

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

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

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

Osservazioni in merito all'avviso dell'avvio del procedimento finalizzato all'ottenimento della V. I. A. relativamente alle Opere in Variante al progetto definitivo della linea ferroviaria AV/AC Verona - Padova - 1° lotto funzionale Verona Porta Vescovo - Bivio Vicenza

Osservazione:

Premesso che il MATTM ha richiesto integrazioni progettuali con nota prot. 984 CTVIA del 17/03/2016 e successivamente integrata dalla nota prot. 1350 CTVIA del 14/04/2016 che, al punto 17, richiedeva di "...*aggiornare l'Analisi Costi/Benefici relativa al tracciato del Progetto Preliminare, confrontandola con quella avente a base il tracciato attuale, considerando, in ambedue i casi, la realizzazione di tutte le opere previste....*"

Premesso che il DPCM del 27/12/1988 all'art. 4 comma 3 stabilisce che "...*Per le opere pubbliche o a rilevanza pubblica si illustrano i risultati dell'analisi economica di costi e benefici, ove già richiesta dalla normativa vigente, e si evidenziano in particolare i seguenti elementi considerati, i valori unitari assunti dall'analisi, il tasso di redditività interna dell'investimento...*"

Premesso che Il DL n. 1 del 24-1-2012, convertito nella Legge n. 27 del 24 marzo 2012, integrato dal DL n.29 del 24 marzo 2012, convertito nella Legge n.62 del 18 maggio 2012, all'art. 5 ter (rating di legalità) recita: "...*Al fine di promuovere l'introduzione di principi etici nei comportamenti aziendali, all'Autorità garante della concorrenza e del mercato è attribuito il compito di segnalare al Parlamento le modifiche normative necessarie al perseguimento del sopraindicato scopo anche in rapporto alla tutela dei consumatori, nonché di procedere, in raccordo con i Ministeri della giustizia e dell'interno, alla elaborazione ed all'attribuzione, su istanza di parte, di un rating di legalità per le imprese operanti nel territorio nazionale che raggiungano un fatturato minimo di due milioni di euro, riferito alla singola impresa o al gruppo di appartenenza, secondo i criteri e le modalità stabilite da un regolamento dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato da emanare entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione. Al fine dell'attribuzione del rating, possono essere chieste informazioni a tutte le pubbliche amministrazioni. Del rating attribuito si tiene conto in sede di concessione di finanziamenti da parte delle pubbliche amministrazioni, nonché in sede di accesso al credito bancario, secondo le modalità stabilite con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze e del Ministro dello sviluppo economico, da emanare entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione. Gli istituti di credito che omettono di tener conto del rating attribuito in sede di concessione dei finanziamenti alle imprese sono tenuti a trasmettere alla Banca d'Italia una dettagliata relazione sulle ragioni della decisione assunta.....*"

Premesso che il DPCM del 27/12/1988 all'art. 2 comma 3 prescrive che "... *L'esattezza delle allegazioni è attestata da apposita dichiarazione giurata resa dai professionisti iscritti agli albi professionali, ove esistenti, ovvero dagli esperti che firmano lo studio di impatto ambientale...*"

Premesso che a produrre lo Studio di Impatto Ambientale è stato il General Contractor che a sua volta si è affidato ad una società di ingegneria per la redazione del SIA, che nel nostro caso è ATI Bonifica. Quest'ultima a sua volta si è affidata alla società Lande S.p.A, mentre l'integrazione richiesta dal MATTM **non** è stata prodotta da IRICAV2, come previsto dalla legge, ma bensì da RFI.

Constatato che a pag. 5 del documento di Analisi Costi/Benefici si afferma "... In coerenza con la richiesta della Commissione di Verifica dell'Impatto Ambientale- VIA e VAS del MATTM, di cui alla nota n. 984/CTVIA del 17/03/2016 si provvederà all'aggiornamento della valutazione del 2006 riferita all'investimento per la realizzazione dell'intera tratta AV/AC Verona - Padova avente un costo di 4483 M€ (euro 2003), ossia allo scenario 1 prima citato, ancorché non sia stato oggetto dell'approvazione del CIPE di cui alla citata delibera 94/2006..." mentre la nota del MATTM richiamata prescriveva "...Attualizzare l'Analisi Costi/Benefici relativa al tracciato del Progetto Preliminare, confrontandola con quella avente a base il tracciato attuale, considerando, in ambedue i casi, la realizzazione di tutte le opere previste" quindi la Commissione VIAS chiede di valutare, in parallelo, il "Progetto Definitivo" con inserita la nuova Variante di San Bonifacio, cosa che è assolutamente assente nel documento (non viene nemmeno mai citata).

Constatato che a pag. 23 del documento di Analisi Costi/Benefici si afferma che "...Il completamento dell'asse orizzontale AV/AC riveste pertanto un'importanza strategicaper superare i vincoli capacitivi e prestazionali dell'infrastruttura esistente" omettendo di ricordare che nello "Scenario tecnico e Sviluppo ferroviario nella regione Veneto" predisposto da RFI nel dicembre 2013 è riportato che sulla linea esistente Verona - Padova transitano giornalmente 144 treni/giorno e che la capacità odierna della linea è di 250 treni/giorno; mentre la capacità futura ipotizzabile al completamento di tutti gli interventi migliorativi programmati può arrivare a **300 treni/giorno**. Abbiamo quindi una linea che viene utilizzata a meno del 50% della sua potenzialità.

Constatato che a pag. 31 del documento di Analisi Costi/Benefici si apprende che i lotti sono tre: Il primo fino a bivio Vicenza , un secondo riferito all'attraversamento di Vicenza ed il terzo Vicenza (esclusa)/Padova mentre la Delibera 94/2006 del CIPE prevedeva sette lotti costruttivi..

Inoltre l'analisi non tiene conto della variante di San Bonifacio che incide per 17 Km su 44 del primo lotto. Infine si fa riferimento ad un costo complessivo per l'intera tratta di 4531 M€, mentre la linea AV/AC Verona - Padova prevede un'ipotesi di spesa per la tratta Verona - Vicenza di 4.153 M€ (come risulta dall'aggiornamento del Contratto di programma 2012-2016 MIT/RFI del 09/12/2014) e ad un costo, per l'intera tratta, di 5402 M€.

Viene riportato un costo di 5861 M€ per il progetto secondo la delibera 94/2006 (mentre era di 4483 M€ divisi in 3333 M€ per la prima fase e 1150 M€ per la seconda fase).

E' comunque incredibile che per il lotto Verona Porta Vescovo/Bivio Vicenza venga riportato un costo di 2410 M€!!!.

Constatato che a pag. 33 del documento di Analisi Costi/Benefici si evidenzia che i dati sul traffico a cui si fa riferimento sono del 1999!

Dati che erano molto più elevati e troppo lontani per essere un riferimento.

A questo proposito basta fare riferimento al "Conto Nazionale Trasporti" nella sua ultima versione facendo riferimento al dato tra il 2001 ed il 2013.

I passeggeri di media e lunga distanza (viene espresso il dato come volume ovvero numero di passeggeri/km moltiplicato le distanze medie percorse) ammontavano a 27.280 milioni nel 2001 mentre nel 2013 siamo a 18.862 milioni (questi dati di media /lunga percorrenza contengono non solo le frecce rosse ma anche le bianche, le argento e gli interciti).

Constatato che a pag. 48 del documento di Analisi Costi/Benefici si fa riferimento all'orizzonte temporale preso a riferimento nell'Analisi Costi/Benefici.

Nella Guida UE sui Fondi Strutturali questo parametro per le ferrovie è pari a 30 anni.

RFI invece fa partire l'analisi dal 2016, la operatività inizierebbe dal 2025 e fino al 2060: gli anni sono 35.

Inoltre sarebbe interessante capire come si possa "...partire dal 2026, anno a partire dal quale si sviluppano gli effetti economici e sociali della infrastruttura..." mentre a pag. 32 dello stesso documento si parla del nodo di Verona la cui soluzione è rimandata al 2030!!

Tutto ciò premesso:

si chiede di conoscere le motivazioni per le quali il documento in oggetto è stato prodotto da RFI e non dal IRICAV2

si chiede di conoscere il rating di legalità della società che ha redatto il SIA

si chiede di sapere se e quando è stata prodotta la attestazione giurata sulle esattezza dei dati resa dei professionisti/esperti che hanno redatto il SIA

si chiede, in ragione delle lacune, omissioni ed incongruenze riscontrate, di rimandare il documento di "Analisi Costi/Benefici" al General Contractor per una nuova edizione dello stesso (e che venga prodotto e depositato da IRICAV2) ai sensi del comma 2 dell'art. 167 del D. Lgs 163/2006:

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

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

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

Carradore Vasco,