

Via PEC

Al Ministero dell'Ambiente, della tutela del territorio e del mare
Direzione Generale per le valutazioni e autorizzazioni ambientali
dgsalvaguardia.ambientale@pec.minambiente.it

Sona, 26/02/2016

**Oggetto: osservazioni sulla valutazione ambientale strategica relativa all'Allegato Infrastrutture 2015
– linea AV/AC Brescia – Verona**

I sottoscritti, entrambi **residenti in** _____ – **Via** _____, presentano le proprie osservazioni in merito all'Allegato Infrastrutture del Documento di Economia e Finanza del 16 aprile 2015, ai sensi dell'art. 14 del D. Lgs. 152/2006, per la parte relativa alla ferrovia AV/AC Milano-Venezia, tratta Brescia-Verona.

L'opera, facente parte del Piano Generale dei Trasporti e della Logistica approvato con DPR del 14 marzo 2001, che già prescriveva il processo di VAS, e ora sottoposta per la prima volta a Valutazione Ambientale Strategica, pur se già “assentita”, come riportato nel Rapporto Ambientale pubblicato, con l'avviso di avvio di consultazione, sul sito del Ministero dei Trasporti, ha raggiunto tale stadio dell'iter burocratico sulla base di un parere positivo di Valutazione di Impatto Ambientale risalente all'anno 2003. Il successivo parere VIA è procedura speciale riferita solo alle opere in variante; le numerose osservazioni del pubblico presentate al progetto definitivo del lotto funzionale Brescia-Verona della AV/AC Milano-Venezia non hanno potuto incidere sul parere positivamente espresso nel 2003. Di fatto, quanto sopra lede i diritti delle persone e delle comunità interessate, in quanto contrasta con il 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, per tutte le opere il cui inizio è successivo l'entrata in vigore del Decreto Legislativo 16 gennaio 2008, n.4.

Nel caso in esame il rifacimento integrale della valutazione di impatto ambientale si rende indispensabile non per un mero adempimento ad obblighi normativi e per il rispetto degli aspetti formali dell'iter procedurale, ma perché in dodici anni i presupposti alla base del parere favorevole del 2003, già discutibili all'epoca, sono venuti a mancare, o sono stati smentiti dai fatti avvenuti con il trascorrere del tempo. Il territorio interessato dal progetto, lungo la direttrice Brescia-Verona, ha subito delle grandi trasformazioni: dal punto di vista urbanistico e demografico, con l'espansione dei centri abitati e la crescita della popolazione residente, con la costruzione di nuove vie di collegamento stradale e l'aumento del suolo edificato, e dal punto di vista economico: con lo sviluppo, nella zona del Lago di Garda, di un turismo in continua crescita, attirato dalle bellezze paesaggistiche, che ha reso il Garda il terzo polo turistico italiano. Cambiamenti che hanno fatto sorgere negli anni più recenti l'esigenza di un'economia che preservi l'ambiente, e tragga la propria forza proprio dal rispetto del contesto territoriale e la qualità della vita delle persone: un'idea di crescita virtuosa che si fa strada, anche se faticosamente, nella mentalità comune e nella vita delle comunità. Di tutto questo non si è tenuto conto nell'approvare il progetto definitivo, nel novembre 2014, e nel successivo iter. Manca del tutto una valutazione delle ricadute economico-sociali del progetto. Non si comprende per altro come tale carenza, collegata alla mancanza di programmazione per uno sviluppo sostenibile, abbia potuto essere ignorata nei lavori delle commissioni e dei Ministeri interessati. Carenza che traspare anche dallo stesso Rapporto Ambientale ora soggetto a consultazione: si nega perfino che il consumo di suolo per la costruzione di una nuova linea ferroviaria nel tratto tra Milano e Venezia sia consistente, per il solo fatto che l'opera interessa un ambito già “artificializzato”. Pure la Regione Lombardia, nella deliberazione della Giunta n° X /3055 del 23/01/2015, che esprimendosi a favore dell'opera nonostante il notevole consumo di suolo agricolo (violando, di fatto, la stessa legge regionale approvata solo due mesi prima, ovvero lo stop alla cementificazione, includendo anche la superficie necessaria alla realizzazione delle infrastrutture) elenca una serie di prescrizioni in risposta alle criticità e mancanze che il progetto e la relativa VIA evidenziano, soprattutto il non rispetto delle condizioni di sostenibilità e accessibilità ambientale ed economica del TAV BRESCIA VERONA. Proprio perché il territorio è già altamente antropizzato, è necessario evitare nuove infrastrutture altamente impattanti e divoratrici di suolo e risorse naturali, preservando l'equilibrio esistente e tutelando le persone che vi abitano e che vi abiteranno. Nell'affermazione del Rapporto Ambientale sopra menzionata, si legge implicitamente anche la negazione degli “impatti cumulati” derivanti dal costruzione di una nuova grande opera dove già sono presenti altre infrastrutture “lineari”. Per citare un esempio, tra i tanti possibili: il rumore del passaggio del Tav andrebbe ad aggiungersi

a quello ferrovia e strade già esistenti. Di questi impatti, delle future conseguenze sul territorio e sui suoi abitanti di un progetto concepito molti anni or sono è stata data ampia documentazione nelle numerose osservazioni già presentate al progetto definitivo del lotto funzionale Brescia-Verona della linea AV/AC Milano-Venezia, che si invita a riesaminare.

Il parere della Commissione Speciale di Valutazione di Impatto Ambientale del 28 agosto 2003 ha escluso la possibilità di approfondire lo studio della cd. "Alternativa zero" motivandola anche con l'impossibilità da parte dell'attuale linea ferroviaria di sopportare l'incremento del numero di treni in transito e la relativa velocità/capacità di trasporto di merci e di passeggeri. Tale previsione è stata smentita negli anni successivi dalle rilevazioni ISTAT dei dati di traffico ferroviario, e trascorso oltre un decennio, nessun nuovo tipo di treno merci è stato omologato per il transito sulle linee esclusivamente dedicate al tav: l'alta capacità ferroviaria è rimasta finora una mera ipotesi destinata a rimanere sulla carta per insormontabili difficoltà tecniche. Anche qualora, a fronte di una domanda stabile, si ritenesse indispensabile incrementare le potenzialità di trasporto ferroviario, per spostare la mobilità di persone e merci dalla gomma alla rotaia, è stata comunque esclusa a propri e in via definitiva la possibilità di soddisfare l'incremento di traffico con soluzioni di miglioramento, ottimizzazione e potenziamento della linea ferroviaria già esistente. Tale scelta appare insensata, trascorso oltre un decennio, anche alla luce dei miglioramenti della tecnologia avvenuti nel frattempo. Già dal 31 gennaio 2016 i treni "Frecciarossa" transitano sulla linea storica Milano-Venezia, e dal 1 marzo 2016 anche i treni "Italo": è la lampante dimostrazione di come la ferrovia esistente possa supportare l'alta velocità. Lo stesso Allegato Infrastrutture 2015 prevede, per sfruttare in maniera efficace le risorse economico/finanziarie disponibili, interventi di ottimizzazione delle infrastrutture esistenti con interventi dal costo contenuto come investimenti in tecnologia, da affiancare ad azioni coordinate tra le diverse modalità a carattere organizzativo e gestionale. Osservazioni mirate a proporre un progetto alternativo di questo genere sono già state presentate ai Ministeri competenti da alcuni dei Comuni collocati lungo la tratta. Il potenziamento tecnologico della linea ferroviaria storica appare essere l'unica soluzione che garantirebbe la compatibilità ambientale del progetto di Alta Velocità/Alta capacità ferroviaria sulla direttrice Brescia-Verona-Padova, realizzando comunque gli obiettivi prefissati dalla realizzazione dei corridoi "Ten-T", con il pieno conseguimento dell'Obiettivo Ambientale di riduzione di consumo di suolo, di prelievo di risorse e di produzione di rifiuti, citato nella documentazione di Valutazione Ambientale Strategica dell'Allegato Infrastrutture 2015. Tale soluzione è anche l'unica in grado di tutelare il paesaggio, in particolar modo quello delle colline moreniche del Lago di Garda, come dispone la Convenzione Europea del Paesaggio del 20 ottobre 2000, ed evitare impatti e gravi interferenze in ambiti tutelati dalla rete europea Natura 2000 dei siti ecologici protetti, quale il laghetto del Frassino di Peschiera del Garda (Vr). Nel parere di compatibilità ambientale rilasciato dalla competente commissione nel 2003, si legge che: "l'analisi economica presentata dal proponente illustra la possibilità di recuperare l'investimento in tempo particolarmente breve, in relazione alla tipologia e all'importanza dell'opera, con Tassi di rendimento interno particolarmente elevati (tra il 14,10 e il 9,90%)." Tale assunto appare oggi privo di fondamento, smentito com'è dai noti dati economici relativi alle tratte ad alta velocità già realizzate in Italia e in funzione da anni, e dagli attuali risultati, non positivi, delle ferrovie francesi. Ciò rende ancora più indiscutibile la necessità di valutare la soluzione alternativa del potenziamento della linea esistente.

I sottoscritti chiedono pertanto il ritiro immediato del progetto definitivo AV/AC Milano-Venezia tratta Brescia – Verona, così come proposto dall'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza 2015.

Cordiali saluti.

Roberto Brun 

Simone Brun 