

Al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali
Divisione II Sistemi di Valutazione Ambientale
Via Cristoforo Colombo 44, 00147 Roma

Vicenza, li 20/06/2016

**OGGETTO: OSSERVAZIONI RELATIVE AL PROGETTO “LINEA AV/AC VERONA – PADOVA, 1° LOTTO FUNZIONALE VERONA – BIVIO VICENZA”
Risposta alle Integrazioni fornite dal Consorzio IRICAV DUE**

Il sottoscritto Dott. Gianluca Sidoti, nato a _____ (_____), il _____, ivi residente in Viale _____, _____;

Il sottoscritto Dott. Angelo Tonello, nato a _____, il _____, ivi residente in Via _____, _____;

- in relazione a quanto in oggetto;

PRENDENDO ATTO

Che:

- 1. il progetto del collegamento ferroviario AV/AC Verona – Padova ha per obiettivo il quadruplicamento, con caratteristiche di alta velocità/alta capacità, della tratta Verona-Padova;
- 2. la realizzazione della tratta AV/AC Verona-Vicenza-Padova costituisce parte della trasversale est-ovest Torino-Milano-Venezia, inserita nel Corridoio Europeo Mediterraneo;
- 3. la “tratta veneta dell’asse AV/AC Milano-Venezia-Trieste (Corridoio TEN 5)” è compresa nell’Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione Veneto, sottoscritta il 24 ottobre 2003, nell’ambito delle “infrastrutture di preminente interesse nazionale”, confermata nella successiva Intesa Generale Quadro sottoscritta il 16 giugno 2011. L’intervento “Asse Ferroviario Corridoio 5 LYON-KIEV - Tratta AV/AC Verona Padova” è, altresì, inserito nel “X Allegato Infrastrutture al Documento di economia e finanza 2012” approvato con delibera CIPE n. 136 del 21.12.2012;
- 4. con nota in data 4 giugno 2003 Italferr S.p.A., in qualità di soggetto tecnico incaricato da RFI S.p.A., ha trasmesso alla Regione del Veneto il progetto preliminare e lo studio d’impatto ambientale dell’opera ai fini delle preliminari valutazioni ai sensi del D.L.vo 190/02;
- 5. in data 9 giugno 2003 il progetto preliminare dell’opera è stato quindi trasmesso da RFI S.p.A. al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
- 6. in esito a specifiche osservazioni del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e della Regione Veneto, RFI S.p.A. ha redatto uno studio integrativo che ha recepito le richieste avanzate dal MIT e dalla Regione, trasmettendo infine le relative integrazioni progettuali in data 25.1.2006;

- 7. lo studio integrativo di cui alla precedente premessa 6. prevedeva, altresì, di articolare il progetto in una 1^a fase, funzionalmente indipendente, costituita dalla realizzazione del tracciato della nuova linea AV/AC tra Verona e Montebello e tra Grisignano di Zocco e Padova, rinviando per il completamento dell'opera all'approfondimento di due alternative di tracciato per la tratta centrale;
- 8. con delibera n. 94 del 29 marzo 2006 il CIPE ha approvato, con prescrizioni e raccomandazioni, il progetto preliminare “del collegamento ferroviario AV/AC Verona-Padova, limitatamente alle tratte di 1^a fase tra Verona e Montebello Vicentino e tra Grisignano di Zocco e Padova”, Per la tratta intermedia Montebello Vicentino – Grisignano di Zocco, il CIPE ha altresì individuato il solo corridoio nell'ambito del quale si colloca il tracciato, prescrivendo che “la seconda fase funzionale sarà costituita dalla realizzazione di un nuovo tracciato che sotto attraverserà, in galleria, la stazione di Vicenza fino a Settecà, in prossimità dell'attuale fermata di Lerino, e quindi proseguirà in affiancamento alla ferrovia esistente tra Lerino e Grisignano di Zocco”;
- 9. con la medesima delibera il CIPE ha stabilito in 3.333 miliardi di euro il limite di spesa dell'intervento di prima fase, indicando in 4.483 miliardi di euro costo complessivo della prima e della seconda fase funzionale;
- 10. in data 29 luglio 2014 il Comune di Vicenza, la Regione Veneto, la Camera di Commercio di Vicenza, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e RFI S.p.A. firmavano in comune accordo il protocollo d'intesa al fine di sviluppare uno studio di fattibilità riguardante l'attraversamento nel territorio Vicentino della tratta AV/AC Verona - Padova;
- 11. in data 10 febbraio 2015 era pubblicata nel Bollettino Ufficiale della Regione veneto n°15 l'approvazione dello studio di fattibilità relativo all'attraversamento del territorio vicentino con la linea AV/AC Verona Padova, in ottemperanza a quanto previsto all'art. 3 del Protocollo d'Intesa sottoscritto in data 29/07/2014 dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Regione del Veneto, R.F.I. S.p.A., Comune di Vicenza e Camera di Commercio di Vicenza;
- 12. in data 28 novembre 2015 ITALFERR S.p.A. pubblicava il progetto definitivo della linea ferroviaria AV/AC Verona – Padova - I lotto funzionale Verona – Bivio Vicenza (C.U.P. F81H91000000018);
- in data 28 novembre 2015 ITALFERR S.p.A. pubblicava il progetto definitivo della linea ferroviaria AV/AC Verona – Padova - I lotto funzionale Verona – Bivio Vicenza (C.U.P. F81H91000000018);
- in data 02 febbraio 2016 il Consorzio IRICAV DUE, per conto di RFI S.p.A., trasmetteva al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, l'istanza per l'avvio della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale del progetto definitivo della linea ferroviaria AV/AC Verona – Padova - I lotto funzionale Verona – Bivio Vicenza;
- in data 12 febbraio 2016 (prot. 0003650), i sottoscrittori di questo documento presentavano osservazioni in merito al progetto in oggetto;
- in data 17 marzo 2016, con nota prot. 0000984, e in data 14 aprile 2016, con nota prot. 0001350, il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ha chiesto ulteriori chiarimenti ed integrazioni al progetto in oggetto;

OSSERVATO

- Che RFI S.p.A., in qualità di soggetto aggiudicatore, in data 15 aprile 2016 ha prodotto l'analisi costi benefici della linea AV/AC Verona - Padova (CTVA-00-2016-0001425), con annessa valutazione delle situazioni "con progetto" e "senza progetto" su più periodi temporali (breve, medio e lungo periodo);
- Che lo scenario a breve periodo (2017) è comune alle situazioni "con progetto" e "senza progetto";
- Che lo scenario a medio periodo (2025) è comune alle situazioni "con progetto" e "senza progetto". Lo scenario a medio periodo prevede l'attivazione della nuova linea AV/AC Treviglio – Brescia, la quale eliminerà il collo di bottiglia rappresentato dal suddetto tratto ormai prossimo alla saturazione; lo scenario contempla anche il completamento e la messa in esercizio del potenziamento tecnologico della linea Torino – Padova, il quale migliorerà la regolarità della circolazione;
- Che lo scenario a lungo periodo (oltre al 2025) è stato definito sulla base dei dati di traffico prodotti dallo studio SIMPT del Ministero dei Trasporti nel 1999;
- Che parte del traffico ferroviario merci insistente sulla tratta Verona – Padova è di tipo passante, ed è originato da/per il nord ovest d'Italia, ed è diretto da/verso i valichi internazionali di Tarvisio e Villa Opicina;
- Che non è stato considerato come scenario il potenziamento della linea ferroviaria "mediopadana", citata nell'inquadramento territoriale dell'analisi costi benefici e che all'interno dello studio è considerata come l'alternativa bassa all'asse orizzontale Milano – Venezia;
- Che nel confronto tra i diversi scenari si cita solo marginalmente il SFMR (Servizio Ferroviario Metropolitano Regionale) Verona – Venezia e non si esplicita l'offerta commerciale del SFMR Verona - Venezia;

CHIEDONO

A integrazione delle precedenti osservazioni già presentate dai sottoscritti sul medesimo progetto e ricevute dalla Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali il 12 febbraio 2016 (prot. 0003650),

1. Che sia valutato lo scenario alternativo di non progetto della linea AV/AC Verona – Padova, prevedendo invece il raddoppio e potenziamento tecnologico della linea ferroviaria "mediopadana" (Alessandria/Vercelli – Pavia - Cremona – Mantova – Monselice). Questo scenario va valutato poiché coerente con la tecnica ferroviaria, la quale tende a instradare il traffico ferroviario discriminandolo in base al tipo di traffico (passeggeri o merci), nonché in base alle destinazioni; lo si valuti basandosi sulla stessa ipotesi di traffico prevista nello scenario di lungo periodo, preso in esame nell'analisi costi benefici;
2. Che si espliciti l'offerta commerciale prevista dalla Regione Veneto nell'ambito del SFMR tra Verona e Venezia, e si valuti se essa è compatibile o meno con lo scenario di non progetto della linea AV/AC Verona – Padova;

3. Che si aggiornino i dati di traffico utilizzati nella valutazione dello scenario di lungo periodo, poiché essi sono datati al 1999, cioè diciassette anni fa, nonostante l'economia e i trasporti stessi siano mutati profondamente;
4. Che il documento riguardante l'Analisi costi benefici sia reso disponibile a colori, poiché i grafici presenti al suo interno sono di difficile consultazione nella copia in bianco e nero disponibile nella pagina internet riguardante la procedura VIA in questione;
5. Che si alleggi al documento riguardante l'analisi costi benefici della linea AV/AC "Verona – Padova", anche la revisione "A" dell'analisi costi benefici, datata 17/12/2003, come fatto per la revisione "B" datata 24/02/2006;

Gli scriventi, fiduciosi in un Vostro attento esame riguardante le osservazioni esposte, per le quali sarà grata una risposta motivata delle decisioni prese, colgono l'occasione per porgere Distinti saluti.

FIRMA
(Dott. Gianluca Sidoti)

FIRMA
(Dott. Angelo Tonello)