



LEGAMBIENTE VERONA

- Al sindaco del Comune di San Martino BA comune.sanmartinobuonalbergo.vr@pecveneto.it
- Al sindaco del Comune di Caldiero protocollogenerale@pec.comune.caldiero.vr.it
- Al sindaco del Comune di Belfiore belfiore.vr@pec.wmail.it
- Al sindaco del Comune di Zevio zevio.vr@cert.ip-veneto.net
- Al sindaco del Comune di San Bonifacio sanbonifacio.vr@cert.ip-veneto.net
- Al RUP Unità Organizzativa Costruzioni della Società Italfer spa proc-aut-espro@legalmail.it

Verona 27 gennaio 2016

Oggetto: osservazioni al progetto definitivo della linea ferroviaria AV/AC Verona Padova I° lotto funzionale Verona Vicenza per il tratto da Verona a San Bonifacio.

I sottoscritti Lorenzo Albi, vicepresidente dell'associazione Legambiente Verona e Giuseppe Campagnari, comitato scientifico di Legambiente di Verona, con riferimento a quanto indicato in oggetto presentano le seguenti osservazioni:

Premesso che:

➤ a distanza di oltre un ventennio dall'avvio della procedura sull'opera complessiva denominata "Sub tratta linea AV/AC Verona Vicenza" nonché al quadro programmatico in cui si inserisce con numerose varianti sul tracciato e tenuto conto delle mutate condizioni economiche generali del paese, si è andato ulteriormente chiarendo un quadro generale che depone fortemente a sfavore della realizzazione dell'opera stessa.

È, infatti, da dimostrare l'utilità di un intervento infrastrutturale pesante e particolarmente invasivo del territorio Veronese e più in generale Lombardo-Veneto, in particolare per la carenza di un preciso ed esauriente Bilancio Benefici/Costi (BBC) che potrebbe evidenziare anche l'insostenibilità del progetto rispetto a soluzioni meno impattanti dal punto di vista ambientale e socio-economico, oltre che meno onerose dal punto di vista finanziario.

L'efficacia di una importante infrastruttura non si misura dalla sua localizzazione bensì, in via prioritaria, dalla verifica della tipologia di domanda di mobilità ferroviaria. La soluzione offerta dal progetto di ferrovia ad alta velocità sull'asse Milano Venezia è diffusamente riconosciuta essere insoddisfacente, presentando costi economici (mediamente 70 milioni di €/km) e ambientali sproporzionati, a fronte di un servizio rivolto ad un segmento decisamente minoritario, quello degli affari, che tuttalpiù si sposta tra le grandi aree urbane qui non presenti. Il tessuto insediativo e produttivo interessato, infatti, già sottoposto a esternalità negative pesanti quali la pessima qualità dell'aria e una congestionata mobilità prevalentemente privata sia delle persone che delle merci, è caratterizzato da città di media grandezza e da percorrenze mediamente brevi, tecnicamente inadeguate per praticare alte velocità e dove la distanza media di spostamento raramente supera i 70/80 km.

Appare pertanto assai più efficace e produttivo considerare l'opzione alternativa costituita dal quadruplicamento in affiancamento alla linea attuale su tutta la tratta, da destinare per un servizio interpolo con velocità massime di 240km/h (velocità delle attuali "freccie rosse" sulla Firenze-Roma) sul modello sviluppato nei paesi dell'area tedesca. Prioritario, quindi, ricercare soluzioni adeguate alle vere criticità del trasporto, promuovendo l'Alta Capacità e contemporaneamente sostenendo e intensificando le reti regionali e interregionali, assai più richieste e rilevanti, per intervenire decisamente sul miglioramento della mobilità urbana ed extraurbana dei pendolari e delle merci, che costituiscono complessivamente oltre il 90% del traffico ferroviario in Italia.

L'interoperabilità dei binari praticata ormai da 8 anni sulla PD-VE è un ottimo esempio di efficacia frutto del quadruplicamento in affiancamento, che si contrappone al negativo esempio della linea TAV TO-MI, il cui esercizio esclusivo ad alta velocità, oltre alla mancanza di stazioni intermedie, determina una condizione di intollerabile sottoutilizzo per assenza di domanda, con solamente 36 treni giornalieri a fronte di una capacità di 280 treni/giorno.

Appare quindi doveroso e indispensabile rivalutare e rivedere la ratio del progetto di Alta Velocità, se pur per queste osservazioni limitatamente alla sola tratta Verona-San Bonifacio, considerando il quadruplicamento inter-operativo in affiancamento sull'intero asse sul modello dei primi 3,8 km in comune di Verona, con le dovute modifiche già proposte e specificate nelle osservazioni presentate il 7 gennaio us, integrate e rinviate in data odierna, con la rivisitazione, passo passo, delle velocità considerate in progetto a favore di una intercambiabilità della rete, quindi a servizio del trasporto delle persone e delle merci, abbandonando l'infruttuoso e deturpante spostamento che sottrae solamente ulteriore suolo agricolo e non affronta minimamente il tema della mobilità.

Considerato che:

➤ le linee di indirizzo, esplicitate nella Relazione Generale del progetto definitivo per conseguire "il massimo utilizzo della capacità complessiva dell'impianto ferroviario", hanno accertato, nei vari gradi di evoluzione del progetto, la necessità che:

a) il miglior utilizzo della capacità del sistema nel suo insieme si ottiene con la "...specializzazione fra la linea storica ed i nuovi binari del quadruplicamento AC in termini di tipo di servizio, piuttosto che di velocità di esercizio...";

b) le maggiori criticità evidenziate dal tavolo tecnico sono riferibili ad un "eccessivo impegno di territorio...";

c) le soluzioni adottate in molti casi sono soggette ad un "...pesante impatto ambientale e idrogeologico...";

d) il comune di Verona è stato molto critico rispetto alla proposta del Progetto Preliminare del 2004 che vedeva il tracciato della nuova linea transitare a sud dell'abitato, chiedendo e ottenendo il passaggio in affiancamento alla sede della ferrovia esistente, così come era precedentemente previsto nel progetto esecutivo del 1996;

e) l'intero tracciato da Castelnuovo del Garda a Montebello era stato progettato nel 1996 in affiancamento alla linea storica.

Considerato, inoltre, che:

1. il tracciato del progetto preliminare **del nodo di Verona** è stato elaborato interamente **in affiancamento**, con il passaggio interno agli attuali impianti della stazione di Verona Porta Nuova, superando tecnicamente le molteplici e complesse difficoltà di realizzare una nuova linea in ambito urbano;

2. il tracciato oggetto delle presenti osservazioni riguardanti **il tratto da Verona P.ta Vescovo al limite comunale**, ovvero dal km 0,00 al km 4,43, è continuato **in affiancamento alla linea esistente**, e la soluzione finale è stata considerata, così come definita da Italferr, "...compatibile e coerente con gli attuali impianti ferroviari...". Legambiente ha comunque già presentato, per quanto riguarda lo specifico tratto, alcune osservazioni tecniche, inviate per posta certificata in data 7 gennaio 2016, e con un secondo invio per integrazioni in data odierna;

3. **il tracciato** nei comuni di San Martino B.A., di Zevio, di Caldiero e di Belfiore, **dal km 4,43 al km 16,76, è stato definitivamente progettato su un nuovo sedime localizzato** lontano dalla linea esistente e lontano dalle aree urbanizzate, pur essendo stato originariamente (1996) **elaborato e corredato di un progetto definitivo in affiancamento**;

4. **la nuova linea ricade interamente in area di ricarica degli acquiferi**, sistema che presenta notevoli rischi di inquinamento con diverso grado di vulnerabilità, dovuta anche ai processi di dispersione dei corsi d'acqua e al ruscellamento superficiale, che unita all'elevata permeabilità dei materiali acquiferi e

alla debole profondità della falda, comporta un elevato **rischio di intercettazione e di inquinamento della falda;**

5. **la nuova linea è stata tracciata in aree agricole** di elevata specializzazione, e solamente per brevi tratti in adiacenza, o meglio in prossimità di infrastrutture esistenti, consumando e sottraendo nuovo suolo in sfregio ai molti tentativi legislativi nazionali e regionali di arginare un fenomeno diffusamente e trasversalmente ritenuto inaccettabile. Il nostro paese ha un livello di consumo di suolo tra i più alti in Europa, nonostante le peculiarità del territorio italiano dovute alle caratteristiche orografiche e ambientali, che avrebbero dovuto evitare l'espansione urbana perlomeno in zone ad elevata fragilità ambientale e territoriale. *"...La limitazione del consumo del suolo - così come descritto in premessa nel recente rapporto redatto e pubblicato da ISPRA del 2015 "Il consumo di suolo in Italia" - è, quindi, unitamente alla messa in sicurezza del territorio, una direzione strategica per l'Italia: la ripresa dello sviluppo del paese non può procedere senza proteggere il territorio dalla minaccia del dissesto idrogeologico e della desertificazione, senza protezione per gli usi agricoli e, soprattutto, senza tutela e valorizzazione delle risorse territoriali e culturali, che costituiscono il cuore della qualità ambientale indispensabile per il nostro benessere e per mantenere la bellezza di un paesaggio noto in tutto il mondo..."*. Appare evidente, quindi, come la scelta di occupare nuovo suolo agricolo in una zone ad elevata fragilità ambientale, paesaggistica e territoriale per far posto ad una infrastruttura che avrebbe già una sua naturale collocazione in affiancamento ad una rete ferroviaria esistente è, anche alla luce di queste considerazioni, sbagliata, incoerente, invasiva e deturpatrice di un paesaggio agricolo di rilevante pregio;

6. nel tratto **dal chilometro 4,43 al km 16,76**, sono previsti interventi che incideranno in maniera significativa sull'intero territorio interessato, sia dal punto di vista idraulico, sia dal punto di vista della riduzione delle aree agricole per sottrazione di suolo e per la frammentazione dei fondi agricoli, sia dal punto di vista delle modificazioni di opere infrastrutturali di recente realizzazione (strada Porcilana), sia per qual che riguarda gli impatti sul paesaggio;

7. sul tracciato al precedente punto 6. sono **innumerevoli** le opere previste, e che pur se ubicate lontano dai centri urbanizzati comportano **demolizioni e rifacimento di numerosi corpi di fabbrica e di infrastrutture esistenti**. Vale la pena perlomeno elencarne le principali:

- ❖ dal km 3,8 abbandono della linea storica e passaggio in affiancamento alla tangenziale est;
- ❖ dal km 4,94 sottopasso dello svincolo autostradale VR est e sotto attraversamento delle rampe di ingresso/uscita della tangenziale, nonché del canale Rosella, del canale fossa Nuova e dello scolo Roselletta, fino al km 6,5;
- ❖ fuoriuscita del sottopasso e passaggio a raso in zona di scarpata delle risorgive per circa un chilometro;
- ❖ viadotto del torrente Fibbio, in un'area soggetta ad esondazione, per km 2.357;
- ❖ passaggio in rilevato per un chilometro e mezzo;
- ❖ viadotto del Torrente Illasi e del torrente Prognolo;
- ❖ passaggi in rilevato dai 2 ai 3 metri dal piano campagna fino al km 12,725
- ❖ al km 13,200 la linea interseca la strada Porcilana, determinandone il rifacimento del sovrappasso.

8. il tracciato previsto in **variante al tracciato previsto del 2006 nel comune di San Bonifacio**, dal km 16,76 al km 27,56, prosegue in area agricola per circa 6 chilometri in parziale affiancamento alla strada Porcilana, fino al bivio della struttura ospedaliera dell'omonimo centro urbano. La citata strada provinciale presenta un andamento tortuoso e irregolare, mentre la linea ferroviaria, progettata per l'alta velocità, assume un percorso rettilineo, formando quindi delle aree intercluse inutilizzabili tra le due infrastrutture. Inoltre la nuova linea AV/AC prosegue in rilevato alternato a viadotti alti fino a 12 metri dal piano campagna (con un impatto complessivo di circa 18 metri tenuto conto dell'armatura di alimentazione e per un'estensione di circa 11 chilometri), determinando quindi uno sfregio irreparabile sul già precario e parzialmente compromesso paesaggio agricolo locale. Irricevibile, quindi per chi scrive, la motivazione per cui "l'affiancamento" alla strada Porcilana sia di ridotto impatto ambientale e paesaggistico;

9. il progetto della nuova linea prosegue nella sua imponenza per altri 3,5 chilometri circa su un'ipotesi di sedime che il PTCP ha vagamente ipotizzato quale prolungamento della strada Porcilana, per raggiungere

l'abitato più a nord di Monteforte d'Alpone. L'area di attraversamento alterna suoli agricolo-produttivi a zone abitate e/o industriali-produttive, determinando quindi nuove interferenze, demolizioni, rifacimenti e relativi costi;

10. l'ultimo tratto in **Variante AV/AV**, prima di riaffiancarsi alla rete storica, per altri 2 km circa, taglierà senza alcun criterio e senza alcun rispetto per i segni storici del paesaggio agrario, la porzione di territorio orientale dell'abitato di San Bonifacio, favorendo, tra l'altro, la creazione di nuove vaste aree intercluse, particolarmente gradite alla speculazione edilizia;

11. l'attuale progetto definitivo presenta molteplici difficoltà tecniche con una rilevante quantità di aree da espropriare al valore venale dei fondi. Dette opere non sono state oggetto di una indispensabile e ponderata valutazione Bilancio Benefici/Costi, che consideri e ponga a confronto l'attuale soluzione perlomeno con quella in affiancamento alla linea storica (già dotata di progetto definitivo redatto nel 1996);

12. il tracciato dal km 3,80, ovvero da quando abbandona l'affiancamento alla linea storica, per la sua realizzazione necessiterà di rilevanti quantitativi di inerti. La variante presentata, infatti, include anche l'individuazione di nuovi siti per cave di prestito per ottenere ulteriori 5 milioni di mc di inerti, aumentando così i già esagerati costi per la sua realizzazione.

13. l'alternativa all'attuale progetto definitivo che in questa sede Legambiente sta proponendo, ovvero **il quadruplicamento in affiancamento con l'interoperabilità dei binari**, richiede standards progettuali diversi da quelli prospettati, ovvero simili a quelli seguiti in Germania, in Gran Bretagna e ultimamente anche in Francia;

14. a suffragare quanto citato al precedente punto 13., si ricorda che la Corte dei Conti francese ha recentemente pubblicato un rapporto sull'alta velocità ferroviaria con lo scopo di verificare se e in che misura la rete realizzata in Francia è stata sostenibile economicamente e ambientalmente; tale rapporto indica chiaramente che la rete AV francese ha raggiunto da tempo il limite della sua sostenibilità economica, ed avanza seri dubbi sui progetti di estensione dell'attuale rete; Va ricordato che l'attuale progetto avrà un costo chilometrico (di progetto) di circa 75 milioni di euro per chilometro, contro una media di costo chilometrico inferiore ai 20 milioni di euro (fonte: Baruch Feigenbaum, "High-Speed Rail in Europe and Asia: Lessons for the United States", Reason Foundation, Policy Study, May 2013)

SI CHIEDE CHE:

dalle considerazioni su esposte il progetto sia sottoposto ad una attenta valutazione del Bilancio Benefici/Costi (BBC), quale principale strumento di valutazione degli investimenti pubblici. Tale valutazione va approntata non solamente per il progetto in oggetto, ma attentamente confrontata con l'ipotesi di rimodulazione del progetto a favore di una completa soluzione in affiancamento alla linea storica prevedendo l'interoperabilità dei binari.

Sicuri di un vostro accoglimento cortesemente porgiamo cordiali saluti

Per Legambiente

Pianificatore Terr. Lorenzo Albi

Ing. Giuseppe Campagnari

Per informazioni: LEGAMBIENTE VERONA VIA Bertoni, 4 37122 VERONA
TEL. 0458009686 FAX 0458005575

e-mail info@legambienteverona.it www.legambienteverona.it