifacio può essere approvato in assenza di preliminare ma deve avere in sé tutte le caratteristiche del Progetto Preliminare, in particolare deve analizzare le alternative progettuali, cioè l'individuazione delle alternative dal punto di vista delle scelte tecnologiche, organizzative e finanziarie e, soprattutto, dell'analisi della fattibilità economica e sociale.

Considerato che "*...Il S. I. A. (del Progetto preliminare) non ha considerato l'alternativa zero: ipotesi alternative di progetto sono state scartate con gli studi di fattibilità redatti dal 1992 in poi....Le alternative progettuali non sono state confrontate attraverso una valutazione comparata degli impatti...*"

Anche il tracciato a sud di San Bonifacio, oggetto del presente progetto definitivo, era stato scartato nel 1992 perciò lo studio delle alternative progettuali deve essere prodotto considerando tutti gli scenari possibili:

- **il tracciato del progetto preliminare in affiancamento alla linea esistente,**
- **il tracciato in affiancamento della autostrada A4-Milano - Venezia**
- **aggiungere un solo binario alla linea esistente**
- **l'opzione zero, ovvero nessun intervento, considerando esclusivamente azioni di efficientamento della linea esistente.**

Verificare la scelta attraverso una valutazione comparata degli impatti (le alternative per poter essere valutate devono essere predisposte con lo stesso livello di dettaglio) e dei costi prima dell'approdo al CIPE del Progetto Definitivo, con particolare riferimento al consumo di territorio agricolo "vergine" adibito a culture specializzate.

Si chiede di predisporre lo studio di verifica delle alternative progettuali, ai sensi dell'art. 184 comma 1 D. Lgs 163/2006, non effettuato nel progetto preliminare (vedi parere della Commissione Speciale VIA del 06/12/2005 , punto 2.3-Alternative progettuali):

Osservazione n. 15

Premesso che la delibera del CIPE 94/2006 di approvazione del progetto preliminare prescrive di "...specificare la localizzazione, la tipologia e le modalità di esecuzione delle opere di compensazione..."

Considerato che sono assenti tali considerazioni per le opere compensative.

Considerato che, al contrario, nell'elaborato di progetto IN0D01DI2RGMD0000A01C-Relazione generale del Progetto Definitivo a pagina 263 di 280 è scritto ".....ultimati i lavori, l'intera pista lungolinea sarà dismessa per lasciare spazio alla viabilità di manutenzione di progetto, con successivo rilascio delle aree temporaneamente occupate e non più necessarie."

Sottolineando quanto scritto, a pag. 262 dello stesso elaborato si legge: "...Ultimati i lavori la pista lungolinea verrà completamente demolita e le aree occupate temporaneamente saranno riportate nella loro condizione iniziale e successivamente restituite ai proprietari."...

Si chiede di definire puntualmente tutte le opere di compensazione previste, nonché la loro localizzazione e la loro modalità di attuazione.

Osservazione n. 16

Premesso che la delibera del CIPE 94/2006 di approvazione del progetto preliminare prescrive di "...approfondire la valutazione degli impatti per la componente radiazioni non ionizzanti, definendo con maggiore dettaglio gli effettivi livelli potenziali di esposizione, le eventuali misure di mitigazione, evidenziando gli eventuali problemi di compatibilità elettromagnetica..."

Considerato che nell'elaborato di progetto IN0D01DI2RGSA000A001E-Relazione del quadro di riferimento ambientale alle pagine 348-349-350-351 di 358 non risultano livelli numerici teorici effettivi previsti e da rispettare.

Si chiede di implementare lo studio evidenziando i livelli di radiazioni ammessi e quelli teorici che risultano dalle verifiche di calcolo, prescrivendo la verifica post-opera per eventuali e successive mitigazioni.

Osservazione n. 17

Premesso che nell'elaborato di progetto IN0D00DI2LP0300K01A-Linea primaria 132kV entra-esce da elettrodotto RFI esistente a SSE 3kV cc di Locara- viene specificato che la SSE 3kV di Locara sarà alimentata con un nuovo elettrodotto in "entra - esce" dalla linea RFI 132 kV esistente (Caldiero - Montebello VR032 - mt. 4285) oltre che collegata alla sottostazione TERNA di Dugale con un cavidotto doppia tema (mt. 3033).

Considerato che nell'elaborato di progetto IN0D00DI2BDAQ00000200-Piano particellare di esproprio Comune di San Bonifacio, nella Tav.7 di 7 non viene evidenziata la parte di territorio espropriata od asservita relativamente al nuovo elettrodotto.

Si chiede di completare la tavola indicando quali aree saranno interessate dal passaggio del nuovo elettrodotto.

Si chiede di specificare a quali impatti relativamente ai campi elettromagnetici sono esposti i ricettori interessati dall'elettrodotto.

Osservazione n. 18

Premesso che dallo "Scenario tecnico e Sviluppo ferroviario nella regione Veneto" predisposto da RFI nel dicembre 2013 ricaviamo che sulla linea esistente Verona - Padova transitano giornalmente 55 treni a lunga percorrenza, 53 treni regionali e 36 treni merci per un totale di 144 treni/giorno.

Considerato che sulla linea Verona - Padova transitavano, qualche anno fa, nelle ore notturne fino a 5 treni merci/ora ed ora solamente 2.

Considerato che la capacità odierna della linea è di 250 treni/giorno; mentre la capacità futura ipotizzabile al completamento di tutti gli interventi migliorativi programmati può arrivare a **300 treni/giorno**.

Considerato che dalla verifica (datata ma sono gli unici dati disponibili) fatta dal gruppo di esperti, nominati con Decreto del Ministero dei Trasporti, a seguito di modellazioni che tenevano conto della correlazione tra traffico e parametri macroeconomici (andamento PIL, occupazione, saldo partite correnti e altro), per derivarne l'andamento del traffico a infrastrutture realizzate si arrivava a un numero di treni veloci pari a 8 sulla Milano - Venezia e 38, con fermate intermedie; prevedendo complessivamente 46 treni/giorno.

Si osserva che analizzando i flussi di traffico attuali e le previsioni future la soluzione più adeguata può essere:

- un quadruplicamento della linea
- l'aggiunta di un solo binario
- una manutenzione/ammodernamento della linea esistente

Considerato che nell'elaborato di progetto IN0D00DI2RGSA000P001D-SIA-Relazione del quadro di riferimento progettuale al punto 4.4.1-Analisi del contesto generale scrive ". In questa tratta si è scelto, coerentemente con le analisi trasportistiche e con quanto previsto in altri archi del progetto, la soluzione di quadruplicamento della linea al fine di garantire l'efficienza del servizio con un regime atteso di **320 treni/giorno (complessivi)** ripartiti tra metropolitani, regionali, intercity, eurostar e merci.....".

Si chiede di dettagliare la metodologia usata, considerando anche il riferimento della crescita del PIL, in un periodo di forte calo dello stesso e di probabili tempi lunghi di ripresa dell'economia oltreché della difficoltà di prevedere l'andamento dell' economia stessa in un arco di tempo così lungo per la realizzazione dell'intera infrastruttura (la stima, per la fine dei lavori, è oltre il 2025).

Si chiede di dettagliare la metodologia utilizzata per estrapolare i valori di traffico sulla nuova infrastruttura dai dati di traffico rilevati e simulati relativi alla linea esistente.

Si chiede di considerare poi , per il calcolo dei tassi di crescita della domanda della nuova infrastruttura, l'anno di partenza quello nel quale entrerà in funzione l'intera opera.

Si chiede di verificare se le previsioni di aumento della domanda di traffico dalla valutazione d' impatto ambientale del 06/12/2005 ad oggi si sono verificate ed in che misura.

Si chiede, infine, come richiesto alla precedente osservazione n. 14, di predisporre lo studio di verifica comparata delle alternative progettuali, ai sensi dell'art. 184 comma1 D. Lgs 163/2006, non effettuate nel progetto preliminare (vedi parere della Commissione Speciale VIA del 06/12/2005 , punto 2.3-Alternative progettuali).

Osservazione n. 19

Si osserva che manca la verifica di ottemperanza da parte del General Contractor IRICAV2 relativamente alle raccomandazioni ed alle prescrizioni del CIPE sul Progetto Preliminare contenute nella delibera 94/2006, verifica che è di competenza della Commissione VIA Speciale del Ministero dell'Ambiente.

La relazione di ottemperanza è a carico del General Contractor ma la verifica spetta al MATTM ed anche questa deve essere completata prima che il Progetto Definitivo approdi al CIPE.

Si chiede che venga rispettata la procedura.

Osservazione n. 20

Premesso che nell'elaborato di progetto IN0D01DI2RGMD0000A01C-Relazione generale del Progetto Definitivo a pagina 277 di 280 è scritto "...La nuova linea AC ha un uso promiscuo, pertanto è adibita alla circolazione sia di treni passeggeri che merci..." I treni merci attualmente in circolazione hanno come limite di velocità 100 km/h, mentre i treni a lunga percorrenza sono omologati per 120 km/h,

Si chiede come può essere garantito un uso efficace ed efficiente della linea non avendo garantito l'omotachicità della stessa?

Osservazione n. 21

Si chiede di confermare la prescrizione della delibera della Commissione Tecnica Regionale del Veneto n° 1537 del 17/09/1992 che richiedeva la **complanarità ad assi infrastrutturali esistenti** (ovvero autostrada A4 oppure linea ferroviaria esistente) al fine di evitare una nuova frattura nel territorio, per realizzare un considerevole risparmio di suolo e per limitare gli effetti negativi in termini di paesaggio e di inquinamento acustico.

Osservazione n. 22

Premesso che il Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Ugo Martinat in data 07/10/2003, in risposta all'interrogazione dell' On. Francesca Martini n. 5-02293-Tratta ferroviaria Verona - Padova dichiarava "....la soluzione a sud ..è stata a suo tempo scartata dal "Tavolo Istituzionale", in relazione alle elevate interferenze che la stessa comporterebbe sulle attività agricole e industriali ivi esistenti.

Un siffatto tracciato, infatti, anche se previsto in parziale affiancamento alla SP 38 "Porcilana", comporterebbe la chiusura dell'abitato di San Bonifacio tra due linee ferroviarie, quella esistente e quella nuova, a sud;...la frammentazione trasversale da est a ovest del territorio del Comune in questione su cui insistono l'autostrada Verona - Padova, la linea ferroviaria esistente e la nuova linea AV/AC...".

Si chiede di riconfermare il parere espresso dal Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Ugo Martinat

Osservazione n. 23

Premesso che nel parere n. 473 del 28/07/2010 la Commissione VIA e VAS relativamente al progetto preliminare sul " Nuovo Sistema delle Tangenziali Venete Verona - Vicenza Padova" nella risposta all'osservazione n° 58 scrive *"...Per ciò che riguarda la possibilità di "spostare" il tracciato a sud di San Bonifacio, tale ipotesi, a sua volta già oggetto di osservazione in sede di VIA Regionale, non è stata perseguita al fine di non creare un ulteriore corridoio infrastrutturale in prossimità dell'abitato di San Bonifacio già interessato dai corridoi dell'autostrada A4, dalla linea ferroviaria Milano - Venezia e dalla realizzanda linea ferroviaria AV/AC."*

Si trattava di una autostrada - Ambito Extraurbano del tipo "Categoria A" del decreto MIT 5/11/2001 di larghezza pari a 25 mt. totali di manto asfaltato e a raso.

Si osserva che se si è dato parere negativo allo spostamento della SI. TA. VE. a sud di San Bonifacio, per le stesse identiche ragioni si dovrebbe considerare/confermare quel parere anche su questa ipotesi progettuale di tracciato a Sud di San Bonifacio della linea AV/AC.

Si chiede pertanto alla Commissione VIA di valutare attentamente le motivazioni che hanno portato a esprimere parere negativo allo spostamento a sud di San Bonifacio dell'opera citata in premessa.

Osservazione n. 24

Premesso che il territorio è interessato da un'altra infrastruttura ricompresa nel XII Allegato infrastrutture (legge Obiettivo) che ha già ottenuto il parere positivo della Commissione VIA (parere n. 473 del 28/07/2010) ovvero la SI. TA: VE:-Sistema delle Tangenziali Venete che, nel territorio del comune di San Bonifacio, corre prevalentemente in affiancamento alla autostrada A4 Milano - Venezia

Considerato che la raccomandazione del CIPE contenuta nell'allegato alla delibera 94/2006 parte 2° e nel parere della Commissione Speciale VIA, pag. 20 punto c) specifica che *"...nel caso di interferenze con altre strutture di corridoio, ancorché in previsione, adoperarsi con la massima cura:*

- *per favorire lo scambio di informazioni, la cooperazione ed il coordinamento reciproco anche per quanto riguarda le fasi di cantierizzazione, favorendo l'uso coordinato delle aree di cantiere, delle cave e dei siti di discarica.*
- *per coordinare la progettazione delle opere a verde e delle opere di mitigazione e di compensazione, sia delle infrastrutture in sé che delle interferenze..."*

Considerato che nei documenti relativi alla VIA sulla variante al progetto AC/AV non è rilevabile alcuna nota relativa agli impatti cumulativi, né alle probabili interferenze con altri piani o progetti ricadenti sull'area di interesse;

Si chiede di procedere ad una nuova valutazione di impatto ambientale considerando, oltre alle valutazioni alternative come richiesto alla precedentemente osservazione n. 14, tutti gli impatti cumulativi che si possono verificare sia in fase di progettazione del progetto AV/AC sia considerando tutte le previsioni di piano locale (PAT) che di piani sovraordinati (PTRC e PTCP).

Osservazione n. 25

Premesso che nello studio preliminare del progetto in oggetto si rilevava che la localizzazione della precedente struttura ospedaliera (ricettore sensibile come case di cura e di riposo) aveva problemi per il rischio legati al superamento dei limiti di livello acustico.

Considerato che tale criticità si era risolta con il previsto trasferimento dell'ospedale presso una nuova struttura lontana dalla linea esistente dove, in stretto affiancamento sarebbe stata realizzata, la nuova linea AV-AC.

Si osserva che la realizzazione della variante della linea AV/AC si troverà ad una distanza di circa 500 mt dalla nuova struttura ospedaliera riproducendo le medesime criticità presenti nel progetto preliminare.

La Commissione speciale VIA nella proposta di parere del 6/12/2005 affermava che *"E' da rilevare che alcuni ricettori, nonostante gli interventi mitigativi, non rientrano nei limiti di riferimento assunti. Tra i casi più significativi vi è quello dell'ospedale di San Bonifacio, collocato a circa 400 mt dalla linea ferroviaria"*

Si chiede che venga riformulata una adeguata valutazione di impatto relativa al possibile superamento dei limiti consentiti in materia di rumori e di vibrazioni.

Osservazione n. 26

Premesso che la variante al progetto AV/AC prevede l'apertura di tre nuove cave di prestito

Considerato che la movimentazione di materiale prevista per i primi 4 lotti costruttivi del progetto preliminare (quindi fino al km 42+250 che corrisponde quasi completamente al tracciato del "progetto definitivo" che arriva al km 44+250) ammonta a 4.295.044mc. (2.672.944 per i rilevati e 1.622.100 da smaltire in discarica - vedi punto 3.2.6.1 della relazione istruttoria della Commissione Speciale VIA del 06/12/2005) mentre nell'elaborato di progetto

IN0D01DI2RGMD0000A01C-Relazione generale del Progetto Definitivo a pag 254 di 280 nel Bilancio dei Materiali si legge che verranno movimentati 7.543.229mc per i fabbisogni sulla linea ed opere connesse ai quali vanno aggiunti 4.258.788mc di materiali di scavo dei quali 1.525.882 verranno riutilizzati sulla linea ed opere connesse.

La movimentazione complessiva di materiale sarà pari a circa 10.276.135mc.

Si avranno quindi 5.981.091mc in più di materiali da movimentare generati dallo spostamento del tracciato previsto in affiancamento alla linea esistente al nuovo tracciato a Sud di San Bonifacio (+139 % rispetto alle previsioni).

Questo significa circa 330.000 trasporti in più ai quali vanno aggiunti i ritorni a vuoto.(calcolati con una capacità di circa 18mc. ciascuno).

Considerato che le analisi sugli spostamenti degli inerti comporteranno circa 50 trasporti ogni ora calcolati su 300 gg lavorativi annui di nove ore al giorno per un periodo di tempo di cinque anni.

Considerato che è stato rimarcato che San Bonifacio sfora ampiamente il limite del tetto massimo di 35 gg/anno ammesso per le PM10,

Si osserva che, se l'opera dovesse essere realizzata, il criterio del fabbisogno minimo di materiale e del suo spostamento dovrà essere prioritario rispetto ad altri parametri perché attiene direttamente alla salute dei cittadini.

Si chiede quindi di non aggravare (o di aggravare il meno possibile) un quadro ambientale già fortemente compromesso.

Valga solo come testimonianza la presa di posizione della Dott.ssa Valeria Geremia, medico pediatra di San Bonifacio, che ha affermato nel corso di un'assemblea pubblica di aver riscontrato nei suoi pazienti un aumento delle patologie polmonari nel corso degli ultimi anni.

Si chiede, pertanto, che uno dei criteri fondamentali per la scelta del tracciato debba essere la scelta progettuale che richiede il minor movimento di materiale.

Osservazione n. 27

Premesso che la variante al progetto AV/AC prevede l'apertura di tre nuove cave di prestito

Considerato quanto descritto alla precedente osservazione;

Considerato che la Regione Veneto, in linea con le indicazioni dell'Unione Europea e nazionale, nel Piano per la Gestione dei Rifiuti approvato nel 2015 ha indicato tra i principali obiettivi il riciclaggio e il recupero di materiale a tutti i livelli;

Considerato che la quantità di materiali da demolizione-costruzione disponibile annualmente nella Regione Veneto ammonta a circa 6 milioni di tonnellate, di cui circa 1,1 milione di ton. nella sola provincia di Verona;

Considerato che il materiale da cava già estratto in Veneto è disponibile per soddisfare la domanda regionale per il prossimo ventennio, anche tenendo conto degli infausti e altrettanto improbabili consumi degli anni novanta per fabbricati e opere di urbanizzazione;

Si chiede :

- di stralciare in ogni caso il ricorso a cave di prestito per garantire il materiale necessario alle opere, facendo riferimento a materiali derivati da selezione, lavorazione e riciclo di inerti, ancorché materiale da cava già autorizzato;
- che il progetto venga rivisto e prenda in considerazione l'effettiva quantità di materiali di recupero da demolizione e costruzione, e solamente in seguito si valuti l'utilizzo di materiale già autorizzato e stoccato nella cave attive, stralciando definitivamente la possibilità di far ricorso alle cave di prestito;

Osservazione n. 28

Premesso che il tracciato a sud di San Bonifacio, essendo prevalentemente in rilevato con altezza media tra tre e gli otto metri del piano rotaia dal piano campagna, prevede un consumo di territorio pari a circa tre volte rispetto al tracciato del Progetto Preliminare, tra l'altro terreno agricolo.

Si chiede di essere messi a conoscenza se il criterio del minore "consumo di suolo", essendo, in questo caso, un danno irreversibile e non mitigabile è stato considerato e valutato

Osservazione n. 29

Premesso che il progetto proposto in variante al tracciato previsto dal progetto preliminare del 2006 nel Comune di San Bonifacio, dal km 16,76 al km 27,56, si sviluppa in area agricola in parziale affiancamento alla strada Porcilana fino al bivio della struttura ospedaliera dell'omonimo centro urbano;

Considerato che la citata strada provinciale presenta un andamento tortuoso e irregolare, mentre la linea ferroviaria, progettata per l'alta velocità assume un percorso rettilineo, formando quindi delle aree intercluse inutilizzabili tra le due infrastrutture;

Considerato che la nuova linea AV/AC in variante si estenderà per circa 11 chilometri in rilevato alternato a viadotti, un muro alto fino a 12 metri dal piano campagna, con un impatto complessivo di circa 18 metri tenuto conto delle barriere fonoassorbenti e dell'armatura di alimentazione;

Considerato che tale muro limiterà fortemente il soleggiamento sia degli edifici prossimi all'infrastruttura e alle colture agricole;

Considerato che il progetto in variante determinerà uno sfregio irreparabile al già precario e parzialmente compromesso paesaggio agricolo locale.

Ritenuto, irricevibile la motivazione, per chi scrive, per cui "l'affiancamento" alla strada Porcilana sia di ridotto impatto ambientale e paesaggistico, *"riducendo in tal modo l'effetto invasivo che una nuova infrastruttura potrebbe produrre nel sistema dello spazio agrario"* (conclusioni SIA Quadro programmatico pag. 169)

Considerato che nel documento relativo al progetto definitivo tra le linee di indirizzo per l'obiettivo dell'Alta Capacità si valuta che *"...il miglior utilizzo della capacità del sistema nel suo insieme si ottiene con la specializzazione fra la linea storica e i nuovi binari del quadruplicamento AC in termini di tipo di servizio, piuttosto che di velocità di esercizio (solo i nuovi binari il miglior utilizzo della capacità del sistema nel suo insieme si ottiene con la specializzazione fra la linea storica e i nuovi binari del quadruplicamento AC in termini di tipo di servizio, piuttosto che di velocità di esercizio..."* e che *"... il ricorso ad orari cadenzati ed integrati che sfruttano il concetto di appuntamento tra treni nelle principali stazioni consente di incrementare la velocità commerciale e, quindi, la appetibilità del mezzo ferroviario;*

Ritenuto che la variante al progetto non sia affatto coerente con l'obiettivo su esposto;

Ritenuto che la sola parziale ed interessata considerazione per cui il nuovo tracciato *"...essendo esterno all'abitato risulterà di più facile realizzazione, riducendo pertanto i tempi della fase di cantiere relativa alla costruzione di questa tratta..."*(conclusioni SIA Quadro programmatico pag. 169) sia il vero motore per cui il General Contractor abbia fatto propria la proposta partita dalla Amministrazione locale.

Tutto ciò premesso e per tutto quanto descritto e osservato nelle osservazioni allegate,

Considerato che il SIA del progetto preliminare risale all'anno 2003 in condizioni economiche, sociali ed ambientali significativamente diverse;

Si chiede di riformulare, alla luce delle considerazioni su esposte, una Valutazione di Impatto Ambientale che individui correttamente un adeguato confronto tra le diverse opzioni, mettendo a confronto le diverse soluzioni tra loro e formulando scenari di previsione coerenti e rispettosi degli impatti cumulativi con altri piani o progetti ricadenti nell'area di intervento.

Commento finale

"Strade che non portano in nessun posto e ferrovie lasciate a metà, ponti e dighe affacciate sul vuoto, piscine ricoperte dalle erbacce, ospedali mai completati e utilizzati: colate di cemento inutili, dannose, costose.

L' Italia è piena di opere pubbliche incompiute: ufficialmente se ne contano 868 (dati 2014, gli ultimi disponibili).

Nel 2013 erano 692: la crescita è stata abnorme.

Queste opere sono già costate oltre 4 miliardi di € e ne servirebbero altri 1,4 per portarle a termine."

Questo è quanto afferma il CODACONS, l'associazione dei consumatori dopo essere andata a "spulciare" l'anagrafe delle opere ed aver calcolato la differenza tra il 2013 e il 2014.

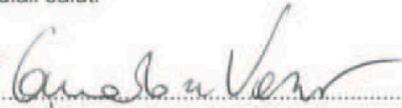
Proprio negli anni peggiori della crisi si è verificato uno sperpero enorme di risorse pubbliche.

Sarebbe un dovere morale, per un'autorità pubblica, approvare un progetto solo quando si hanno effettivamente le risorse disponibili per realizzarlo; e prima di destinare risorse a nuovi progetti completare quelli già in fase di realizzazione.

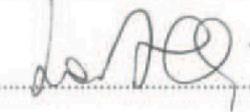
Sicuri di un vostro accoglimento di quanto proposto si porgono i più cordiali saluti

Carradore Vasco,
e-mail

-
cell. - San Bonifacio, Verona



Per Legambiente Verona
Lorenzo Albi - Pianificatore territoriale



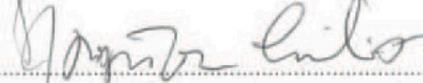
Per Italia Nostra Verona
Marisa Velardita - Presidente



Per il Comitato civico di Via Nogarole
Simonetta Giacomello - Presidente



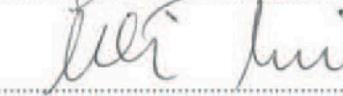
Per il Comitato civico di Prova
Emilio Rigodanzo - Presidente



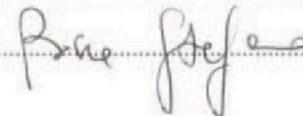
Per il Comitato civico di Lobbia
Renato Santolin - Presidente



Per il Comitato civico per la tutela dell'ambiente
Massimiliano Miotti - Presidente



Stefano Bissa



Allegati:

Articolo Corriere del Veneto 07/07/2015
Provvedimento ANAC 21/09/2015
Articolo Arena di Verona 14/02/2016