

VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE (V.I.A)

relativa al Progetto Definitivo - 1° Lotto Funzionale Verona – Bivio Vicenza della Linea Ferroviaria Alta Velocità / Alta Capacità Verona-Padova. Subtratta Verona– bivio Vicenza

CUP J41E9100000009 – CIG 3320049F17

Oggetto: parere VIA del 2005 e data di fine lavori prevista

A pagina 10 del parere della commissione speciale di VIA datato 6 dicembre 2006 che ha dato parere favorevole sul progetto preliminare della "AV/AC Linea Torino – Venezia, tratta AV/AC Verona – Padova" nel paragrafo 2.4 è scritto che la "fine dei lavori prevista, compreso preesercizio, entro il 7 luglio 2012".

Quindi la data di fine lavori è stata abbondantemente superata ed anche il progetto preliminare è basato su dati anacronistici visto che ad esempio (come scritto a pagina 7) *"Le simulazioni condotte per l'anno 2010 nello scenario di riferimento proposto dal proponente mostrano una evoluzione della mobilità passeggeri e merci verso un riequilibrio modale a favore del modo ferroviario. La modalità passeggeri complessiva su ferro passa da 11,6% (1995) a 13,5% (2010)"* quando la dura realtà dice che nel 2013 solo l'11,6% dei passeggeri ha usato il treno come mezzo di trasporto valore che scende al 10,7% nel 2014 (come riportato nella tabella seguente presa da pagina 9 dell' "Allegato Infrastrutture 2015" "Programma delle infrastrutture strategiche del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti").

TABELLA 1 RIPARTIZIONE PERCENTUALE PER TIPOLOGIA DI VIAGGIO E PER PRINCIPALE MEZZO UTILIZZATO: ANNI 2013 E 2014						
	2013			2014		
	vacanza	lavoro	totale	vacanza	lavoro	Totale
Aereo	13,5	27,8	15,1	16,0	29,4	17,7
Treno	10,1	23,1	11,6	9,1	20,9	10,7
Nave, battello, motoscafo	2,5	-	2,2	3,2	1,6	3,0
Auto propria, ecc.	66,1	34,4	62,6	63,7	34,7	59,8
Pullman turistico, di linea	5,6	3,5	5,4	4,4	3,0	4,3
Camper/autocaravan	1,5	0,8	1,4	2,5	-	2,2
Altro	0,7	10,4	1,7	1,1	10,4	2,3
Totale	100	100	100	100	100	100

fonte ISTAT, 2015

La stessa delibera 94/2006 del CIPE a pagina 4 prende atto

*che lo scenario futuro di esercizio della nuova linea è quello al **2014** e prevede la seguente dotazione infrastrutturale:*

- *quadruplicamento completo AV/AC della direttrice Milano – Roma – Napoli*
- *quadruplicamento completo della direttrice Torino – Milano – Verona e della tratta Padova – Mestre*
- *realizzazione del Terzo Valico sulla direttrice Milano – Genova e quadruplicamento del tratto Tortona – Voghera*
- *interventi diffusi di potenziamento/velocizzazione con ripristini e raddoppi sulla rete ferroviaria del nord-est;*

Quindi lo scenario previsto è completamente sbagliato visto che siamo nel 2016 e la nuova linea è ancora a livello di progetto preliminare ed il “quadruplicamento completo della direttrice Torino – Milano – Verona” e la “realizzazione del Terzo Valico sulla direttrice Milano – Genova” ancora non ci sono.

Sempre nella stessa delibera 94/2006 del CIPE a pagina 6 è scritto

*che la data di inizio dei lavori prevista è il 2009 e quella di attivazione del modello completo (1^ e 2^ fase) è il **2014**;*

Quindi i tempi previsti non sono stati rispettati e vista l’anzianità della VIA che ha molto più dei cinque anni previsti dal comma 6 dell’art. 26 del Decreto Legislativo del 3 aprile 2006 n. 152, secondo il **quale i progetti sottoposti alla fase di valutazione devono essere realizzati entro cinque anni dalla pubblicazione del provvedimento di valutazione dell’impatto ambientale, e trascorso detto periodo, la procedura di valutazione dell’impatto ambientale deve essere reiterata.**

E’ vero che questo comma vale solo per i “procedimenti avviati successivamente alla data di entrata in vigore del [decreto legislativo 16 gennaio 2008, n. 4.](#)” ma questo è un vulnus visto che, come è successo con il progetto preliminare del TAV Verona-Padova i progetti presentati precedentemente hanno una validità indefinita praticamente eterna e questo crea dei privilegi a chi ha avviato dei procedimenti prima dell’entrata in vigore di questa norma e contrasta con la logica stessa della norma che definisce chiaramente che un progetto ha un limite temporale preciso: 5 anni.

Tra l’altro rispetto al progetto preliminare è stata cambiata l’elettrificazione della linea passando da 25Kv corrente alternata a 3Kv in corrente continua senza una esplicita trattazione della cosa nel SIA in oggetto di VIA.

Quindi la procedura di valutazione ambientale va reiterata su tutto il progetto preliminare (il cui parere di VIA è del 6 dicembre 2005).

Daniele Nottegar
Comitato “Cittadini contro il disastro TAV” di Verona