



1 marzo 2016

Prot.40/AT.v

Oggetto: Osservazioni AC AV tratto Verona Porta Vescovo – Altavilla Vicentina.

**Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali
Divisione II - Sistemi di Valutazione Ambientale**
via Cristoforo Colombo 44
00147 Roma
(PEC) DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

c. a. R.U.P. **Carlo Di Gianfrancesco**

Le Strutture sindacali CGIL del Veneto, Verona e Vicenza presentano alcune considerazioni e osservazioni in merito all'avviso dell'avvio del procedimento finalizzato all'ottenimento della V. I. A. relativamente alla variante al progetto definitivo della linea ferroviaria AV/AC Verona-Padova - 1° lotto funzionale Verona Porta Vescovo-Bivio Vicenza

Premessa

Il contesto nazionale e del collegamento ferroviario trasportistico Milano Venezia.

La pessima qualità dell'aria dell'intera pianura padana fa agio sulla urgente necessità di modificare comportamenti collettivi e individuali a favore della cura "del ferro" come asserisce ad ogni occasione il Ministro alle Infrastrutture e Trasporti Graziano Del Rio.

Siamo convinti che questa sia una delle possibili azioni positive per un cambio della modalità di trasporto sia delle merci sia dei passeggeri.

Lamentiamo che si sia molto dibattuto di percorsi, reti ferroviarie, velocità commerciale senza preoccuparsi in modo adeguato delle necessità della domanda di trasporto che è e rimane prevalentemente locale e interessata alle connessioni frequenti e capillari casa – lavoro e casa – scuola.

In definitiva ci interessa che tutta l'infrastruttura sia sobria e basata su dati rigorosi e attendibili che muovono da dati realistici di quantità di passeggeri e merci da movimentare. Su questa base muoveremo le sottostanti osservazioni di merito specifico. Oggi sulla tratta si muovono 217 treni pax da Venezia in direzione Milano e nella direzione inversa sono 221.

Dal 2007 in conseguenza della crisi del settore manifatturiero si sono ridotti di circa il 50% i treni merci (equamente ripartita la riduzione treni tra attraversamento e origine/destinazione finale) fatti dalla divisione Trenitalia Cargo Spa.

La riduzione della Cargo del gruppo FS Spa non è nemmeno stata colmata dalla nutrita concorrenza di altri operatori ferroviari che si sono attrezzati in particolare sui collegamenti da/per i valichi alpini. Dalla stazione di Vicenza transitano quotidianamente circa 50 treni merci, per altro con numeri modesti di treni originati in provincia di Vicenza.

Se osserviamo i dati con la necessaria applicazione rigoristica siamo in presenza di un fallimento della pianificazione sia nazionale sia regionale per quanto attiene alla mobilità ferroviaria calata a meno del 10% rispetto alle altre modalità di trasporto, anche nell'area più sviluppata del nostro paese, soprattutto in proporzione alla crescita della mobilità su gomma.

Dovessero rimanere questi i dati numerici dei treni della tratta, anche con un incremento del 30%, non serve di certo una nuova infrastruttura ferroviaria ma è del tutto sufficiente la buona tenuta gestionale dell'attuale linea.

Inoltre si dovrà prendere atto di tre fattori che condizionano scelte e comportamenti:

- Rigorosa analisi dei flussi di origine e destinazione finale.
- Tempi lunghi per il recupero dei tassi di crescita del PIL 2007, con la quasi certezza che una parte di produzione industriale quantitativa di quest'area è traslocata definitivamente in tempi di globalizzazione.
- La stagnazione o il calo della popolazione residente in tutta l'area interessata dalla nuova infrastruttura.

Riteniamo che spetti al Governo promuovere, accanto alla nuova infrastruttura, politiche che favoriscano il passaggio da gomma a ferro sulle medie- lunghe distanze merci e passeggeri, che incrementino sensibilmente il traffico ferroviario, che giustifichi l'ingente investimento previsto per il tratto Milano - Venezia. Senza un impegno energico e sistematico a favore della mobilità collettiva, con una particolare attenzione alle connessioni urbane e di penetrazione nei centri città, non avremo un ritorno appena apprezzabile dell'investimento.

Il cambio di strategia nazionale che giustifichi la nuova infrastruttura.

La "cura del ferro" deve necessariamente passare dal potenziamento dell'offerta ferroviaria in tutti i settori e segmenti di attività. Da un lato serve una maggiore capacità fatta di binari, stazioni, tecnologie, riduzione degli attraversamenti a raso per incrementare la sicurezza e la velocità commerciale. Siamo contrari a soluzioni molto costose mirate unicamente alla fascia più ricca dei clienti del servizio ferroviario nazionale. Buona parte dello stesso traffico AV ha luoghi di origine/destinazione che richiedono una pari attenzione all'intera offerta ferroviaria per garantire connessioni e rapporti positivi con le tante polarità di questa regione.

Inoltre si dovrebbe evitare in presenza del raddoppio dell'offerta ferroviaria, cui siamo particolarmente interessati, di consentire un mastodontico sviluppo di nuovi assi viari stradali e autostradali di collegamento delle località della tratta.

Infine in parallelo alla costruzione della nuova infrastruttura bisogna alimentare il cambiamento delle modalità di trasporto che inevitabilmente poggiano sul trasferimento dedicato di risorse finanziarie a favore delle altre modalità di trasporto meno inquinanti rispetto alla gomma.

Il sistema flessibile che favorisca pari attenzione ai settori ferroviari.

Disporre di maggiore capacità ferroviaria è una chiave di successo se il sistema è e rimane flessibile consentendo, nel rispetto della gerarchia della circolazione ferroviaria, di valorizzare appieno tutte le opportunità di utilizzo pieno dell'infrastruttura.

Il lavoro per compartimenti stagni, in competizione tra loro, produce disaffezione e abbandono.

Inoltre non si deve dimenticare che al centro del sistema c'è la domanda reale o potenziale dell'utilizzatore finale.

Per il semplice fatto che oltre il 90% degli utilizzatori sono pendolari è buona norma prestare maggiore attenzione al servizio disponibile con una maggiore capacità ferroviaria, potenziando il servizio soprattutto lungo gli assi sin troppo maltrattati in questi decenni.

Riteniamo che un sistema forte e integrato sia quello che serve alla ns. Regione favorendo con un'offerta puntuale, regolare, capillare un cambio strategico delle abitudini e stili di vita di buona parte della popolazione veneta.

Migliorare tutti i segmenti di attività inoltre consente di aumentare l'utenza in tutte le tipologie di offerta rendendo il servizio ferroviario più efficiente e meno vincolato per la sussistenza ai finanziamenti pubblici.

Abbiamo appositamente scelto di scrivere questa premessa perché sia ben chiaro che l'opera è utile nella misura in cui si realizza un cambio paradigmatico dell'attuale condizione di offerta generale di modalità di trasporto.

Di seguito le osservazioni.

Abbiamo privilegiato scrittura senza richiami a riferimenti normativi o documentali, perfettamente consapevoli che lo stile diretto sia più efficace alla valutazione delle osservazioni.

Osservazioni

❖ Osservazione n. 1

Siamo convinti che bisogna evitare le due principali malattie che hanno accompagnato la stagione delle grandi opere italiane: il consumismo e il gigantismo.

I collegamenti devono, entro condizioni ambientali accettabili e socialmente sostenibili, essere linee rette o con raggi di curvatura tollerabili.

Inoltre siamo convinti che la migliore soluzione economica e trasportistica sia realizzare il raddoppio della linea ferroviaria in affiancamento alla linea esistente. Minore consumo di suolo, minori costi dell'opera, maggiori capacità performanti della stessa depongono a favore di questa soluzione progettuale.

La modifica richiesta con forza dall'Amministrazione Comunale di S. Bonifacio (VR) relativa a un nuovo tracciato a sud della cittadina pone una variazione fondamentale, per più del 50% dell'intera tratta rispetto alla progettazione preliminare.

Nel caso di accoglimento della richiesta, considerato inoltre che il tratto Montebello Vicentino e Bivio Vicenza è privo di progetto preliminare vi chiediamo che l'intero progetto sia sottoposto alla procedura VIA, non solamente le attuali componenti in variante.

Vi chiediamo di valutare se l'opera assume vincoli e opportunità progettuali che favoriscono soluzioni a basso impatto economico – sociale e trasportistico.

❖ **Osservazione n. 2**

Le pressioni di tutti i sindaci delle città toccate dalla tratta rivendicano la necessità di ottenere almeno una stazione e una fermata AC AV.

Siamo convinti che si pone il noto dilemma se i treni devono collegare tra loro in modo rapidissimo le città capoluogo di regione, con guadagno notevole di clientela interessata altrimenti all'uso di altre modalità di trasporto (aereo, auto, bus, ecc.) oppure debba costituire la forma di servizio ottimale territoriale rapido.

In un territorio con molti centri degni di interesse come il Veneto la scelta di fermate ogni 30 - 40 chilometri risponde obiettivamente a bisogni reali e manifesti.

In questo caso non serve avere a disposizione una rete di altissima velocità e treni velocissimi in quanto incongruenti con il numero di fermate richieste.

Per questa ragione riteniamo che si possa costruire una buona capacità ferroviaria, con velocità commerciale dei treni passeggeri AV sui 220- 250 chilometri orari, limitando fortemente il consumo di risorse e permettendo che si completi la rete regionale a partire dalla mancata attuazione dei bisogni infrastrutturali del cosiddetto Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale SFMR.

❖ **Osservazione n. 3**

Riteniamo che esista un solo lotto funzionale al servizio ferroviario tra Verona e Padova.

La suddivisione operata in numerosi lotti costruttivi (7), per altro di cui dubitiamo fortemente sulla stretta correlazione funzionale, ha accompagnato una crescita sempre più sostenuta dei costi progettuali.

I costi crescenti continui in tutta questa fase di progettazione preliminare pongono rilevanti preoccupazioni su quale sarà il costo finale dell'infrastruttura e se le risorse messe a disposizione dai provvedimenti CIPE siano sufficienti.

L'unica tratta sinora realizzata Padova – Mestre ha contenuto i costi sotto i 20 milioni di euro al chilometro nonostante le condizioni ambientali e logistiche da risolvere tra cui l'alta antropizzazione territoriale e l'attraversamento del fiume Brenta. Nel mentre i valori indicati per questa realizzazione infrastrutturale si pongono a cifre triple. Possibile che un soggetto privato possa disporre di un così elevato delta di spesa?

Vi chiediamo la certezza dei finanziamenti connessa ad un unico lotto funzionale che riduca in origine varianti e tempi di realizzazione dell'infrastruttura.

❖ **Osservazione n. 4**

I costi delle opere italiane sono stati ripetutamente al centro di indagini e valutazioni ricorrenti in sede europea. Da un lato vogliamo che l'opera si muova con la massima trasparenza amministrativa e senza alcuna opacità visto i rilevanti investimenti nazionali ed europei.

Nei costi che sono notevolmente più alti della media europea incidono di certo un lungo elenco di compensazioni territoriali.

Vi chiediamo che sia tenuto un equilibrio corretto e trasparente sulle compensazioni chieste dagli enti locali. Vi chiediamo infine che sia reso esplicito e pubblico l'elenco delle cosiddette "compensazioni", il costo, la localizzazione, i tempi di realizzazione.

❖ **Osservazione n. 5**

Il tema del costo degli espropri è altresì materia indisponibile per rinvii. Le attività produttive che subiscono l'esproprio hanno diritto a vedersi riconosciuta l'indennità di espropriazione determinata in base alle leggi e normative vigenti, previo apposito sopralluogo.

A quanto ci consta la procedura non è stata ancora attivata.

Il deposito del progetto senza il rispetto della certezza del costo "espropri" evidenzia una falla pure sulla certezza del conto economico. Infine e non certo ultimo c'è un diritto statutale relativo alle proprietà espropriate tra cui la certezza delle risorse e i tempi di liquidazione dei corrispettivi.

Vi chiediamo di valutare il rispetto di questo adempimento formale.

❖ **Osservazione n. 6**

Il deposito della progettazione preliminare dovrebbe disporre di elementi di continuità infrastrutturale e di raccordo con le tratte precedenti e seguenti.

Si rappresenta un "buco" progettuale tra la stazione di Verona Porta Nuova e Verona porta Vescovo stante che l'attuale stazione gerarchicamente centrale del nodo veronese è senza dubbio la prima, inoltre la soluzione bivio Vicenza è tronca di indicazioni progettuali del lotto seguente.

Vi chiediamo di valutare questa indicazione.

❖ **Osservazione n. 7**

Negli allegati tecnici progettuali c'è un esplicito richiamo alla disciplina documentale indispensabile per il progetto definitivo. Tra questi citiamo il quadro economico.

Vi chiediamo che questi allegati economici, siano resi disponibili per la consultazione se redatti a cura del contraente generale.

❖ **Osservazione n. 8**

La società Italferr Spa con nota 28 novembre 2015 apparsa sulla stampa ha pubblicato la comunicazione di avvio del "progetto esecutivo della linea ferroviaria AV AC Verona Padova – 1° lotto funzionale Verona – Bivio Vicenza".

Notiamo che si producono forzature relative a:

- La ripartizione in tre lotti costruttivi da Verona a Padova non rende minimamente ragione di enucleare come lotto funzionale il primo stante che si tratta di collegamento senza continuità infrastrutturale alcuna tra ciò che precede e segue.
- Il protocollo d'intesa tra Regione Veneto e Comuni della tratta denominato "variante di S. Bonifacio" non ha valore ai fini procedurali. Inoltre è mancante di analisi costi benefici sulle alternative progettuali.
- Italferr Spa dovrebbe mantenere il ruolo di alta sorveglianza progettuale e non quello di pubblicare l'avviso di avvio procedurale.

Vi chiediamo di valutare con particolare scrupolo e attenzione le segnalazioni procedurali per limitare sin d'ora i sempre presenti rischi di forzare o violare la normativa, con particolare riferimento anche alle prassi anticorruzione e per la legalità dell'appalto.

❖ **Osservazione n. 9**

Le grandi opere meritano per le tante implicazioni economiche e sociali un supplemento di istruttoria e controllo.

In questi ultimi anni si è giustamente intervenuti con varie leggi per prevenire il rischio di infiltrazioni mafiose, garantire la regolarità degli appalti e della filiera produttiva, limitare i casi e la natura dei sub appalti e sub affidamenti.

Vi chiediamo di prestare la massima considerazione al rating di legalità delle imprese che formano il Consorzio Iricav2 e di rendere pubblico tempestivamente l'elenco di tutte le imprese che lavoreranno a quest'opera ed il relativo rating di legalità, i contratti di lavoro applicati ed il livello di subappalto per ogni singola impresa.

❖ **Osservazione n. 10**

Il contraente generale è tenuto ad approfondire tutti i potenziali impatti sulla salute umana e sulle condizioni di alterazione ambientale tali da comportare rischi effettivi e potenziali per l'uomo (es. campi elettromagnetici, radiazioni ionizzanti, ecc.).

In questi casi si è tenuti ad adottare misure di precauzione, prevenzione o rimozione degli stessi rischi.

Vi chiediamo di verificare il deposito di questa documentazione.

❖ **Osservazione n. 11**

La nuova infrastruttura impatta su numerose opere infrastrutturali esistenti e altre previste dalla programmazione nazionale o regionale.

Ai fini di limitare il consumo di suolo, di risolvere preventivamente interferenze con assi primari, di ridurre impatti pesanti sugli assetti territoriali è necessario valutare tutta la pianificazione.

Vi chiediamo di verificare il deposito di questa analisi comprensiva delle tante arterie stradali contenute nella pianificazione regionale.

❖ **Osservazione n. 12**

La Regione Veneto ha in corso di realizzazione nelle due province venete numerose opere pubbliche (Superstrada Pedemontana Veneta SPV, Bacini di Laminazione per il regimento delle acque) che prevedono il reperimento di materie prime inerti anziché da cave territoriali esistenti.

Questa situazione ha determinato, complice la crisi del settore edile non meno di 80 milioni di metri cubi di giacenza stoccata nelle cave di queste province.

Per ragioni di salvaguardia ambientale, riduzione di consumo di suolo, contenimento dei costi di trasporto di materie prime, difesa dell'occupazione indichiamo la necessità di "non autorizzare" l'uso di cave di prestito o cave di ripristino a favore del contraente generale.

Siamo convinti che nello spirito del Green Public Procurement GPP si debba passare all'utilizzo di materiali esistenti in larga disponibilità a Km 0.

Vi chiediamo di valutare questa possibilità di tutela dell'ambiente favorendo soluzioni rispettose della già compromessa impronta ecologica e permeabilità del territorio veneto.

❖ **Osservazione n. 13**

Le opere di mitigazione dell'impatto ambientale dell'infrastruttura meritano una attenta osservazione stante la densità di attività del territorio veneto.

Vi chiediamo di valutare la regimazione delle opere considerato che si propone una struttura rilevata su piano campagna di parecchi metri.

Inoltre le stesse aree cantieri del contraente generale andrebbero selezionate tra quelle già costruite nel rispetto del territorio agricolo.

❖ **Osservazione n. 14**

I tempi di realizzazione dell'opera sono decisamente importanti sia sul versante della efficacia funzionale dell'infrastruttura sia per i disagi che saranno pagati dalla collettività delle aree interessate dalla pianificazione lavori.

Per questa ragione sollecitiamo risorse certe e tempi di esecuzione rapidi una volta assunta la progettazione esecutiva.

Per questo è altresì importante che la progettazione definitiva sia fatta a regola d'arte, nei tempi necessari, per evitare ricorso a continue varianti e perizie.

Vi chiediamo di considerare i tempi come una condizione fondamentale del valore sociale del progetto.

❖ Conclusioni

La corposità e natura delle osservazioni mirate ad un progetto "sobrio" attento ai costi, bisogni, tempi, condizioni generali, capace di dialogare con tutta la societ  veneta ci consente di chiedere:

- 1. di riformulare la Valutazione di Impatto Ambientale che individui correttamente un adeguato confronto tra le diverse opzioni progettuali, mettendo a confronto le diverse soluzioni del tracciato tra loro e formulando scenari di previsione coerenti e rispettosi degli impatti cumulativi con altri piani o progetti ricadenti nell'area di intervento.**
- 2. di valutare la formulazione di un unico lotto funzionale Verona Porta Nuova-Padova Stazione centrale che tenga insieme tutta la progettualit  definitiva e che consenta certezza di tempi di realizzo e di costi dell'opera.**

Elena Di Gregorio
Segretaria generale CGIL Veneto

