

m_ante.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0018227.11-07-2016

Buongiorno,

in allegato una osservazione sull' analisi costi/benefici del progetto TAV Verona-Padova.

Distinti saluti

Daniele Nottegar

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: l'analisi costi benefici fornita da RFI non è conforme a quanto richiesto dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM)

1) Infatti a pagina 21 del documento CTVA-00_2016-0001425.pdf depositato e consultabile sul sito è scritto:

Il progetto definitivo del 1° lotto funzionale è stato inoltrato al MIT in data 30.10.2015 e, nell'ambito dell'istruttoria per l'approvazione del progetto, **il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM) ha richiesto di: "aggiornare 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; ..."**.

La documentazione fornita è definita come volontaria ma così non è visto che è stata espressamente richiesta dalla commissione tecnica VIA

Quindi o viene considerata tra i documenti forniti ufficialmente in risposta a quanto richiesto oppure non deve essere presa in considerazione visto che si tratta di un documento richiesto per legge (come indicato nello stesso documento "volontario"....)

Ai sensi della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) Speciale, ex artt. 166, 167 comma 5 e 183 del D.Lgs 163/2006 e Piano di Utilizzo delle Terre e Rocce da Scavo (PUTRS) ex DM 161/2012, la società IRICAV Due ha trasmesso al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare la documentazione del progetto definitivo relativa alla linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza, 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) con nota n. 20/2016 datata 1/02/2016.

Se così non fosse non sarebbe rispettato quanto richiesto dagli articoli indicati sopra (166 e 167) e quindi mancherebbe un elemento fondamentale al procedimento.

2) Se invece questo è il documento richiesto, come specificato da RFI a pagina 5 del documento indicato in precedenza

Si sottolinea che tale perimetro di investimento non considera gli interventi previsti nel nodo di Verona in conseguenza della realizzazione della nuova linea AV/AC Verona-Vicenza-Padova.

La stessa precisazione si trova a pagina 7 nel capitolo "Analisi costi benefici del 2016"

In coerenza con la valutazione del 2006, il perimetro dell'investimento oggetto di valutazione non prenderà in considerazione gli interventi relativi al Nodo di Verona per l'ingresso della nuova linea AV/AC Verona-Vicenza-Padova.

Come si fa a ritenere attendibile uno studio sui costi/benefici che non considera il nodo di Verona con tutti i problemi di attraversamento che questo comporta?

Da dove partono i treni che transiteranno sull'ipotetica nuova linea se non (anche) dal nodo di Verona?

E dove faranno salire e scendere i passeggeri modificando così il load factor?

3) A pagina 8 sempre relativamente al capitolo "Analisi costi benefici del 2016" è scritto

per il 3° Lotto Funzionale "Vicenza – Padova" – per la tratta tra Vicenza e Grisignano: lo Studio di Fattibilità redatto nel 2014 in aderenza a quanto previsto dal Protocollo d'Intesa del 29.7.2014 tra RFI, MIT, Regione Veneto, Comune di Vicenza e CCIAA di Vicenza, approvato dal Comune di Vicenza e dalla Regione Veneto nel gennaio 2015; per la tratta tra Grisignano e Padova: il progetto preliminare oggetto della delibera CIPE 94/2006.

Relativamente alla tratta tra Vicenza e Grisignano, è stata sottoposta a valutazione di impatto ambientale?

Se come sembra non lo è stata, come mai non è stata depositata assieme alla documentazione attualmente sottoposta a procedura?

Che valore ha dal punto di vista della valutazione dei costi/benefici uno studio di fattibilità non seguito da un progetto ufficiale?

3) A pagina 23 capitolo 3.2 "La linea AV/AC Milano Venezia" si parla della tratta Milano-Brescia.

La linea è inoltre interessata da un intenso traffico regionale tra i vari centri di media dimensione che caratterizzano la pianura padana, con situazioni già prossime alla saturazione della capacità dell'infrastruttura ferroviaria sulla tratta Milano – Brescia (tratte Rovato-bivio Mella e DD Pioltello-PM Adda).

Mi sembra che lo studio sia fatto andando a pescare le situazioni che più fanno comodo per dimostrare la necessità della linea visto che più volte nel documento depositato si sottolinea che non viene tenuto conto del nodo di Verona parte integrante della tratta Verona-Padova. Tra l'altro sulla tratta Brescia-Verona è in

discussione se mantenere il collegamento con l' aeroporto di Montichiari in favore di un passaggio nella stazione di Brescia dei binari TAV.

4) Come affermato dall' ex AD Michele Mario Elia di RFI alla trasmissione Report del 3 maggio 2015 le merci sulle linee TAV non transitano e quindi lo scenario che le prende in considerazione è arbitrario.

Quindi lo studio depositato è inattendibile perchè basato su presupposti inesistenti e quindi non può essere considerato soddisfatto quanto previsto dagli articoli 166 e 167 del DLG 163/2006 e la stessa richiesta della commissione VIA.

Daniele Nottegar

Comitato "Cittadini contro il disastro TAV" di Verona