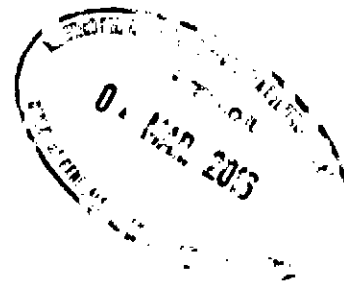


Da: A: GAB Archivio Gabinetto
Inviato: venerdì 4 marzo 2016 09:54
A: DVA-UDG
Oggetto: 2016 - 5124
Allegati: 5124.pdf

MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA
DEL TERRITORIO E DEL MARE
Commissione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali

REGISTRO UFFICIALE - INGRESSO
Prot. 0006221 DVA del 07/03/2016

RITIRARE ORIGINALE



Segreteria.Ministro@pec.minambiente.it

29 FEB. 2016

Da: Consorzio Tutela DOC <consorziotuteladoc@legalmail.it>
Inviato: lunedì 29 febbraio 2016 15:29
A: dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it;
segreteria.ministro@pec.minambiente.it; segreteria.ministro@pec.mit.gov.it
Cc: presidenza@pec.regione.lombardia.it
Oggetto: Osservazioni VAS AV/AC tratta Brescia-Verona
Allegati: CI Luca Formentini.pdf; Osservazioni VAS AV AC tratta Brescia-Verona.pdf; Relazione Prof. Pugno agosto 2014.pdf

In allegato inviamo osservazioni sulla valutazione ambientale strategica relativa all'allegato infrastrutture 2015 - linea AV/AC Brescia - Verona.

Cordiali saluti

Marika Vischioni

Segretaria

Consorzio Tutela Lugana
Riconosciuto con D.M. 52115 del 22 Luglio 2015

Caserma Artiglieria di Porta Verona

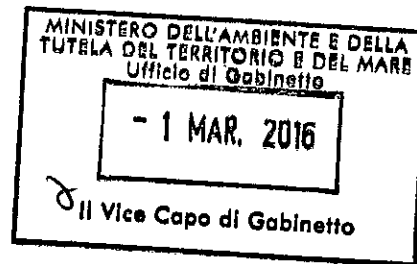
37019 Peschiera d/G (VR)

Tel. 045-9233070

fax. 045-8445434

info@consorziolugana.it

MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA
DEL TERRITORIO E DEL MARE
Uffici di diretta collaborazione del Ministro
REGISTRO UFFICIALE - INGRESSO
Prot. 0005124/GAB del 04/03/2016



Le informazioni trasmesse sono intese soltanto per la persona o l'ente cui sono indirizzate
e possono avere contenuto confidenziale e/o riservato.

La visione, la trasmissione, la diffusione o altro uso delle informazioni di cui sopra è proibita a chiunque
ad esclusione del legittimo destinatario. Se avete ricevuto queste informazioni per errore,
siete pregati di contattare il mittente e cancellare il materiale ricevuto.

(The information transmitted is intended only for the person or entity to which it is addressed and may contain
confidential and/or privileged material. Any review, re-transmission, dissemination or other use of, or taking of

any action in reliance upon, this information by persons or entities other than the intended recipient is prohibited.

If you received this in error, please contact the sender and delete the material from any computer.)



Al Ministero dell'Ambiente, della tutela del territorio e del mare
Direzione Generale per le valutazioni e autorizzazioni ambientali
dgsalvaguardia.ambientale@pec.minambiente.it
segreteria.ministro@pec.minambiente.it

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

è, per conoscenza:

Al Ministro dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo
Dario Franceschini
ministro.segreteria@beniculturali.it

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

Al Presidente della Regione Lombardia
Roberto Maroni
presidenza@pec.regione.lombardia.it

Al Presidente della Regione Veneto
Luca Zaia
presidenza@regione.veneto.it

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

Peschiera del Garda, 29 febbraio 2016

Raccomandata posta certificata

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

Consorzio Tutela Lugana DOC

Sede Operativa Parco Catullo 4 - 37019 Peschiera del Garda VR **Sede Legale** Viale Marconi 2 - 25019 Simone B5
tel. +39 045 9233070 fax +39 045 8445434 web www.consorzioLugana.it mail info@consorzioLugana.it



Premessa

Il Consorzio di Tutela Lugana DOC opera con incarico ministeriale Erga Omnes attribuitogli con decreto N° 15128 il 04 Luglio 2012, ha l'incarico di svolgere le funzioni di tutela, promozione, valorizzazione, informazione del consumatore e cura generale degli interessi relativi alla DOC Lugana, vino che ha ottenuto la Denominazione di Origine Controllata (DOC) con Dpr 21 luglio 1967.

Il Ministero dell'Ambiente ben conosce i fondamenti che sono alla base di una Denominazione di Origine Controllata, ben distanti da quanto potrebbe essere considerata la rappresentanza sindacale di una associazione di categoria, ma bensì a tutela di un bene considerato di proprietà non tanto di chi lo produce, ma patrimonio passato, presente e futuro della collettività locale e della reputazione agroalimentare nazionale.

Lo scrivente Consorzio opera con rappresentatività estremamente elevata della propria filiera produttiva e rappresenta una delle produzioni vinicole italiane più pregiate, definita da più organi di informazione come attrice di un fenomeno di crescita e posizionamento unico. Da oltre 10 anni cresce inarrestabilmente in vendite, superficie e valore, raggiungendo valori delle uve e del vino da esse derivante (certificate dalle camere di commercio di Brescia e Verona) ben più elevati di denominazioni che godono di visibilità apparente maggiore. Questo aspetto trova motivazione nel fatto che, agli occhi di chi basa la propria analisi in ambito nazionale, il peso del consumo di Lugana all'interno dei confini è di meno del 30% della produzione, attestandosi così come una delle denominazioni maggiormente esportate del nostro patrimonio enologico.

Finalità di questa comunicazione:

Lo scrivente Consorzio di Tutela Lugana DOC presenta le osservazioni in merito all'Allegato Infrastrutture del Documento di Economia e finanza del 16 aprile 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.

Interesse particolare, pertinente al mandato ed al ruolo attribuito, è relativo all'area di produzione del Lugana Doc, sita tra i comuni di Desenzano, confine ad ovest e quello di Peschiera, confine ad est.

Già con assemblea del 20-2-2014, si è pronunciato come non ostativo all'attraversamento dell'area di pertinenza, a condizione che la modalità di progettazione e realizzazione della struttura sia adeguata alla destinazione d'utilizzo ed alla vocazione del territorio da essa coinvolto.

Questa modalità si è definita come l'utilizzo della linea attuale, adeguatamente potenziata attraverso l'utilizzo di moderni sistemi tecnologici.

A titolo di esempio possiamo citare lo studio realizzato dall'ingegner Molinari, che crediamo essere già in vostre mani (qualora non lo fosse, vi preghiamo di segnalarcelo così da potervelo fornire).

In termini pratici si ritiene che l'attuale progetto presentato da Cepav 2 non tenga in considerazione la condizione paesaggistica, geologica, economica ed ambientale della zona, la cui destinazione d'uso primaria è di carattere turistico e produttivo di pregio.

Di conseguenza si ritiene che qualsiasi infrastruttura destinata ad essere realizzata in questo contesto non possa essere progettata senza tenere in considerazione questi aspetti, che devono essere messi alla base di ogni valutazione ed orientare i decisori.

Infatti:

Il lago di Garda rappresenta una destinazione turistica di elevatissimo valore, capace di sostenere un'economia estremamente vasta e con trend di sviluppo decisamente positivi.

I motivi per i quali questa crescita ha saputo esprimersi si trovano nella diffusa capacità professionale del comparto ricettivo e nell'esistenza di diverse leve di attrazione che alimentano l'interesse verso la zona da parte di un turismo internazionale di livello culturale medio-alto.

E' forse inutile ricordare che tra le motivazioni che generano maggiore attrattività internazionale qualificata vi sono quelle legate al paesaggio ed al patrimonio enogastronomico.

Consorzio Tutela Lugana DOC

Sede Operativa: Via Feltrina 9 - 37014 Peschiera del Garda VR Sede Legale: Via Mazzini 25100 Verona VR
tel. +39 0445 33040 fax +39 0445 341543 web www.consorzioconsorzio.it mail info@consorzioconsorzio.it



E' stato più volte sottolineato come queste siano anche due tra le più rilevanti ricchezze attraverso le quali il nostro paese ha la possibilità di differenziarsi maggiormente tra le destinazioni mondiali, generando un flusso economico solido e basato su fattori competitivi difficilmente eguagliabili.

Sul lago di Garda enogastronomia e paesaggio convivono spontaneamente come in poche aree al mondo, beneficiando di una elevata capacità ricettiva dalle solide radici e dalla elevatissima potenzialità.

Dal punto di vista ambientale il lago di Garda, attualmente impegnato nella procedura di riconoscimento di patrimonio universale da parte dell'Unesco, rappresenta una zona geografica di elevatissimo valore ambientale, ricco di siti protetti, alcuni dei quali toccati dall'attuale progetto.

E' la terza destinazione turistica nazionale dopo Roma e Venezia; da ciò si può dedurre che il Garda sia la prima destinazione turistica italiana a basare il suo potenziale su ambiente ed enogastronomia.

La zona interessata dalla produzione del Lugana è stretta, come già osservato, tra le colline moreniche e le abitazioni a sud della riva del lago, corridoio in cui non è possibile considerare l'impatto dell'infrastruttura in modo isolato, bensì ponendolo in un contesto "cumulativo" alle infrastrutture esistenti: Autostrada, ferrovia, strada statale e tangenziale.

L'infrastruttura così come progettata comporterebbe un irreversibile degrado paesaggistico ed ambientale, condizionando le generazioni attuali e future nella loro possibilità di vivere ed operare in un territorio adeguato alla sua qualità produttiva, ambientale e ricettiva.

Purtroppo il lago di Garda, essendo diviso tra tre province e regioni, non è rappresentato da una compattezza amministrativa adeguata alla sua importanza economica, ambientale e paesaggistica.

Questo aspetto è senza dubbio uno dei motivi che ne motivano la debolezza con la quale è stato fatto notare il delicato sistema di connessione sociale, economica ed ambientale, in buona parte già presente nelle puntuali ed attente interrogazioni che il Ministero dell'Ambiente, in data 23-12-2014, poneva a Cepav 2.

Crediamo sia utile osservare come la difficile comunicazione tra le due regioni coinvolte dal territorio di produzione del Lugana ben rappresenta come la zona sia percepita come marginale e così vengano trattate le problematiche che solleva.

Sfugge però come questa superficiale visione non consideri che questa zona sia ricca di una importante presenza internazionale che non mancherà di leggere nella scarsa valorizzazione e rispetto del nostro patrimonio ambientale, produttivo e paesaggistico come espressione di inadeguati sistemi di valutazione adottati dalla nostra politica.

Siamo infatti sicuri che l'infrastruttura, così come attualmente progettata, possa soltanto ledere al territorio testimoniando una lettura del sistema dei valori che non rispecchia quanto ormai diffusamente condiviso in buona parte del mondo cosiddetto evoluto.

Crediamo che la soluzione proposta da Cepav 2 allo stato attuale rappresenti l'attualizzazione di una necessità che non solo non è probabilmente più tale, ma che sicuramente oggi si pone in un contesto storico, sociale ed etico in cui il valore della performance temporale si pone decisamente al di sotto di quello legato alla protezione del patrimonio ambientale e di sussistenza sociale.

Non crediamo spetti a noi considerare quanta utenza questa opera sia destinata a soddisfare, ma ci auguriamo che siano stati svolti adeguati studi sul traffico passeggeri e sulle sue prospettive future.

Studi che allo stato attuale non ci risultano essere stati effettuati come decisioni di questa entità meritano.

Allo stesso modo ci auguriamo che l'utilità con la quale viene considerato l'investimento sia valutata in stretta relazione con il suo utilizzo come infrastruttura socialmente utile e non per la sua capacità di generare momentanea occupazione, che peraltro rischia di pregiudicarne definitivamente l'esistente.

Al fine di integrare quanto sopra con un'analisi socio-economica del rapporto costi-benefici, vi invitiamo a fare riferimento allo studio del Prof. Pugno (in allegato) che, seppure ormai superato nei valori (la produzione è riferita a tre annate vinicole or sono) e parziale in quanto concentrato sulla proiezione dell'impatto economico previsto solo sulla produzione di Lugana e non esteso alle ripercussioni turistiche, rappresenta una interessante visione di strategia complessiva sull'utilizzo della zona rispetto alla capacità di creazione di reddito del progetto AVIAC.

Il consorzio di tutela del Lugana, adottando sempre un atteggiamento rispettoso delle istituzioni, ha cercato e cercherà di rappresentare la propria posizione a salvaguardia non tanto della propria importanza economica misurabile in superficie coltivata – peraltro vitale – ma a favore della protezione del suo delicato e

Consorzio Tutela Lugana DOC

Sede Operativa: Parco Calvino 4 - 37019 Peschiera del Garda VR Sede Legale: Viale Marconi 11 - 37019 San Giovanni Lupatoto (VI)
tel. +39 045 033070 fax +39 045 8445434 web www.consorzio-lugana.it mail info@consorzio-lugana.it



fondamentale contesto ambientale, indispensabile perché imprescindibile dal valore di ciò che al suo interno viene prodotto.

Crediamo che la "strategia di aerea vasta" di questa zona sia evidentemente fondata su turismo, enogastronomia, paesaggio ed ambiente e cioè sulla capacità di creare valore ed identità attraverso i collegamenti e l'interazione tra di essi.

Pertanto si ritiene necessario chiedere 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.

Confido che codesto Ministero, le cui capacità e serietà ho già avuto modo di conoscere, possa tenere in adeguata considerazione le osservazioni che come presidente del Consorzio di Tutela del Lugana ho contestualizzato in questa comunicazione e rimango a disposizione per qualsiasi eventuale ulteriore approfondimento, colgo inoltre l'occasione per sollecitare l'importanza di un approfondito sopralluogo in zona.

Con i più cordiali saluti,
Luca Formentini

Presidente Consorzio Tutela Lugana Doc

CONSORZIO TUTELA LUGANA DOC

Viale G. Marconi, 2 - 25019 SIRMIONE (BS)
P. IVA 02640560989 - Cod. Fisc.: 93007110179
Sede Op. Caserma Artigliera di Porta Verona
37019 Peschiera del Garda (VR)
Tel. 045.9233070 - 045.6401309 - Fax 045.8445434
E-mail: info@consorziojugana.it

Consorzio Tutela Lugana DOC

Sede Operativa Piazza Catullo 4 - 37019 Peschiera del Garda VR Sede Legale Viale Marconi 2 - 25019 Sirmione BS
tel. +39 045 9233070 fax +39 045 8445434 web www.consorziojugana.it mail info@consorziojugana.it

Renato Pugno (*)

**SOSTENIBILITA' ECONOMICA, FINANZIARIA ED AMBIENTALE
DELLA ESTENSIONE AV DA BRESCIA A VERONA SUL TERRITORIO
AGRICOLO DELLA PRODUZIONE DEL LUGANA**

Milano, Agosto 2014

() Esperto con pluridecennale esperienza in materia di valutazione economica-finanziaria di progetti di OO.PP. e nel campo del Project & Construction Management in Italia ed all'estero*

E-Mail:pugno1@iol.it, cellulare: 335 6207185

INDICE

SINTESI E CONCLUSIONI

1. LA DECISIONE DEL CIPE ED I RIFLESSI SUI PRODUTTORI AGRICOLI NELL'AREA DI PRODUZIONE DEL LUGANA.
2. IL CONTESTO TERRITORIALE
2. VALUTAZIONE DELLA SOSTENIBILITA' ECONOMICA DEL TRACCIATO AV
3. I RIFLESSI SULLA FINANZA PUBBLICA
4. CONCLUSIONI

S I G L E

AV: Alta Velocita'
BBC: Bilancio Benefici/Costi
BE: Bilancio Energetico
CIPE: Comitato Interministeriale Programmazione Economica
D.O.C.:Denominazione di Origine Controllata
FPFP: Finanziamento Pubblico a Fondo Perduto
OO.PP: Opere Pubbliche
PIL: Prodotto Interno Lordo
RFI: Rete Ferroviaria Italia
TDR: Termini di Riferimento
UE: Unione Europea

SINTESI E CONCLUSIONI

La decisione del CIPE in merito al tracciato dell'estensione dell'AV da Brescia a Verona interessa direttamente l'area di produzione vitivinicola del Lugana per circa 9 km.

*La superficie coltivata dell'area del Lugana è di circa 1.200 ettari con una produzione stimabile in circa 100.000 ettolitri di vino ed una produzione di 12 milioni di bottiglie/anno, **equivalenti ad un significativo valore economico pari a circa 50 Milioni di €/anno. Nel periodo di vita economica della AV (almeno 100 anni) significa un valore attualizzato al 5 % pari a circa 1 MRD di € a prezzi costanti 2014.***

*Con la realizzazione della estensione dell'AV , **vi sarà una perdita del 25 % del fatturato**, e quindi del PIL, cioè circa 12,5 Milioni di €/anno, equivalenti nel periodo di vita economica dell'AV a **250 milioni di €** in valore attualizzato al 5 %. **Questo per il solo tratto Desenzano, Pozzolengo e Peschiera.** Si tratta di una cifra rilevantissima per i produttori agricoli e che indica quale è l'interesse e la motivazione dei Produttori di Lugana ad approfondire la fattibilità di tracciati alternativi che evitino l'attraversamento del territorio . **Il pericolo per i Produttori di Lugana è concreto e non ipotetico, si tratta infatti di una decisione CIPE e non un'ipotesi di lavoro.** A fronte di questo interesse privato ci dovrebbe essere un interesse pubblico prevalente che giustifica tale scelta. Tale interesse pubblico ,a tutt'oggi, non è ancora stato dimostrato.*

*Nell'attuale contesto epocale di cambiamento dell'economia e della finanza pubblica, il criterio per valutare la decisione del CIPE e delle possibili alternative sia del tracciato che del tipo di AV, non può che essere economico, quello cioè del Bilancio Benefici/Costi (BBC). **Si deve cioè dimostrare che la decisione del CIPE è quella che genera i maggiori benefici per la collettività. In altre parole che è quella che garantisce la massima crescita del PIL.** Una diversa scelta, in un periodo in cui ormai il PIL da anni cresce poco o addirittura si riduce, sarebbe evidentemente paradossale, e meriterebbe adeguate spiegazioni.*

L'analisi fatta ha dimostrato che l'attraversamento della zona di produzione del Lugana con la AV non è sostenibile economicamente ed ha riflessi fortemente negativi sulla Finanza Pubblica. Questo indipendentemente dalla verifica necessaria

ed opportuna sulla sostenibilità economica, finanziaria ed ambientale della decisione CIPE riguardante l'intera tratta Brescia-Verona.

Il PIL che la AV sarà in grado di generare sarà meno del 6 % di quello che già attualmente il suolo su cui passerà l'AV è in grado di produrre. Non esiste quindi un'interesse pubblico che possa giustificare questa scelta di tracciato.

*Limitatamente al tratto dell'AV nell'area del Lugana (9 km) , i riflessi sulle finanze dello Stato saranno nel periodo di vita economica dell'AV, una riduzione delle entrate fiscali (dirette ed indirette) per la perdita di fatturazione, cioè del PIL, di circa 129 Milioni di €¹ e una spesa per FFP di almeno 135 Milioni di €. Ci sarà quindi un saldo netto negativo per le finanze pubbliche di almeno **264 milioni di €**. Tali cifre se estese a tutta la tratta Brescia-Verona saranno notevolmente superiori.*

*Appare altresì evidente che **il problema non è tanto la variazione del tracciato, ma se ha o non ha senso proseguire nell'estensione dell'AV con gli standards italiani o invece adottare standards come quelli tedeschi, inglesi e americani.** In tal caso il problema del tracciato non esisterebbe più perché il prolungamento dell'AV avverrebbe in affiancamento alla linea attuale esistente.*

*Esiste quindi l'esigenza pressante di un'adeguata verifica della decisione del CIPE. Tale verifica andrà fatta con **un completo Studio di Fattibilità, con standards internazionali** e fatto da un qualificato soggetto indipendente, **che valuti le sole due possibili alternative:***

- > quella approvata dal CIPE e***
- > l'affiancamento alla linea storica esistente.***

*Per valutare le suddette alternative sarà indispensabile definire correttamente anche **lo scenario della Soluzione di Riferimento** quella cioè degli interventi che comunque si dovrebbero fare **per adeguare la capacità della linea ferroviaria attuale** in vista dell'entrata in funzione del Tunnel del Brennero e dell'eventuale affiancamento della AV.*

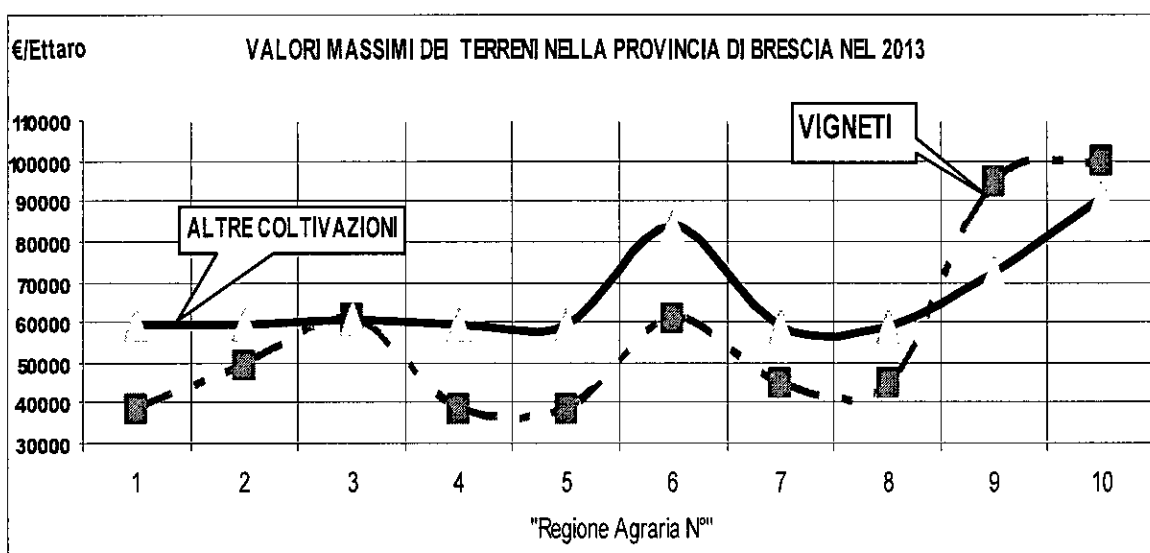
*Non c'è una consapevolezza dell'esigenza di un tale Studio di fattibilità Esiste quindi un problema di (i) informazione e (ii) adeguata comunicazione. E' pertanto indispensabile **preparare preliminarmente un adeguato documento tecnico-***

¹ Assumendo che le entrate fiscali (dirette ed indirette) saranno circa il 52 % del fatturato

economico e finanziario , fatto da un qualificato ed indipendente gruppo di esperti multidisciplinari, che illustri con solidi argomenti la necessità di pervenire al più presto a tale Studio di fattibilità.

1. LA DECISIONE DEL CIPE ED I RIFLESSI SUI PRODUTTORI AGRICOLI NELL'AREA DI PRODUZIONE DEL LUGANA.

La decisione del CIPE in merito al tracciato dell'estensione dell'AV da Brescia a Verona interessa direttamente l'area di produzione vitivinicola del Lugana per circa 9 km. Si tratta di un'area agricola con un valore dei terreni molto elevato:



La superficie coltivata dell'area del Lugana è di circa 1.000 ettari con una produzione stimabile in circa 100.000 ettolitri di uve ed una produzione di 11,5 milioni di bottiglie/anno, **equivalenti ad un significativo valore economico pari a circa 50 Milioni di €/anno. Nel periodo di vita economica della AV (almeno 100 anni) significa un valore attualizzato al 5 % pari a circa 1 MRD di € a prezzi costanti 2014.**

Con la realizzazione del Progetto AV secondo la decisione CIPE , gli stessi produttori del Lugana dichiarano, per quanto riguarda la trasformazione del suolo e quindi la perdita di fatturato, quanto segue:

".....PER I SOLI 9 CHILOMETRI dell'area vinicola, sui colli morenici tra Desenzano, Pozzolengo e Peschiera, sotto i cantieri dell'immensa infrastruttura ferroviaria saranno cancellati fino a 245 ettari di territorio agricolo, in massima parte coltivato a vigneto....."

In altre parole , **vi sarà quindi una perdita del 25 % del fatturato**, e quindi del PIL, cioè circa 12,5 Milioni di €/anno, equivalenti nel periodo di vita economica dell'AV a **circa 250 milioni di €** in valore attualizzato al 5 %. **Questo per il solo tratto Desenzano, Pozzolengo e Peschiera.**

Si tratta di una cifra rilevantissima per i produttori agricoli e che indica quale é l'interesse e la motivazione dei Produttori di Lugana ad approfondire la fattibilità di diversi tracciati che evitino l'attraversamento del territorio . **Il pericolo per i Produttori di Lugana è concreto e non ipotetico, si tratta infatti di una decisione CIPE e non un'ipotesi di lavoro.**

A fronte di questo interesse privato ci dovrebbe essere un interesse pubblico prevalente che giustifica tale scelta.

Scopo di questo documento è verificare se questo interesse pubblico esiste e di che dimensione per giustificare una scelta di tal genere.

I criteri per valutare questo aspetto non possono che essere quello economico (Bilanci Benefici/Costi), i riflessi sulla finanza pubblica e quelli strettamente ambientali.

Nel caso di un progetto di estensione della rete ferroviaria AV, la verifica della sostenibilità ambientale è particolarmente necessaria ed essenziale ai fini dell'assunzione delle decisioni in merito. Si devono cioè esaminare e valutare attentamente i riflessi ed impatti sull'"ambiente" (in senso lato: vegetale, animale ed umano) derivanti dalla realizzazione del Progetto. Tali riflessi ed impatti, infatti, possono essere molto rilevanti ad esempio, in rapporto al delicato e pregiato contesto territoriale delle colline del Garda ed all'immagine della zona lacuale nei confronti dell'attrattività turistica.

Esiste una stretta connessione fra sostenibilità ambientale, economica e finanziaria. Infatti, i riflessi sull'ambiente si riflettono sull'economia e vanno considerati nell'analisi economica e finanziaria. La sostenibilità ambientale è importante anche e soprattutto, ai fini di:

- ridurre i tempi di progettazione/negoziato dell'Opera e
- ridurre i costi di costruzione.

Come si è visto, la progettazione e la realizzazione della rete attuale AV hanno richiesto ben 23 anni di cui 10 anni per la costruzione e 13 anni per la progettazione, revisione, negoziato con i rappresentanti del territorio per le richieste di mitigazione . Si tratta di tempi, e soprattutto di costi, anomali rispetto alle altre realtà internazionali.

In Italia non c'è stata e non c'è questa consapevolezza. I risultati in termini di realizzazione di OO.PP. sono stati molto negativi, e tra questi, la realizzazione della rete ad AV². **Non si sono mai affrontati i problemi della sostenibilità di un progetto considerando gli aspetti ambientali, economici e finanziari tra loro connessi.** Un esempio significativo è proprio come si sono trattate le questioni ambientali, prescindendo spesso totalmente dai riflessi economici e finanziari. Non solo, ma raramente, in Italia si sono realizzate OO.PP. con adeguate analisi economiche in termini di BBC e piani finanziari. I risultati sono quelli già segnalati: scarsa per non dire nulla, produttività e redditività delle opere pubbliche.

Le conseguenze sulla crescita del PIL sono state molto negative.

² In tutto il dopoguerra in Italia, ad eccezione dell'Autostrada del Sole, le opere sono state realizzate senza produrre risultati economici positivi e tra questi l'AV.

Lo spreco di risorse è stato possibile nei decenni scorsi grazie all'aumento progressivo delle tasse, dell'indebitamento pubblico che hanno raggiunto ormai limiti invalicabili e dalla svalutazione monetaria. Questo oggi non è possibile per i vincoli dell'Euro, della UE, dai conseguenti vincoli sul Bilancio Pubblico e dalla perdita della sovranità monetaria. Si è chiusa quindi definitivamente un'epoca ed cominciata una nuova era nella quale le decisioni pubbliche devono essere prese valutando attentamente la produttività e redditività delle spese pubbliche inclusi gli impatti ambientali, ed in particolare quelle relative alla realizzazione delle OO:PP.

Questa interconnessione nel caso dell'AV è particolarmente evidente nel momento in cui la rete AV realizzata e che s'intende estendere richiede cospicui investimenti e cospicui FFPF che però non trovano una giustificazione in termini di esternalità .

Come si è visto, una delle cause dei due pessimi risultati in Italia in materia di realizzazione delle OO.PP è proprio la non adeguata progettazione, fin dall'inizio di tale attività, degli effetti ambientali del Progetto e, soprattutto, delle misure, strumenti e costi di mitigazione di tali effetti. Questo aspetto in Italia generalmente viene trascurato nella fase iniziale della progettazione e rimandato alle fasi finali ma soprattutto trasferito al "negoziato" con le forze sociali e politiche territoriali. Così facendo le misure di mitigazioni, molto spesso non sono quelle più appropriate e razionali, ma rispondono ad una logica non economica bensì politica, e soprattutto si traducono in aumenti spropositati dei costi e dei tempi di realizzazione.

Tutto ciò avviene perché in Italia c'è un ritardo, per non dire di più, nella "cultura del Progetto". Non si comprende l'importanza di una buona e completa progettazione fin dall'inizio ai fini della produttività e redditività delle OO.PP. La qualità della progettazione è infatti essenziale ai fini di ottenere buoni risultati. Le insufficienze nella "cultura del Progetto" riguardano sia il progettista che il Committente pubblico.

Il progettista, soprattutto se non è "indipendente", è portato a non includere nel progetto in misura adeguata le misure di mitigazione sperando in tal modo di ridurre i costi. Il Committente pubblico è portato a sottovalutare già nella fase di definizione dei "Termini di Riferimento "(TDR) questi aspetti³. Ambedue si comportano in tal modo perché sottovalutano l'importanza di sviluppare un buon progetto e soprattutto un progetto "completo". ***La dimostrazione è che in Italia non viene riconosciuto il costo di una buona ingegneria, salvo poi a consuntivo, spendere di più di quello che non si è voluto riconoscere.***

Nel caso dell'AV, è essenziale valutare anticipatamente in modo adeguato gli impatti ambientali, quantificando i costi di mitigazione ed includere questi costi nei costi del Progetto. In particolare, riguardo a:

- "Effetto barriera",
- Attraversamenti delle aree urbane e quindi le opere civili (ponti e gallerie) eventualmente necessarie,
- Costo del suolo in termini di costi di opportunità,
- Protezione delle culture agricole pregiate,
- Aree moreniche,
- Bilancio Energetico,
- Inquinamento atmosferico ed acustico,

³ E' infatti fondamentale che nei TDR, che è lo strumento attraverso il quale il Committente dichiara e chiarisce quali sono i suoi obiettivi e aspettative, venga redatto in modo approfondito e professionale.

- Costi ed impatti in fase di cantiere.

L'“Effetto Barriera” causato dalle infrastrutture ferroviarie in generale e dall'AV in particolare (come del resto, anche le autostrade), determina una quasi impermeabilità all'attraversamento del sedime ed una frammentazione del territorio e delle proprietà agricole, con formazione di aree intercluse. Un tracciato AV per le sue caratteristiche tecniche, comporta infatti, una “lettura” unilaterale del territorio attraversato in quanto il tracciato è guidato dal rispetto di rigorosi standard progettuali (ad esempio, raggi planimetrici minimi di 5.450 m.; pendenze longitudinali contenute entro il 12÷15 per mille). Tali standard non si possono adattare al disegno di un territorio agricolo, al paesaggio ed alla natura delle colline moreniche del Garda e, in ogni caso, comporterebbero come esito finale, una traccia forte ed invasiva sull'ambiente. Pur con la realizzazione di opere d'arte minori, la geometria e l'ingombro del sedime ferroviario AV sono infatti, inevitabilmente, elementi di difficile compatibilizzazione con le esigenze minute (e preziose) del territorio.

Questa attenzione e sensibilità all'ambiente andrebbero pertanto espresse fin dall'inizio del Progetto e continuamente all'elaborazione del Progetto, compresa quindi la fase di definizione del tracciato più opportuno e non dopo aver già definito il tracciato.

Solo con un progetto completo è possibile rispondere adeguatamente alle richieste espresse dal territorio (quelle giuste e convincenti ⁴) in merito alle misure di mitigazione. Si tratta cioè di prevenire tali richieste con un progetto completo. Non solo: vista l'alta incidenza delle “compensazioni” ambientali, è ***assolutamente necessario includere questi costi fin dall'inizio*** in modo da poter mettere in condizione i decisori di avere un quadro realistico del progetto.

Tale esame va fatto per tutte le alternative di tracciato fra Brescia e Verona possibili e si dovranno esaminare e le valutazioni del BBC dovranno tener conto di questo aspetto.

E' solo sulla base del confronto delle alternative, includendo i costi e benefici ambientali, economici e finanziari che si valuta la soluzione che meglio contribuisce alla crescita del PIL. Questo vale per tutti i progetti ma in particolare per la rete AV, data la dimensione degli investimenti e dei PFP richiesti e degli effetti ambientali che genera.

Non si tratta infatti, di valutare solo il tracciato della nuova tratta AV Brescia-Verona ma di valutare se ha senso l'estensione della rete attuale AV con gli standard italiani attuali e, in caso negativo, quali possano essere le alternative. Infatti, l'estensione della rete AV da Brescia a Verona con gli standard italiani attuali significa di fatto, accettare anche le altre tratte in programma: Verona-Vicenza, Vicenza-Padova, Venezia-Trieste e Milano-Genova (Terzo Valico).

In questo quadro, la sostenibilità ambientale del Progetto dell'AV Brescia – Verona con gli attuali standard ha un ruolo determinante e strettamente connesso alla sostenibilità economica e finanziaria del Progetto, considerando sia il nuovo contesto economico generale e nazionale sia il delicato e prezioso contesto ambientale del basso Lago di Garda.

⁴ Infatti, molto spesso le richieste provenienti dalle realtà territoriali non hanno niente a che fare con i costi ambientali provocati dal Progetto.

2. IL CONTESTO TERRITORIALE

Il territorio a sud del Lago di Garda, interessato direttamente dal progetto di estensione dell'AV fra Brescia e Verona, presenta aspetti naturalistici unici e molto particolari, dovuti in parte alla sua vicinanza con gli ambienti umidi del lago, in parte agli eventi geologici che l'hanno originato.

Le colline moreniche che appaiono disposte in ampi semicerchi concentrici dischiusi verso la pianura risalgono, infatti, all'epoca delle due ultime glaciazioni (Riss e Wurm), quando ancora il Garda era un enorme ghiacciaio e le sue lingue estreme spingevano verso vall, rocce, sassi, argilla e limi, depositandoli ai propri margini; appena raggiunte zone climatiche più miti o periodi interglaciali, i ghiacci si sciolsero allontanandosi dagli cumuli di detriti morenici depositati a forma d'arco.

Questi depositi, con il passare dei millenni, divennero colline che il tempo e le acque modellarono e rivestirono di una ricca e rigogliosa flora, donando loro buona parte dell'aspetto che ancora adesso si può ammirare. Poi l'uomo fece il resto assecondando la natura, bonificando gli acquitrini, convogliando l'acqua nel torrente colatore Redone che l'allontana per versarla nell'emissario del Garda, il fiume Mincio.

Un ambiente naturale ricco e multiforme, costellano da insediamenti sparsi e ancora più minuscole frazioni, caschine solitarie: popolata fin dai tempi del Neolitico, questa zona ha, vissuto pienamente ogni epoca della storia dell'uomo. Grandi casolari sorgono isolati tra le modeste alture e i campi coltivati, i filari dei vigneti e i rigogliosi frutteti che si aprono intorno e gruppi di case dalla tipica architettura e che, cresciute ai piedi di torri medievali, si sono sviluppate, nel tempo, verso le zone artigianali ed industriali che toccano i margini dei paesi, valicando gli ambiti degli stretti borghi fortificati da cui hanno avuto origine.

Questo territorio sul confine tra Mantova, Brescia e Verona, comprende infatti, borghi medievali che hanno conosciuto il dominio delle Signorie e si sono, in seguito, adattati allo sviluppo economico delle epoche più recenti, fino all'attuale caratterizzazione agricola specializzata delle terre della Lugana .

Nella Lugana il microclima, influenzato positivamente dalle temperate brezze del lago di Garda, è ideale per la mitezza e la scarsa incidenza delle escursioni termiche tra il giorno e la notte. **Una "culla climatica" perfetta per accudire e valorizzare le peculiarità di un'uva particolare come il trebbiano di Lugana**: una pianura contraddistinta da fertili suoli di matrice argillosa, argille stratificate di origine morenica e di natura sedimentaria, prevalentemente calcaree.

Al di là della topografia comunale, il territorio del Lugana è, dal punto di vista vitivinicolo, diviso sostanzialmente in due zone.

La prima, più ampia, quella delle argille più coriacee, è di natura pianeggiante e si estende orizzontalmente lungo l'entroterra compreso tra Desenzano, Sirmione, una parte del comune di Pozzolengo e Peschiera. È questo il cuore pulsante della denominazione, che tra Rovizza e Lugana, frazioni depositarie dello stile più "lacustre" e minerale del Lugana, trova le sue zone storiche ed elettive, anche se nel tempo l'estensione del vigneto ha dovuto qui fare i conti con le esigenze del mattone per il business turistico.

La seconda zona, di natura più collinare, si allunga dalla celebre Torre Monumentale di San Martino della Battaglia lungo una duplice direttrice: da un lato verso Pozzolengo e dall'altro verso Lonato. Qui le argille si

fanno più sabbiose; i rilievi più ondulati e dolci, con altitudini che non superano i 130 metri; i terreni più morenici (soprattutto verso Lonato), con buona presenza di elementi ghiaiosi.

3. VALUTAZIONE DELLA SOSTENIBILITA' ECONOMICA DEL TRACCIATO AV

Nell'attuale contesto epocale di cambiamento dell'economia e della finanza pubblica, il criterio per valutare la decisione del CIPE e delle possibili alternative sia di tracciato che del tipo di AV oggi possibile per l'estensione della rete AV da Brescia a Verona, non può che essere economico, quello cioè del BBC. Si deve cioè dimostrare che la decisione del CIPE è quella che genera i maggiori benefici per la collettività. In altre parole che è **quella che garantisce la massima crescita del PIL**. Una diversa scelta, in un periodo in cui ormai il PIL da anni cresce poco o addirittura si riduce, sarebbe evidentemente paradossale e meriterebbe adeguate spiegazioni.

Il criterio di valutazione economica è molto semplice: quale è il costo di opportunità dell'uso del suolo che sarà interessato alla AV nel territorio di produzione del Lugana? Attualmente i 245 ha che saranno utilizzati dalla AV producono un PIL annuale di almeno 50 Milioni di €. In realtà superiore se si considerano gli effetti indotti del fatturato agricolo. Si propone di utilizzare questo suolo per altri usi, quello cioè dell'AV. Questo nell'interesse pubblico. **E' implicito quindi nella decisione del CIPE che questo nuovo uso produca un PIL maggiore a quello attualmente prodotto. Tutto ciò però non è affatto dimostrato.**

Una valutazione preliminare, invece, indica che il PIL prodotto dedicando i 245 ha alla AV sarà enormemente inferiore a quello prodotto attualmente, come si vede da quest'analisi sommaria:

La suddetta stima è assolutamente conservativa perché non tiene conto, per il traffico acquisito dalla ferrovia tradizionale, dei maggiori costi di trasporto della AV rispetto ai costi della ferrovia tradizionale. Del Bilancio Energetico probabilmente negativo, dei maggiori costi imputabili all'effetto Barriera ed infine delle perdite di almeno 100 posti di lavoro più quelli indiretti e quindi dei relativi costi di riconversioni.

Nella sostanza quindi il PIL prodotto nella tratta dell'area del Lugana è **meno del 6 % del PIL attualmente prodotto**. L'interesse pubblico quindi a questo tracciato è sicuramente enormemente inferiore a quello che potrebbe esistere con un tracciato parallelo a quello esistente e, ovviamente, un altro tipo di AV.

Infatti la ferrovia AV non genera "esternalità" che giustificano i suoi elevati costi e i rilevanti FFPF.

Appare evidente che il progetto AV già realizzato in Italia e soprattutto l'estensione della rete non hanno solide basi di sostenibilità economica e finanziaria. Infatti, come si è visto, il Progetto richiede consistenti risorse pubbliche a fondo perduto. Il che non è di per sé, in via teorica, un fatto negativo e indicante la non sostenibilità del Progetto dal punto di vista economico, cioè dal punto di vista del BBC.

I FFPF trovano infatti una loro giustificazione in funzione delle "esternalità" che il Progetto è in grado di generare: **nel caso specifico, il Progetto AV non dimostra la sua sostenibilità economica e finanziaria perché i benefici "esterni" non esistono o sono marginali.**

Si ha una esternalità quando un Progetto genera benefici e/o costi esterni al Progetto che gli utenti del Progetto non possono o non sono disposti a pagare con la tariffa corrisposta. Tali benefici esterni devono essere invece pagati dai non utenti del Progetto perché su di essi ricadono. Il pagamento generalmente avviene con il ricorso al FFPF coperto con la tassazione e/o indebitamento pubblico.

Infatti, ci sono molti Progetti che richiedono FFPF perché generano rilevanti "esternalità" positive⁵: in questo caso quindi, dal punto di vista economico il FFPF trova la sua piena giustificazione economica ma trova però un limite alle disponibilità delle finanze pubbliche ed alle priorità di spesa dello Stato.

Dall'esame fatto ***appare evidente che il Progetto AV non sembra rientrare in questa casistica in quanto i suoi benefici esterni o non esistono o sono marginali.***

Per contro però le risorse di FFPF sono rilevanti. Non solo, ma invece di benefici esterni si generano "costi esterni" non trascurabili; basti pensare all'"effetto barriera".

I benefici di una rete AV sono infatti i seguenti:

Come si vede, ***in teoria***, tre sono i tipi di benefici esterni ipotizzabili dell'AV:

- (i) un Bilancio Energetico (BE) positivo,
- (ii) un miglioramento della mobilità nel territorio attraversato,
- (iii) un aumento del turismo nel territorio attraversato.

In pratica, invece per l'AV in Italia, tali benefici o non esistono o sono marginali. E' tutto da dimostrare che il bilancio energetico sia positivo. Il BE nel caso dell'AV è molto importante anche per verificare l'affermazione comune che "l'AV riduce i consumi di energia ed i costi dell'inquinamento". Tale affermazione merita infatti un'adeguata verifica ed approfondimento. La possibilità di ridurre i consumi di energia va infatti valutata in relazione alla Soluzione di Riferimento ed all'origine del traffico acquisito all'AV. Tale origine è di tre tipi: (i) dalla ferrovia storica, (ii) dalla strada e (iii) dal trasporto aereo.

In relazione al traffico acquisito il BE sarà diverso. Per il traffico acquisito dalla ferrovia storica, il consumo di energia sarà maggiore. Per il traffico proveniente dalla strada e dal trasporto aereo, invece, il consumo di

⁵ Si citano ad esempio almeno tre tipi di progetti che rientrano in questa tipologia: (i) le metropolitane, le energie rinnovabili e gli investimenti destinati alla conservazione del patrimonio storico/artistico.

La metropolitana è il caso più evidente. Infatti i benefici della metropolitana riguardano principalmente i non utenti della medesima ovvero gli utenti del trasporto privato e pubblico della rete stradale di superficie.

Grazie alla metropolitana, infatti si riduce la congestione sulla rete urbana di superficie a tutto vantaggio degli utenti di quest'ultima: è quindi logico, dal punto di vista economico, che tali utenti paghino il beneficio ricevuto con il ricorso al FFPF e che finanzino quest'ultimo con la tassazione.

Analogamente lo sviluppo delle ***energie rinnovabili*** produce due fondamentali benefici che interessano principalmente non i consumatori di tali energie ma la collettività in virtù di: riduzione dell'inquinamento atmosferico, riduzione del costo dell'energia in prospettiva ed indipendenza energetica.

E' quindi logico che si possa far ricorso a FFPF per promuovere e sostenere questo sviluppo.

Infine i ***progetti di difesa del patrimonio artistico culturale*** richiedono anch'essi rilevanti FFPF in quanto gli utenti fruitori di questi beni non sono in grado di pagare il prezzo che la conservazione di tali beni comporta: i benefici di tali conservazioni non vanno, ovviamente ai soli fruitori, ma principalmente ai non fruitori ed alle generazioni future.

energia sarà inferiore. E' quindi fondamentale stabilire come si ripartisce il traffico acquisito all'AV. Infine, nel BE va anche considerato anche il maggior consumo di energia derivante dal "traffico generato".

L'AV non migliora l'accessibilità del territorio attraversato dal tracciato ma al contrario la riduce a causa dell'effetto barriera mentre gli effetti sull'aumento del turismo nel territorio riguarderanno solo lo stretto ambito territoriale in cui viene realizzata una fermata AV.

In altri termini, i benefici su cui un Progetto AV può trovare una sua giustificazione sono sostanzialmente quelli interni al Progetto e cioè: riduzione del tempo di viaggio tra i poli serviti, riduzione del costo del trasporto del passeggero, "Traffico Generato" (cioè aumento della Domanda di Mobilità) ed infine, costi evitati sulla sede storica della ferrovia.

Questa ultima voce è molto importante dal punto di vista economico. Infatti, ***l'esigenza di una rete ad AV nasce sempre dal fatto che la linea ferroviaria esistente è al limite di saturazione oppure che arriverà a tale limite nel breve-medio termine.*** Si tratta cioè della "***Soluzione di Riferimento***" (***Reference Solution***) su cui si deve valutare la sostenibilità del Progetto AV. In altre parole, si devono confrontare i Costi ed i Benefici con quelli che ci sarebbero in assenza del Progetto AV ("Situazione senza il Progetto").

Le soluzioni dal punto di vista tecnico della capacità e del livello di servizio sono molteplici e tra queste anche la nuova rete dell'AV con gli standard italiani, con diversi risultati in termini di BBC. Infatti, il problema non è tanto aumentare la velocità di viaggio per ridurre i tempi di viaggio ma, invece è quello di migliorare i tempi di Origine/Destinazione per il passeggero.

Questo diventa quindi un problema di "cadenzamento" e frequenza del servizio. Aumentando e migliorando questi aspetti è possibile migliorare il livello di servizio a condizione che esista un'adeguata capacità della linea: ***il maggiore costo del cadenza mento e delle frequenze sono sicuramente inferiori ai costi di una nuova linea ad AV con standard italiani.***

I benefici dell'AV sono quindi sostanzialmente uguali, e probabilmente inferiori, a quelli che si possono ottenere con una diversa concezione dell'AV, quella cioè adottata in Germania, Gran Bretagna ed USA. Con una differenza però che i costi d'investimento (infrastruttura ferroviaria e materiale rotabile) ed i costi di esercizio sono significativamente inferiori ed i benefici esterni esistono e sono significativi.

Questo sul piano delle considerazioni economiche, sulla capacità cioè della AV di generare un PIL superiore a quello attualmente prodotto nell'area di produzione D.O.C. Lugana. Ma oggi, dato l'attuale contesto di crisi economica e della finanza pubblica, e dalla rivoluzione epocale che questa crisi richiede ai comportamenti pubblici, un Progetto deve essere valutato sul suo contributo al risanamento o peggioramento di quest'ultima. E, da questo punto di vista la situazione è ancora peggiore.

4. I RIFLESSI SULLA FINANZA PUBBLICA

Il bilancio complessivo sulla finanza pubblica , nel caso del mantenimento della decisione CIPE, per la sola zona del Lugana, è assolutamente negativo e paradossale. Infatti realizzando la AV nella zona del Lugana si otterrà un perdita netta di PIL e quindi una perdita di entrate fiscali dirette ed indirette, considerando che in termini occupazionali l'uso della risorsa suolo , cioè il suo costo di opportunità, vuole dire passare da un impiego del suolo, "*labor intensive*" altamente produttivo in termini di PIL ed in termini di entrate fiscali per lo Stato , ad un sistema "*capital intensive*" con una produttività in termini di PIL nulla, o comunque assolutamente marginale, e con entrate fiscali marginali , ma per contro, addirittura con impegno finanziario in termini di FFPF rilevanti come è la AV.

Questo ovviamente se si guarda non al breve termine, cioè al fatturato per le imprese di costruzione e l'occupazione in questa fase, ma al medio al lungo termine. **Se si guarda cioè alla "produttività in termini di PIL dell'impiego delle risorse"**. I riflessi sulla finanza pubblica , estendendo la rete AV con gli standards italiani ,saranno disastrosi. Con la cessazione delle attività agricole pregiate, che non richiedono sovvenzioni o Finanziamenti Pubblici a Fondo Perduto (FFPF), verrà a cessare il flusso delle tasse pagate dalle aziende agricoli e dagli addetti ad esse. Per contro , invece, la realizzazione dell'AV con gli standards italiani richiederà rilevanti FFPF e genererà marginali flussi in termini di tasse.

Nel tratto Brescia - Verona di circa 65 km con l'attuale linea (distanza misurata convenzionalmente tra i fabbricati viaggiatori delle due stazioni) e di circa **73 km per ferrovia con la nuova linea AV⁶** si può stimare che a regime ci sarà un traffico totale di **4,8 milioni di passeggeri** (20 coppie di treni giornalieri con carico medio di 400 passeggeri) considerando oltre l'O/D Brescia - Verona (ragionevolmente non superiore al traffico attuale, date le ridotte distanze), il flusso viaggiatori sulla tratta AV Torino – Milano - Verona. La percorrenza media del passeggero AV con O/D Brescia e Verona sarà quindi pari a 73 km, contro una percorrenza media sulla rete nazionale di circa 474 km, cioè circa il 15 %. Considerando che il FFPF per le nuove tratte AV in progetto è stimato pari a 185 €/Passeggero (riferito alla media nazionale di percorrenza) e tenendo conto che il percorso dei passeggeri AV con Origine e Destinazione nel tratta Brescia-Verona è il 15 % della percorrenza media nazionale, il FFPF per questo traffico sarà circa 28 €/Passeggero, cioè a regime circa 135 Milioni €/anno, equivalenti nel periodo della vita economica dell'AV a circa 2,7 Miliardi di €.

In sostanza, limitatamente al tratto dell'AV nell'area del Lugana (9 km) , i riflessi sulle finanze dello Stato saranno nel periodo di vita economica dell'AV una riduzione delle entrate fiscali (dirette ed indirette) per la perdita in valore attualizzato al 5 %,di fatturazione, cioè del PIL, di circa 129 Milioni di €⁷ e una spesa per FFPF di almeno 135 Milioni di €. Ci sarà quindi un saldo netto negativo per le finanze pubbliche di almeno 264 milioni di €. Tali cifre se estese a tutta la tratta Brescia-Verona saranno notevolmente superiori.

In altri termini la decisione CIPE comporterà riflessi altamente negativi per le finanze pubbliche.

6 Il progetto AV, secondo RFI, prevede inoltre 7 km per le interconnessioni e 10 km di attraversamento urbano.

7 Assumendo che le entrate fiscali (dirette ed indirette) saranno circa il 52 % del fatturato

5. CONCLUSIONI

L'analisi fatta ha dimostrato che l'attraversamento della zona di produzione del Lugana con la AV non è sostenibile economicamente ed ha riflessi fortemente negativi sulla Finanza Pubblica. Questo indipendentemente dalla verifica necessaria ed opportuna sulla sostenibilità economica, finanziaria ed ambientale della decisione CIPE riguardante l'intera tratta Brescia-Verona.

Il PIL che la AV sarà in grado di generare sarà meno del 10 % di quello che già attualmente il suolo su cui passerà l'AV è in grado di produrre. **Non esiste quindi un'interesse pubblico che possa giustificare questa scelta di tracciato.**

In sostanza, limitatamente al tratto dell'AV nell'area del Lugana (9 km) , i riflessi sulle finanze dello Stato saranno nel periodo di vita economica dell'AV una riduzione delle entrate fiscali (dirette ed indirette) per la perdita in valore attualizzato al 5 %, di fatturazione, cioè del PIL, di circa 129 Milioni di €⁸ e una spesa per FFP di almeno 135 Milioni di €. Ci sarà quindi un saldo netto negativo per le finanze pubbliche di almeno 264 milioni di €. Tali cifre se estese a tutta la tratta Brescia-Verona saranno notevolmente superiori.

Appare altresì evidente che **il problema non è tanto la variazione del tracciato, ma se ha o non ha senso proseguire nell'estensione dell'AV con gli standards italiani** o invece adottare standars come quelli tedeschi, inglesi e americani. In tal caso il problema del tracciato non esisterebbe più perché il prolungamento dell'AV avverrebbe in affiancamento alla linea attuale esistente. Per questo è necessario ed opportuno un approfondimento adeguato della decisione del CIPE.

Esiste quindi l'esigenza pressante di un'adeguata verifica della decisione del CIPE. Tale verifica andrà fatta con un adeguato Studio di Fattibilità, con standards internazionali e fatto da un qualificato soggetto indipendente, che valuti le sole due possibili alternative:

- quella approvata dal CIPE e
- l'affiancamento alla linea storica esistente.

Per valutare le suddette alternative sarà indispensabile definire correttamente anche lo scenario della Soluzione di Riferimento quella cioè degli interventi che comunque si dovrebbero fare per adeguare la capacità della linea ferroviaria attuale in vista dell'entrata in funzione del Tunnel del Brennero e dell'eventuale affiancamento della AV.

Non c'è un'adeguata consapevolezza dell'esigenza di un tale Studio di fattibilità Esiste quindi un problema di (i) informazione e (ii) adeguata comunicazione. E' pertanto indispensabile preparare preliminarmente un'adeguato documento tecnico-economico e finanziario , fatto da un qualificato ed indipendente gruppo di esperti multidisciplinari, che illustri con solidi argomenti la necessità di pervenire al più presto a tale Studio di fattibilità.

⁸ Assumendo che le entrate fiscali (dirette ed indirette) saranno circa il 52 % del fatturato