Buongiorno,

si invia quanto in oggetto per quanto di competenza.

Distinti saluti

Adolfo Corà

Ogg.: Progetto definitivo AV/AC
Montebello-Nodo Vicenza.
L.241/90 – artt. 9-10.
D.L.vo 152/2006 - art.24. Osservazioni

Raccomandata posta certificata

Al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e
del mare
Direzione Generale per le valutazioni e
autorizzazioni ambientali
via Cristoforo Colombo 44
00147-Roma
DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

Alla Regione del Veneto
Palazzo Balbi
Dorsoduro 3901
30123-Venezia
protocollo.generale@pec.regione.veneto.it

e p.c. Al Presidente del Consiglio dei Ministri
Matteo Renzi
presidente@pec.governo.it

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

Al Ministro dell'Economia e Finanze
Pier Carlo Padoan
mef@pec.mef.gov.it

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

A Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
segreteriaacda@pec.rfi.it

All'ARPAV
protocollo@pec.arpav.it

All'Alto Commissario Anticorruzione
Raffaele Cantone
protocollo@pec.anticorruzione.it

I sottoscritti a nome proprio e in rappresentanza dei Comitati Cittadini

OSSERVANO

quanto segue.

1) Il progetto definitivo riguardante la **tratta** Montebello- Nodo di Vicenza costituisce un sub-sub-sub lotto della tratta Verona-Padova prevista dal progetto preliminare del 2003, successivamente suddivisa in due “fasi funzionali”, di cui quella Montebello-Grisignano è stata poi ancora suddivisa in due lotti.

Ora viene **ulteriormente frazionata** con l’ encomiabile scopo di non perdere il finanziamento.

Ne consegue però che, limitando la progettazione a singoli segmenti di una manciata di chilometri, **si rende impossibile a chiunque una valutazione complessiva dell’opera**, come previsto dalle norme, e si vincolano inoltre le successive soluzioni progettuali, in assenza di qualsiasi valutazione preventiva.

2) **La tratta Montebello-Grisignano è stata inserita nell’Allegato Infrastrutture del DEP pur non avendone i requisiti.** Il documento suddetto ha infatti lo scopo di individuare progetti “maturi” e di pronta esecuzione. L’intervento vi è stato invece inserito nonostante la mancanza della valutazione ambientale strategica, di un progetto definitivo e di uno studio di impatto ambientale approvati e rispondenti ai requisiti previsti dall’art.4c.2 del D.L. 228/2011 e dal D.P.C.M. 3/8/2012 per il sub-sub-sub lotto Montebello-Nodo Vicenza, di un qualsiasi progetto, preliminare o definitivo, per l’ulteriore tratto Nodo Vicenza- Grisignano. Nonostante che manchi anche qualsiasi indicazione in merito alle fonti di finanziamento.

3) **Il progetto definitivo e lo studio di impatto ambientale relativi alla tratta in oggetto sono elaborati sulla base di uno studio di fattibilità che non ha i requisiti minimi previsti dalle norme che regolano la materia.**

La valutazione preliminare dei fabbisogni dei cittadini e la scelta della soluzione meno impattante per soddisfarli, attraverso l’analisi dei costi-benefici economici e sociali e della sostenibilità ambientale della soluzione proposta e delle alternative possibili, non sono solo mere aspirazioni di cittadini visionari, ma specifici obblighi di legge.

Studio di fattibilità approvato in assenza di Valutazione Ambientale Strategica

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

Nessuna valutazione ambientale strategica risulta fatta per lo studio di fattibilità presentato per la tratta Montebello-Grisignano, che pure costituisce l’avvio del procedimento finalizzato all’approvazione del progetto relativo, che, secondo quanto previsto dall’art. 165 c. 7 del D.L.vo 163/2006, comporta l’automatica variazione degli strumenti urbanistici vigenti e adottati.

Ciò è tanto più grave in quanto **stravolge l’assetto paesaggistico, urbanistico, idraulico del territorio e della città di Vicenza.**

Esso prevede infatti:

- l'attraversamento di zone densamente popolate con costruzioni immediatamente a ridosso della linea ferroviaria esistente;
- la conseguente demolizione di un elevato e non precisato numero di edifici destinati ad abitazioni ed attività produttive e commerciali;
- la dismissione dell'attuale stazione di Vicenza;
- la creazione di una nuova stazione a Vicenza Fiera, in zona a rischio idraulico 2, per la linea ad alta capacità;
- la creazione di una seconda stazione in zona Tribunale, proprio in riva al fiume, in cui fermeranno esclusivamente i treni locali, con una grande colata di cemento in zone a rischio idraulico 3 e 2;
- un by-pass idraulico-automobilistico del fiume Retrone mediante un tunnel sotto Monte Berico, con modifica dell'alveo del fiume e dell'intero sistema viario;
- la costruzione di un collegamento filobus per ovviare alle maggiori distanze create tra le stazioni e la città;
- una serie di opere e di gallerie in zone con una falda superficiale, "in prossimità del piano campagna o a pochi metri di profondità", ed una falda più profonda, sfruttata ad uso idropotabile, e già seriamente contaminata da PFAS.

Il tutto è previsto in prossimità di siti contaminati o potenzialmente contaminati (*Studio di fattibilità: Analisi dei vincoli territoriali, pagg.71-72*).

Studio di fattibilità mancante dei contenuti prescritti dal D.P.R. 207/2010, art. 14

Al fine di consentire la scelta della soluzione ottimale attraverso la comparazione della sostenibilità ambientale, economica e sociale delle varie alternative possibili, la norma suddetta, nonché l'art. 4 c.2 del D.L.vo 228/2011 ed il D.P.C.M. 3/8/2012 prescrivono che lo studio di fattibilità debba avere necessariamente tutta una serie di contenuti, tra cui: "l'analisi della domanda e dell'offerta attuale e di previsione", "l'analisi delle alternative progettuali", "l'analisi della fattibilità finanziaria" (costi e ricavi), "l'analisi della fattibilità economica e sociale (analisi costi-benefici)", lo studio dell'impatto ambientale, riferito alla soluzione progettuale individuata e alle possibili soluzioni alternative", ecc..

Tutti questi elementi mancano nello studio di fattibilità approvato.

Nessun riferimento viene fatto ai bisogni dell'utenza, all'idoneità della soluzione proposta a soddisfarli e alle alternative progettuali, che pure sono numerose come risulta dai progetti già presentati, di cui alcuni allo stato di progetto preliminare.

Sono omissioni che non solo concretano altrettante violazioni di legge, ma determinano l'impossibilità di valutare correttamente l'impatto del progetto, con conseguenze incalcolabili sulla spesa pubblica e sulla vita dei cittadini.

Pur in assenza di riferimenti progettuali, in varie sedi si afferma che la necessità ineluttabile di quadruplicare i binari sarebbe determinata dal fatto che la linea storica sarebbe satura.

Secondo i dati di RFI nel 2012-2013 invece **la linea storica risultava sfruttata solo per il 57,6%** ed aveva una capacità residua di 106 treni al giorno (*RFI- Scenario tecnico e sviluppo ferroviario nella regione Veneto*), che nel frattempo è aumentata. Dal 2001 ad oggi è in costante calo il numero dei treni a disposizione degli utenti (*Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti 2012-2013*).

Questo infatti è passato dai 144 del 2012- 2013, censiti nel documento suddetto, ai 102 rilevati nel progetto.

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

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

Inoltre non è pensabile che la **domanda di trasporto** a lunga percorrenza abbia un'esplosione semplicemente come conseguenza della realizzazione della nuova linea.

Il numero dei treni futuri ipotizzato non è quindi realistico in relazione alla domanda di trasporto.

A sostegno delle scelte effettuate si è addotto un bacino di utenza di 800.000 passeggeri, esteso al territorio della provincia di Vicenza e di quelle contermini per un raggio di 30 Km dalla stazione Fiera, che si sovrappone al bacino di utenza sia di Padova che di Verona e arriva addirittura oltre il centro urbano di Padova. Si tratta tuttavia di una mera affermazione, chiaramente pretestuosa. Per poter contare su un simile bacino di utenza, bisognerebbe che i passeggeri in partenza da Padova o Verona venissero a Vicenza in auto per prendere il treno: ciò è una ipotesi dell'irrealità, palesemente assurda e contraria al comune buon senso; contraddice inoltre l'obiettivo dichiarato dagli Enti sostenitori del progetto di ridurre il traffico su gomma a favore di quello su ferro.

In aggiunta la nuova linea non sarà certo concorrenziale rispetto al trasporto su strada, visto che il costo di un biglietto, già alto per chi viaggia con un treno regionale, per la TAV è il più caro d'Europa (da *IL SOLE 24ORE.COM 13/12/2009*). Sicuramente non sarà accessibile a pendolari e studenti, che costituiscono c.a il 95% degli utenti. Sarà comunque troppo onerosa anche per il trasporto merci.

Tra gli elaborati del progetto definitivo relativo alla tratta in oggetto non è dato trovare il quadro economico dei costi preventivati.

Il **costo stimato** dallo studio di fattibilità per il tratto Montebello- Grisignano è di 2.456 M€ per la sola parte relativa alle infrastrutture ferroviarie, contro i 1150 M€ previsti dalla Del. CIPE 94/2006. Rimane comunque escluso il costo non indifferente delle opere complementari, quali quelle, di particolare rilevanza, necessarie per la compensazione e mitigazione ambientale, per il riassetto della viabilità, per il filobus, ecc., che si può tranquillamente presumere che comporteranno il raddoppio della cifra.

Rimane anche escluso il costo degli indennizzi per i danni che deriveranno ai numerosi fabbricati contigui alla linea, ma non direttamente espropriati, in conseguenza delle vibrazioni e dell'inquinamento nonché il costo degli indennizzi relativi alla rilocalizzazione e/o cessazione delle attività esercitate nei capannoni da espropriare.

Tenuto conto che la tratta Montebello-Grisignano è lunga un po' meno di 30 km, ne risulta un **costo** di c.a **82 milioni di euro al km, escluso il costo delle opere di mitigazione e compensazione ambientale, ecc.** contro i 10,2 milioni di euro della principale linea francese, e i 9.8 della principale linea spagnola (*Commissione Europea - Relazione corruzione - 3/2/2014*).

Risulta anche più alto del costo medio delle tratte italiane, pari a 61 milioni di euro al km.

Dai dati ufficiali emerge che, sulle tratte già realizzate o in corso di realizzazione, al 2010, i costi sono aumentati del 547% rispetto al preventivo, che sale al 684% tenendo conto anche dei costi relativi a studi, progettazione e realizzazione delle nuove stazioni, alle opere compensative, ecc. (*I. Cicconi –“ Il libro nero dell'alta velocità”*). Data la complessità delle opere previste è lecito pensare a una lievitazione di costi ancora maggiore.

A ciò si aggiunge che le prime analisi sui risultati degli investimenti evidenziano che tutte le tratte già realizzate hanno un'utenza largamente inferiore a quella necessaria per giustificarli. Nel caso poi della Torino-Milano, prima tratta della direttrice Torino-Trieste in cui si inserisce il progetto in oggetto, i risultati sono addirittura fallimentari (*P. Beria, R. Grimaldi: "Una prima valutazione dell'alta velocità in Italia"*).

Dai dati suddetti risulta che **non ha alcun senso logico ed economico pensare a un quadruplicamento** dei binari, per attivare una **linea che non sarà ad alta velocità, perché**, dato il contesto fortemente urbanizzato e la vicinanza delle stazioni, **il treno viaggerà in pratica come i**

treni attuali, né sarà ad alta capacità in quanto il numero dei treni in transito dipende essenzialmente da scelte di gestione, successive e non controllabili, e dalle leggi di mercato.

4) Lo studio di impatto ambientale non indica le possibili alternative, compresa l'alternativa zero, né le ragioni della scelta, come prescritto dall'art.184 del D.L.vo 163/2006, nonché dall'art.22 del D.L.vo 152 del 2006.

5) Il rapporto presentato ai fini della procedura di VAS tardivamente avviata, che pure sottostima gli impatti ambientali, ne dà una **valutazione complessivamente negativa.**

6) Nel merito degli impatti ambientali del progetto definitivo si evidenzia quanto segue.

L'intervento si inserisce in un contesto caratterizzato da una elevata antropizzazione.

Il Veneto è infatti, dopo la Lombardia, la regione italiana con il più elevato consumo di suolo (*dati ISPRA*).

Ciò si riflette anche sulla qualità dell'aria: la provincia di Vicenza presenta infatti, oltre ad altri inquinanti, un valore di pm10 che è il più elevato del Veneto, destinato ad aumentare in maniera esponenziale in conseguenza delle mega opere in corso di esecuzione e di quelle programmate (Pedemontana Veneta, Sistema Tangenziali, TAV, ecc.).

Si riflette inoltre sulla qualità dell'acqua - gravemente inquinata da varie sostanze tra cui cromo esavalente e PFAS - sulla frequenza delle esondazioni indotte dai cambiamenti climatici, sulla salute umana e sulla qualità della vita.

A fronte di tutto ciò lo studio ignora completamente aspetti molto devastanti per l'ambiente e per la salute umana, quali, ad esempio, quelli relativi al consumo di suolo e all'inquinamento da PFAS.

Anche gli impatti presi in considerazione sono minimizzati ed invariabilmente ritenuti, a fine intervento, per lo più non significativi o medi. Con il risultato di rinviare ogni problema alla successiva fase di monitoraggio, eludendo con ciò tutte le norme, nazionali e comunitarie, che impongono innanzitutto di prevenire il danno ambientale.

In particolare:

- "L'infrastruttura in esame e le opere connesse interferiscono con aree critiche" risultanti dalla "Carta della pericolosità idraulica", con deviazioni del percorso di corsi d'acqua, rilevati, gallerie, viadotti, scavi, ecc..

Ciononostante lo studio di impatto ambientale non analizza la situazione post operam, in quanto "si attende una variazione non significativa".

Con buona pace dei cittadini che si trovano travolti dalle alluvioni con frequenza pressoché annuale.

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

Il sistema degli acquiferi che interessano la zona è molto complesso. E' presente una prima falda posta appena sotto il piano campagna (1- 3 metri) e falde artesiane profonde, che trovano la loro alimentazione nell'acquifero monostrato della zona di alta pianura.

Da questo sistema artesiano multifalde attingono l'acqua potabile i grandi acquedotti che servono la città e le province di Vicenza, di Padova, e parte della provincia di Verona, nonché un grande numero di pozzi privati per un totale di 600-700.000 abitanti (*Relazione idraulica*).

La falda interessata, il cui percorso non è ancora conosciuto, risulta contaminata PFAS. Il fenomeno “ha una valenza europea” (*Regione del Veneto-ARPAV: il caso della contaminazione” da sostanze perfluoro alchiliche in alcuni ambiti del territorio della Regione Veneto*”).

Esiste dunque il pericolo concreto che le opere previste, che intercettano trasversalmente le falde, contribuiscano alla diffusione capillare degli inquinanti anche in zone non ancora toccate dal fenomeno, provocando un ulteriore **disastro ambientale**, tanto più che la linea si sviluppa in prossimità di siti contaminati o potenzialmente contaminati, e che il depuratore di Montebello si trova nella fascia di rispetto della nuova linea.

Lo studio di impatto ambientale ignora completamente il problema. Con conseguenze tragiche non solo sulle acque, ma anche sulla salute dei cittadini, che è un bene primario costituzionalmente tutelato.

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

- Gli inerti necessari ai lavori verranno estratti dalla prevista cassa di espansione e dalla cava site in comune di Zevio (area di rilevante interesse paesistico-ambientale; luoghi dell’acqua; area protetta di interesse locale; vincolo dei corsi d’acqua; fascia di ricarica degli acquiferi; corridoio ecologico) nonché dalla cava La Gualda (vincolo paesaggistico D. L.vo 42/2004-corsi d’acqua).

Nelle stesse cave verrà interrato il materiale proveniente dagli scavi lungo la linea per il ripristino ambientale. In realtà, dato il contesto in cui avvengono gli scavi, è facilmente desumibile il rischio che le cave, oggetto di particolare tutela, si trasformino in discariche di materiali altamente inquinanti.

Nonostante la mole di norme e la prescritta presentazione di ponderosi documenti, o forse proprio per questo, e per l’assenza di controlli, i cittadini hanno potuto constatare che i rifiuti speciali vengono interrati dovunque, a partire dai sottofondi stradali delle grandi opere, come dimostra il caso recente della Valdastico sud.

- Il percorso scelto attraversa zone intensamente abitate e comporta lo sventramento di paesi e città.

Non si può certo parlare di impatto ambientale trascurabile sia in termini di produzione di rifiuti da demolizioni, che si prospetta enorme, sia in termini di consumo di suolo per la ricollocazione delle famiglie e delle attività espropriate nonché di ulteriore consumo di suolo derivante da compensazioni immobiliari e variazioni di destinazione d’uso.

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

Lo studio di fattibilità nulla dice in merito.

- Le opere previste interferiscono con siti vincolati dal punto di vista paesaggistico e monumentale (Cava La Gualda e Villa Gualdo), con un impatto residuo che lo studio stesso definisce “importante”.

Lo studio nulla dice delle conseguenze sul paesaggio agrario e storico lungo tutto il percorso, sull’introduzione di elementi di intrusione visiva, sull’alterazione del sistema dei centri urbani, ecc..

- Per quanto riguarda la qualità dell’aria, l’impatto viene valutato per lo più importante in fase di costruzione, che peraltro è destinata a durare decenni, medio dopo l’esecuzione dell’opera.

Non tiene conto però che la qualità dell’aria è già gravemente compromessa, con le pm10 al di sopra dei limiti di legge.

Non tiene conto inoltre che l'area su cui si sviluppa il progetto è intersecata da altre opere pubbliche di rilievo nazionale (autostrada A4, svincolo di raccordo tra A4 e superstrada pedemontana veneta, sistema delle tangenziali venete), né degli effetti cumulativi che ciò può avere sulle persone e sull'ambiente.

- Lo studio di impatto ambientale prevede che rumore e vibrazioni, nonostante le mitigazioni, avranno un impatto residuale importante, che interesserà centinaia di edifici.

- Il progetto prevede la costruzione di un campo base "Vicenza Fiera", su una superficie agricola di pregio di circa 9 ha, non dotata di infrastrutture.

Oltre al fatto che il campo è collocato al di fuori dell'ambito del lotto in oggetto e si riferisce al lotto successivo, costituisce un enorme consumo di suolo, solo fittiziamente considerato reversibile.

Manca qualsiasi valutazione del suo impatto ambientale ed economico.

- Ugualmente estranea al lotto in esame è la previsione, in comune di Vicenza, in zone densamente popolate e già sature di ripetitori, di più stazioni radio base, di cui non è riportato alcun dato o indicazione tecnica che consenta di valutarne complessivamente gli effetti sulla salute della popolazione.

L'inquinamento da questo tipo di microonde ha già provocato la quasi completa scomparsa di specie protette come i passeri.

Molti studi scientifici rilevano la loro dannosità per la salute umana.

- Manca inoltre ogni valutazione complessiva delle interazioni tra i vari fattori.

Si ricorda in proposito **che ogni attività umana, anche quella della pubblica amministrazione, "deve conformarsi al principio dello sviluppo sostenibile, al fine di garantire che il soddisfacimento dei bisogni delle generazioni attuali non possa compromettere la qualità della vita e le possibilità delle generazioni future" ed informarsi "ai principi della precauzione" (art.1,art.3- quater del D.L.vo152/2006).**

Le normative europee prevedono inoltre che - "per ridurre al minimo i rischi derivanti dai cambiamenti climatici, proteggere la salute e il benessere e i beni della popolazione e preservare il patrimonio naturale, mantenere o migliorare la capacità di adattamento dei sistemi naturali, sociali ed economici" - si debba privilegiare "l'ottimizzazione delle reti esistenti rispetto alla realizzazione di nuove e grandi opere" (Com. 2013/216).

Pertanto i sottoscritti

CHIEDONO

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

Vicenza, 3/2/2016

FRIZZARIN MARGHERITA - Comitato Popolare Ferrarese

Mate e

residente a

C.I. n.

- Comune

data del rilascio

- scadenza

Margherita Frizzarin

BRUNELLI SIMONETTA

Nata a

Residente a

in via

C.I. n.

- Comune di

data del rilascio

- scadenza

Simonetta Brunelli

TOFFANETTO TONICA Comitato Popolare Ferrarese

Mate e

residente a

C.I. n.

- Comune di

data del rilascio

- Comune di

scadenza

Tonica Toffanetto

MANFRIN MIRIAM

Nata a

Residente a

in via

C.I.

- Comune di

Data del rilascio

- scadenza

Miriam Manfrin

MANFRIN GIANFRANCO

nato a il

Residente a via

C.I. comune di
rilasciato scadenza

Gianfranco Manfrin

CHECCHI ALBERTO

nato a il

Residente a via

C.I. comune di
Rilasciato scadenza

Alberto Checchi

MARCO ZILIO

Nato a il residente a

Via

C.I. comune di
rilasciato scadenza

Marco Zilio

CAODURO ROMANA

nata a

residente a ()-Via

C.I. comune di
rilasciato scadenza

Romana Caoduro

URUKALO FRANOV MARKO

morto in

residenza in

19/11/1911

PATENSE DI GUIDA

Milano S. Maria della

FRANCESCA LEDER

nata a il

PATENTE GUIDA

francesca leder

BARETTA GIADA

Comune di Pistoia di
vicinanza Est

Via

Nata a () il

CARTA D'IDENTITÀ N°

Giada Baretta

VALENTE HOMICA

VIA

NATA A IL

C. I. N°

PATRIKIA CORA' - U.

C.I. ... Patricia Cora'

FRANCESCA CORA' -

C.I. - comune di Francesco Cora' n.º

EMILIO BAGARELLA NATI

VIA
C.I. AV 2946030

Emilio Bagarella

PIO SAVERIO PORELLI -

C. I. - Comune di Pio Saverio Porelli