

POLITECNICO DI MILANO



Osservazioni per la realizzazione della linea ferroviaria AV/AC Torino-Venezia: tratta AV/AC Milano-Verona

Parere redatto e sottoscritto dall'arch. Paola Villani

Milano, 5 novembre 2014



Il presente documento consta di 24 (ventiquattro) pagine

Osservazione n. 1

A seguito di una verifica puntuale dello **Studio di Incidenza** depositato sul sito del Ministero dell'Ambiente con la denominazione IN0500DE2SDIM00050031.pdf si evidenzia come lo stesso sia stato redatto dall'Ing. Roberto Capra iscritto all'Ordine degli Ingegneri della Provincia di Milano come libero professionista

Roberto Capra
MILANO Iscrizione N.9137 / Abilitazione 1969 ES
Sezione: A Settori: a
Occupazione abituale: Libero professionista

Si deve segnalare come ai sensi dell'Allegato 2 del D. Lgs 4/ 2008, la Valutazione di Impatto Ambientale per l'opera in esame, trattandosi di *tronchi ferroviari per il traffico a grande distanza*, è di competenza dello Stato.

Osservazione n. 2

Lo Studio di Incidenza reca il seguente Codice Unico di Progetto¹

CUP F81H91000000008

Pare opportuno, in proposito, rammentare che l'obbligatorietà del CUP ricorre nelle fattispecie di seguito riportate:

¹ Con la legge n.196/2009 è stata istituita la *Banca Dati delle Amministrazioni Pubbliche* (BDAP) in seno al Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF), al fine di assicurare un efficace controllo e monitoraggio degli andamenti della finanza pubblica. Il successivo Decreto del Ministero dell'Economia e delle Finanze – Ragioneria Generale dello Stato del 26/02/2013 (attuativo dell'art.5 del D.Lgs.n.229/2011), ha definito il dettaglio delle informazioni da comunicare. L'AVCP ha stipulato, in data 2 agosto 2013, un Protocollo d'intesa con la Ragioneria Generale dello Stato, assumendo l'impegno di trasmettere alla BDAP i dati anagrafici, finanziari, fisici e procedurali, concernenti il ciclo di vita dei contratti pubblici di lavori (opere pubbliche) dalla fase di assegnazione del CIG, già posseduti, per effetto delle disposizioni contenute nell'art.7, comma 8, del D.Lgs.n.163/2006. Come specificato nella Circolare della Ragioneria Generale dello Stato del 08/04/2014 n.14, condizione necessaria per evitare di dover procedere ad un ulteriore invio alla BDAP degli elementi informativi già acquisiti dall'AVCP, è che i dati dei contratti siano corredati oltre che del CIG anche del Codice Unico di Progetto (CUP) cui si riferiscono.



Appalto di lavori diversi da quelli di manutenzione ordinaria;

Appalto di servizi finalizzato alla realizzazione di un progetto di investimento pubblico;

Appalto di forniture finalizzato alla realizzazione di un progetto di investimento pubblico;

Appalti di servizi o forniture che sebbene non rientrino nelle fattispecie di cui ai punti b) e c), siano cofinanziati da fondi comunitari.

Ed infatti in ogni Cartiglio risulta indicato un cofinanziamento da fondi comunitari ma, essendo ancora nella fase di valutazione del tracciato e, considerato come non sono (e non possono essere riportati i relativi Codici Identificativi di Gara), produrre nello Studio di Incidenza il CUP - è singolare ed errato.

Inoltre nella scheda per le Infrastrutture Strategiche di seguito riportata il cofinanziamento europeo è nullo.

 Programma Infrastrutture Strategiche Struttura Tecnica di Missione Ordinamento progressivo del CIPE		
progressivo	Opera	progressivo CIPE
41	Tratta AV/AC Milano - Verona	41



Struttura Tecnica di Missione

Programma Infrastrutture Strategiche

Stato d'attuazione

PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio
-----------------	--------------	-----------------	--------------	---------------	----------------	--------------	-------------------	-----------------	-----------------	-----------

Scheda Sintesi dell' Opera

ANAGRAFICA OPERA		DATI ECONOMICI	
Sistema	Corridoio Plurimodale Padano	Costo	2.738,00
Infrastruttura	Tratta AV/AC Milano - Verona	Disp.tà Finanziarie	
Intervento	41 AV/AC: Brescia - Verona	Contributi Statali	-
Sogg. Agg.re	RFI	di cui L.O.	-
Area geografica	Nord	Contributi UE	-
Regione	Lombardia,Veneto,	Contributi Enti Locali	-
Tipo trasporto	Ferrovia	Contributi Privati	-
CUP	F81H9100000008	Totale disp.tà	-
Provveditore OO.PP	Enrichiello Francesco, Provveditore per Liguria e Lombardia	Fab.gno residuo	2.738,00

FASI DI ATTUZIONE

Iter Approvativo			
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera
Progetto Preliminare	10/03/2003	05/12/2003	120/2003
Progetto Definitivo			
Richiesta Assegnazione Contributo			

Iter Realizzativo			
	Inizio	Fine	n. delibera
Gara d'appalto			
Affidamento appalto			
Consegna lavori			
Esecuzione lavori			

Stato avanzamento		
Previsto	Effettivo	Delta
-	-	-
-	-	-

SAL % Meuro

La nuova linea ferroviaria a doppio binario con caratteristiche A.V. collega Treviglio (Milano) a Verona, ha una lunghezza di circa 112 km e fa parte delle Reti Transeuropee (TEN-T). E' interconnessa alla linea storica a Treviglio, Brescia e Verona con tratti a doppio binario per ulteriori 28 km circa; interessa la Regione Lombardia (province di Mi, Bg e Bs) e la Regione Veneto (provincia di Verona) e viene realizzata in affiancamento a infrastrutture future od esistenti: autostrada Mi-Bs (per 43 km), autostrada SP19 (per 17 km) Autostrada A4 (per 34 km), linea storica Mi-Vr (per 13 km). Il costo dell'opera è di 5.104,10 MEuro e la realizzazione è prevista mediante affidamento a Contraente Generale, individuato nel consorzio CEPAV 2. Nella seduta del 05 dicembre 2003 il CIPE ha approvato con prescrizioni e raccomandazioni il progetto preliminare e ha autorizzato RFI a contrarre prestiti ponte per la realizzazione delle attività e degli interventi da avviare in via anticipata per un importo di 576,00 MEuro.

A novembre 2004 è stato firmato il decreto interministeriale Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture, Ministero dell'Economia e delle Finanze per assicurare la copertura finanziaria dell'opera. E' attualmente in corso di elaborazione il progetto definitivo.



Programma Infrastrutture Strategiche

Struttura
Tecnica di Missione

Stato d'attuazione

PP in redazione

PP approvato

PD in redazione

PD approvato

Bando di gara

Agg.zione gara

PE approvato

Consegna attività

Lavori iniziati

Lavori ultimati

Esercizio

Scheda Sintesi dell' Opera

ANAGRAFICA OPERA	DATI ECONOMICI
Sistema Corridoio Plurimodale Padano	Costo 2.000,00
Infrastruttura Tratta AV/AC Milano - Verona	Disp.tà Finanziarie
Intervento 41 AV/AC: Treviglio - Brescia	Contributi Statali 175,00
Sogg. Agg.re RFI	di cui L.O. -
Area geografica Nord	Contributi UE -
Regione Lombardia, Veneto,	Contributi Enti Locali -
Tipo trasporto Ferrovia	Contributi Privati -
CUP F81H91000000008	Totale disp.tà 175,00
Provveditore OO.PP. Enrichiello Francesco, Provveditore per Liguria e Lombardia	Fab.gno residuo 1.825,00

FASI DI ATTUZIONE			
Iter Approvativo	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera
Progetto Preliminare	10/03/2003	05/12/2003	120/2003
Progetto Definitivo			
Richiesta Assegnazione Contributo			
Iter Realizzativo	Inizio	Fine	n. delibera
Gara d' appalto			
Affidamento appalto			
Consegna lavori			
Esecuzione lavori			

Stato avanzamento	Previsto	Effettivo	Delta
SAL	-	-	-
% Meuro	-	-	-

La nuova linea ferroviaria a doppio binario con caratteristiche A.V. collega Treviglio (Milano) a Verona, ha una lunghezza di circa 112 km e fa parte delle Reti Transeuropee (TEN-T). E' interconnessa alla linea storica a Treviglio, Brescia e Verona con tratti a doppio binario per ulteriori 28 km circa; interessa la Regione Lombardia (province di Mi, Bg e Bs) e la Regione Veneto (provincia di Verona) e viene realizzata in affiancamento a infrastrutture future o esistenti: autostrada Mi-Bs (per 43 km), autostrada SP19 (per 17 km) Autostrada A4 (per 34 km), linea storica Mi-Vr (per 13 km). Il costo dell'opera è di 5.104,10 MEuro e la realizzazione è prevista mediante affidamento a Contraente Generale, individuato nel consorzio CEPAV 2. Nella seduta del 05 dicembre 2003 il CIPE ha approvato con prescrizioni e raccomandazioni il progetto preliminare e ha autorizzato RFI a contrarre prestiti ponte per la realizzazione delle attività e degli interventi da avviare in via anticipata per un importo di 576,00 MEuro.

A novembre 2004 è stato firmato il decreto interministeriale Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture, Ministero dell'Economia e delle Finanze per assicurare la copertura finanziaria dell'opera. E' attualmente in corso di elaborazione il progetto definitivo.



Nella prima scheda si legge:

“La nuova linea ferroviaria a doppio binario con caratteristiche A.V. collega Treviglio (Milano) a Verona, ha una lunghezza di circa 112 km e fa parte delle Reti Transeuropee (TEN-T). E' interconnessa alla linea storica a Treviglio, Brescia e Verona con tratti a doppio binario per ulteriori 28 km circa; interessa la Regione Lombardia (province di Mi, Bg e Bs) e la Regione Veneto (provincia di Verona) e viene realizzata in affiancamento a infrastrutture future od esistenti: autostrada Mi-Bs (per 43 km), autostrada SP19 (per 17 km) Autostrada A4 (per 34 km), linea storica Mi-Vr (per 13 km). Il costo dell'opera è di 5.104,10 MEuro e la realizzazione è prevista mediante affidamento a Contraente Generale, individuato nel consorzio CEPAV 2. Nella seduta del 05 dicembre 2003 il CIPE ha approvato con prescrizioni e raccomandazioni il progetto preliminare e ha autorizzato RFI a contrarre prestiti ponte per la realizzazione delle attività e degli interventi da avviare in via anticipata per un importo di 576,00 MEuro.

Costo: 2.738,00

A novembre 2004 è stato firmato il decreto interministeriale Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture, Ministero dell'Economia e delle Finanze per assicurare la copertura finanziaria dell'opera. E' attualmente in corso di elaborazione il progetto definitivo.”

La scheda² è duplice, sebbene riferita alla stessa Infrastruttura “Tratta AV/AC Milano - Verona” all'interno del “Corridoio Plurimodale Padano”.

Per la **Tratta AV/AC: Brescia - Verona** e per la **AV/AC: Treviglio – Brescia** sono presenti quindi due pagine, **entrambe - come riportato nell'indice - con il numero identificativo 41**, schede compilate da Francesco Errichiello nel mese di luglio 2009. **Ma da alcuni anni Francesco Errichiello è al centro³ di indagini per abuso d'ufficio, falso, corruzione.**

http://www.mit.gov.it/mit/media/varifiles/DPEF2010_2013/Alleg%20Monitoraggio%20parte%201%20.pdf

² Si vedano le schede – entrambe rubicate con il numero 41 – alle pagine 295 e 296

<http://www.camera.it/dati/leg16/lavori/documentiparlamentari/indiceetesti/057/002a2/00000019.pdf>

³ http://www.ilsecoloxix.it/p/genova/2013/09/10/AQvGwjL-appalti_pilotati_provveditore.shtml

<http://www.milanotoday.it/cronaca/francesco-errichiello-indagato.html>

<http://www.giustiziami.it/gm/tag/errichiello/>



In queste due schede si evidenzia come il contributo statale per la tratta AV/AC: Treviglio – Brescia⁴ sia stato pari soltanto a 175 Milioni di Euro, cifra che (anche volendo considerare soltanto la prima tratta delle due indicate) risulta comunque inferiore al 10 % stabilito dalla Legge di Stabilità entrata in vigore in data Primo gennaio 2014 e quindi, applicando l'art.1 punto 76, anche quando fosse fatta valere la retroattività del disposto normativo, il CIPE non potrà finanziare questa opera.

Osservazione n. 3

Analizzando il testo della RELAZIONE SULL'OTTEMPERANZA DELLE PRESCRIZIONI E DELLA DELIBERA CIPE 120 DEL 05/12/2003 E VERIFICA DELLA CONGRUITA' DEL PROGETTO DEFINITIVO CON IL PROGETTO PRELIMINARE (*Relazione di Ottemperanza codice IN0500DE2RGIF00010031 del 01/07/2014*) si evidenzia il riferimento al punto 76 dell'art. 1 della LEGGE 27 dicembre 2013, n. 147 *Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (Legge di stabilità 2014)*. (13G00191) (GU Serie Generale n.302 del 27-12-2013 - Suppl. Ordinario n. 87) **Legge di Stabilità entrata in vigore in data Primo gennaio 2014 che così recita**

“ art. 1 p. 76. Le tratte Brescia-Verona-Padova della linea ferroviaria AV/AC Milano-Venezia, la tratta Apice-Orsara e la tratta Frasso Telesino-Vitulano della linea ferroviaria AV/AC Napoli-Bari sono realizzate con le modalità previste dalle lettere b) e c) dell'art. 2 comma 232⁵ e dai commi⁶ 233 e 234 dell'articolo 2 della legge 23 dicembre

⁴ Costo complessivo stimato nel 2009 pari a 2.000,00 milioni di euro

⁵ Legge n.191 del 23 dicembre 2009, art. 2 comma 232 Con decreti del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono individuati specifici progetti prioritari ricompresi nei corridoi europei TEN-T e inseriti nel programma delle infrastrutture strategiche, aventi costi e tempi di realizzazione superiori, rispettivamente, a 2 miliardi di euro e a quattro anni dall'approvazione del progetto definitivo e non suddivisibili in lotti funzionali di importo inferiore a 1 miliardo di euro, **per i quali il CIPE può autorizzare**, per un importo complessivo residuo da finanziare, relativo all'insieme dei progetti prioritari individuati, non superiore a 10 miliardi di euro, **l'avvio della realizzazione del relativo progetto definitivo per lotti costruttivi individuati dallo stesso CIPE**, subordinatamente alle seguenti condizioni: a) il **costo del lotto costruttivo autorizzato deve essere integralmente** finanziato e deve esservi copertura finanziaria, con risorse pubbliche o private nazionali o dell'Unione europea, che, alla data dell'autorizzazione del primo lotto, devono costituire almeno il 20 per cento del costo complessivo dell'opera; in casi di particolare interesse strategico, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, può essere consentito l'utilizzo della procedura di cui al presente comma anche in caso di copertura finanziaria, con risorse pubbliche o private nazionali o dell'Unione europea, che, alla data dell'autorizzazione del primo lotto, costituiscono almeno il 10 per cento del costo complessivo dell'opera; b) il progetto definitivo dell'opera completa deve essere accompagnato da una relazione che indichi le fasi di realizzazione dell'intera opera per lotti costruttivi, il cronoprogramma dei lavori per ciascuno dei lotti e i connessi fabbisogni finanziari annuali; l'autorizzazione dei lavori per i lotti costruttivi successivi al primo lotto deve essere accompagnata da un aggiornamento di tutti gli elementi della medesima relazione; c) il contraente generale o l'affidatario dei lavori deve assumere l'impegno di rinunciare a qualunque pretesa risarcitoria,



2009, n. 191. Il CIPE può approvare i progetti preliminari delle opere indicate al primo periodo anche nelle more del finanziamento della fase realizzativa e i relativi progetti definitivi a condizione che sussistano disponibilità finanziarie sufficienti per il finanziamento di un primo lotto costruttivo di valore non inferiore al 10 per cento del costo complessivo delle opere. A tal fine è autorizzata la spesa mediante erogazione diretta di 120 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2015 al 2029. A valere sui predetti contributi non sono consentite operazioni finanziarie con oneri a carico dello Stato.”

Ma nell’ordinamento giuridico italiano NON esiste la retroattività delle Norme e quindi per la tratta Brescia – Verona e i disposti normativi citati non può essere fatta valere la retroattività del procedimento, qualsiasi fosse la percentuale del costo della prima tratta. In aiuto a questa interpretazione della Norma giova citare anche l’art. 234 della Legge n. 191 del 23 dicembre 2009 che così recita:

“234. Il Documento di programmazione economico-finanziaria - Allegato Infrastrutture dà distinta evidenza degli interventi di cui ai commi 232 e 233, per il completamento dei quali il CIPE assegna le risorse secondo quanto previsto dal comma 233.”

Il Documento di programmazione economico-finanziaria - Allegato Infrastrutture (si veda la Tabella⁷ 12 a pagina 111) è reperibile alla seguente URL

http://www.mit.gov.it/mit/mop_all.php?p_id=06426

Ovvero, sulla base dei disposti normativi citati anche nel progetto definitivo redatto dal consorzio Cepav Due, può completarsi soltanto la tratta Treviglio – Brescia.

eventualmente sorta in relazione alle opere individuate con i decreti del Presidente del Consiglio dei ministri di cui all'alinea, nonché a qualunque pretesa anche futura connessa all'eventuale mancato o ritardato finanziamento dell'intera opera o di lotti successivi; dalle determinazioni assunte dal CIPE non devono in ogni caso derivare nuovi obblighi contrattuali nei confronti di terzi a carico del soggetto aggiudicatore dell'opera **per i quali non sussista l'integrale copertura finanziaria.**

⁶ Legge n.191 del 23 dicembre 2009, art. 233. Con l'autorizzazione del primo lotto costruttivo, il CIPE assume l'impegno programmatico di finanziare l'intera opera ovvero di corrispondere l'intero contributo finanziato e successivamente assegna, in via prioritaria, le risorse che si rendono disponibili in favore dei progetti di cui al comma 232, allo scopo di finanziare i successivi lotti costruttivi fino al completamento delle opere, tenuto conto del cronoprogramma. Legge n.191 del 23 dicembre 2009, art. 234. Il Documento di programmazione economico-finanziaria - Allegato Infrastrutture da' distinta evidenza degli interventi di cui ai commi 232 e 233, per il completamento dei quali il CIPE assegna le risorse secondo quanto previsto dal comma 233

⁷ Documento di programmazione economico-finanziaria - Allegato Infrastrutture Tabella 12 12: INTERVENTI FONDO INFRASTRUTTURE QUADRO DI DETTAGLIO DELIBERA CIPE 6 MARZO 2009 (stime di tiraggio cassa) “RISORSE DESTINATE AL RIASETTO DEL SISTEMA FERROVIARIO **Tratta Brescia – Treviglio dell’Asse AV/AC Milano – Verona. Prima fase**”



Osservazione n. 4

Sempre con riferimento al citato art. 2 comma 232 – riferimento presente anche nella documentazione⁸ prodotta dal Consorzio Cepav 2, infatti si legge

*Art. 2 comma 232. Con decreti del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono individuati specifici progetti prioritari ricompresi nei corridoi europei TEN-T e inseriti nel programma delle infrastrutture strategiche, aventi costi e tempi di realizzazione superiori, rispettivamente, a 2 miliardi di euro e a quattro anni dall'approvazione del progetto definitivo e **non suddivisibili in lotti funzionali di importo inferiore a 1 miliardo di euro**, per i quali il **CIPE può autorizzare**, per un importo complessivo residuo da finanziare, relativo all'insieme dei progetti prioritari individuati, non superiore a 10 miliardi di euro, l'avvio della realizzazione del relativo progetto definitivo per lotti costruttivi individuati dallo stesso CIPE, subordinatamente alle seguenti condizioni: [[omissis]] b) il progetto definitivo dell'opera completa deve essere accompagnato da una relazione che indichi le fasi di realizzazione dell'intera opera per lotti costruttivi, il cronoprogramma dei lavori per ciascuno dei lotti e i **connessi fabbisogni finanziari annuali**; l'autorizzazione dei lavori per i lotti costruttivi successivi al primo lotto deve essere accompagnata da un aggiornamento di tutti gli elementi della medesima relazione;*

Non è stato possibile reperire ove siano stati precisamente definiti i fabbisogni finanziari annuali⁹ sebbene la quantificazione del costo complessivo dell'opera sia fondamentale per la possibile autorizzazione del CIPE.

Osservazione n. 5

Il CIPE in data 5 dicembre 2003 aveva approvato il progetto preliminare per la “linea AV/AC Milano –Verona” evidenziandone così l'iter :

“ la TAV S.p.A., concessionaria di Rete ferroviaria italiana S.p.A. (RFI), ha depositato il progetto preliminare dell'opera, che rappresenta l'aggiornamento di precedenti progettazioni e l'oggetto della Conferenza di servizi tenuta il 19 dicembre 2002, e lo studio di impatto ambientale (SIA)

⁸ Documento rubricato come **Relazione Descrittiva, Lotti costruttivi e funzionali** del 6 agosto 2014 (e denominato IN0500DE2RGMD00000030.pdf)

⁹ Ad esclusione dei due possibili scenari ipotizzati per il fabbisogno di materiali inerti (Relazione Descrittiva, Lotti costruttivi e funzionali, Bilancio Terre, 6).



presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in data 10 marzo 2003 e li ha trasmessi in pari data alle Regioni ed ai Ministeri ed interessati, nonché alle Province di Milano, Bergamo, Brescia, Verona ed agli Enti interferiti;”

Il CIPE approvando il progetto preliminare per la “linea AV/AC Milano –Verona” in data 5 dicembre 2003, rimarcava le seguenti prescrizioni e raccomandazioni:

“la Regione Lombardia, con deliberazione di Giunta n. 13714 in data 18 luglio 2003, ha espresso parere favorevole sul progetto, formulando dettagliate prescrizioni di carattere tecnico e in materia di compatibilità ambientale e manifestando favorevole volontà d’intesa in ordine alla localizzazione dell’opera con le limitazioni riportate nell’allegato C alla suddetta deliberazione; “

“ la Regione Veneto – con parere di Giunta n. 6015/45.01 del 23 giugno 2003, integrato con parere n. 8343/45.01 dell’11 agosto 2003 – si è espressa positivamente sul progetto, con prescrizioni; [mentre] la medesima Regione Veneto – Direzione tutela ambiente, Ufficio VIA, con delibera di Giunta n. 2810 del 18 agosto 2003, ha espresso parere di compatibilità ambientale del progetto, con prescrizioni”

“ il Ministero per i beni e le attività culturali, nella nota n. 7255 del 31 luglio 2003, si è richiamato alla necessità di tener conto, in fase di progettazione definitiva, delle osservazioni formulate dalle Soprintendenze locali ed ha dettato ulteriori prescrizioni, tra l’altro richiedendo che preliminarmente al progetto definitivo venga fornita un’esauriente documentazione illustrativa degli immobili tutelati.”

La descrizione precisa delle date ha un effetto importante poiché in base all’articolo 2 del Testo unico sulle espropriazioni per pubblica utilità [D.P.R. 327/2001, pubblicato sulla G.U. 16.08.2001 e aggiornato alla manovra 2011, D.L. 6 luglio 2011, n. 98 e al D.Lgs. 1° settembre 2011, n. 150.] l’espropriazione dei beni immobili o di diritti relativi ad immobili (collettività di beni o di terreni, o di un loro insieme) può essere disposta nei soli casi previsti dalle Leggi e dai Regolamenti e tutti i procedimenti devono essere ispirati a principi di economicità, efficacia ed efficienza.

Per quanto attiene la procedura si evidenzia come il decreto di esproprio possa essere emanato soltanto qualora l’opera da realizzare sia prevista nello strumento urbanistico generale, o in un atto di natura ed efficacia equivalente, e sul bene da espropriare sia stato



preventivamente apposto il vincolo preordinato all'esproprio; vi sia stata una dichiarazione di pubblica utilità; sia stata determinata, anche se in via provvisoria, l'indennità di esproprio. Dal punto di vista pratico i beni possono essere sottoposti a un vincolo preordinato all'esproprio soltanto quando diventa efficace l'atto di approvazione del piano urbanistico generale, o una sua variante, che preveda la realizzazione dell'opera pubblica e della sua utilità. **I vincoli preordinati all'esproprio hanno la durata di cinque anni e soltanto a tale termine, potranno essere emanati i provvedimenti che comportano la dichiarazione di pubblica utilità dell'opera.** Se la realizzazione di un'opera pubblica o di pubblica utilità non è prevista precisamente (nel senso che si cita un generico corridoio ma non è stato concordato alcun progetto) ed inclusa in un piano urbanistico generale (come in questo caso), il vincolo preordinato all'esproprio può essere disposto, su iniziativa dell'Amministrazione competente all'approvazione del progetto, mediante una Conferenza di Servizi, un Accordo di programma, un'intesa o un altro atto, anche di natura territoriale, che in base alla legislazione vigente determini una Variante al piano urbanistico.

Come recita il comma 3 dell'art. 10 del D.P.R. 327/2001 per le opere per le quali siano già state svolte Conferenze dei Servizi o Accordi di Programma prima dell'agosto 2001 il vincolo si intende apposto, anche qualora non ne sia stato dato esplicitamente atto.

E, come evidenziato non è questo il caso dell'Alta Velocità Milano – Venezia per i seguenti motivi:

a) nella *Relazione Istruttoria* [della quale si riportano i riferimenti puntuali alle pagine dalle quali si evincono le informazioni] si evidenzia :

- [a pagina 18] come il progetto per l'alta velocità Milano – Venezia si sia evoluto nel periodo 1992-2002;
- [a pagina 18] il proponente [l'opera ovvero Italferr Spa in rappresentanza della TAV Spa] non abbia riportato i dati relativi agli aggiornamenti dei PRG.

L'analisi della *Relazione Istruttoria* permette inoltre di evidenziare come:

- le considerazioni siano state proiettate soltanto all'anno 2010 (anziché presentare uno scenario temporale di trenta anni come usuale per ogni realizzazione di opere infrastrutturali)
- **tutte le considerazioni riportate si siano rivelate (a undici anni dalla stesura) palesemente errate** [pagina 31] **non soltanto per i numeri quanto per le ipotesi di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria con conseguente errata previsione della ripartizione modale**, fattore che determinando un sottoutilizzo dell'infrastruttura non garantirà in alcun modo i sottoscrittori del finanziamento menzionato nella Delibera CIPE [a pagina 5]



A soli undici anni di disatnza viene quindi anche a cadere quanto espresso a pagina 18 dalla stessa Commissione VIA¹⁰ che così si esprime: “Osservazioni sull’analisi costi-benefici: il proponente, in sede di risposta alla richiesta di integrazioni, ha presentato un’analisi costi-benefici da cui risulta un alto indice di redditività. L’opportunità dell’opera deriva o viene riconosciuta anche dai documenti di programmazione descritti nel SIA presentato”

Osservazione n. 6

In tutti i documenti si cita sempre lo *studio di impatto ambientale (SIA)* del 2003 e **l’assenza della Valutazione Ambientale Strategica [pagina 115] non può essere in alcun modo sanata in quanto il Parere del Ministero dell’Ambiente n. 634 del 4 febbraio 2011 espresso ai sensi dell’art. 165 del D.Lgs 163/2006 e denominato “Istruttoria VIA – Progetto Definitivo Linea AC/AV Milano – Verona - subtratta Treviglio - Brescia” è riferito alla sola tratta ad ovest di Brescia.**

Osservazione n. 7

Nella *Valutazione di Incidenza* a pagina 5 si legge un’affermazione che risulta totalmente destituita di fondamento in quanto la procedura di VIA è stata svolta per la sola tratta Milano – Treviglio.

Osservazione n. 8

Per essere precisi si deve segnalare come non si sia trattato nemmeno nel 2003 di una procedura di VIA ma soltanto della presentazione di uno Studio di Impatto Ambientale (SIA) così denominato anche nel documento del MATTM – Commissione Speciale di Valutazione di Impatto Ambientale, siglato in data 28 agosto 2003, documento denominato “*Parere espresso ai sensi dell’art. 20 del D.Lgs 20 agosto 2002, n.90 ai fini dell’emissione della valutazione sulla compatibilità ambientale dell’opera LINEA A.V./A.C. TORINO – VENEZIA TRATTA MILANO - VERONA*” che a pagina 10 così recita:

*“Si rilevano tutt’ora divergenze con riferimento al rapporto del tracciato e l’aerostazione di Montichiari e tra il tracciato e l’ipotetico tracciato dell’autostrada Bre-Be-Mi risultante in alcuni brevi tratti sovrapposto a quello della linea ferroviaria: la Commissione [VIA] ritiene peraltro che la scelta di queste alternative non dipenda in misura determinante da fattori di tutela ambientale e, in ogni caso, **prende atto che non le sono state sottoposte***

¹⁰ MATTM – Commissione VIA “*Parere espresso ai sensi dell’art. 20 del D.Lgs 20 agosto 2002, n.90 ai fini dell’emissione della valutazione sulla compatibilità ambientale dell’opera LINEA A.V./A.C. TORINO – VENEZIA TRATTA MILANO - VERONA*” 28 agosto 2003 pag.18



alternative di tracciato e che il SIA non esamina tracciati diversi da quello illustrato dal progetto preliminare presentato”

Osservazione n. 9

Nel medesimo documento¹¹ il MATTM così si esprime “*La circostanza che altre importanti infrastrutture sono destinate ad essere realizzate in affiancamento alla nuova linea ferroviaria influisce sulle scelte progettuali, sulle misure, sui provvedimenti e sugli interventi da adottare ai fini del migliore inserimento dell’opera nell’ambiente. Scelte, misure, provvedimenti e interventi relativi ad esempio:*

- *alla gestione degli espropri nelle aree intercluse;*
- *alla cantierizzazione (che se non coordinata determinerebbe un’incontrollata sommatoria degli effetti ambientali sulla viabilità e in genere delle attività di cantiere su una medesima area, gravi rischi per la viabilità e il traffico, ingiustificato incremento delle aree adibite alle attività di cantiere);”*

A nulla può valere quindi la dichiarazione posta nell’istanza presentata al MATTM nell’anno 2014: “*Si ricorda, peraltro, che l’opera in esame è stata approvata con prescrizioni e raccomandazioni, dal CIPE con Delibera del 5.12.2003, n. 120, a livello di Progetto Preliminare, ivi statuendo che “ai sensi e per gli effetti dell’art. 3 e dell’art. 18, comma 6, del decreto legislativo n. 190/2002, è approvato, con le prescrizioni e raccomandazioni proposte dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, il progetto preliminare per la “ linea AV/AC Milano – Verona” ed è riconosciuta la compatibilità ambientale dell’opera. È conseguentemente perfezionata, ad ogni fine urbanistico ed edilizio, l’intesa Stato-Regione sulla localizzazione dell’opera”. Si rileva altresì che l’opera è stata oggetto di Valutazione di Impatto Ambientale, procedura all’interno della quale, il Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio, Commissione Speciale VIA, ha espresso parere positivo di valutazione di compatibilità ambientale dell’Opera, con prescrizioni e raccomandazioni. ”*

A nulla può valere questa affermazione in quanto non è mai stata effettuata alcuna Valutazione di Impatto Ambientale ma soltanto uno Studio di Impatto Ambientale.

“Il proponente ha presentato ai sensi dell’art. 3 del D.Lgs 20 agosto 2002, n. 190, un progetto preliminare comprendente il SIA. Coerentemente con questa fase di progettazione il proponente

¹¹MATTM – Commissione VIA “*Parere espresso ai sensi dell’art. 20 del D.Lgs 20 agosto 2002, n.90 ai fini dell’emissione della valutazione sulla compatibilità ambientale dell’opera LINEA A.V./A.C. TORINO –VENEZIA TRATTA MILANO - VERONA”* 28 agosto 2003 pag.10 e successive



NON ha dettagliatamente specificato alcuni aspetti dell'opera che dovranno essere definiti in sede di progettazione definitiva."¹²

*"Nella fase di realizzazione l'impatto sulla componente considerata risulta pertanto di un certo rilievo ed accettabile solo in presenza dell'attuazione delle misure di mitigazione e compensazione elencate nel SIA e delle ulteriori particolari cautele da adottare in fase di progettazione definitiva e di realizzazione dell'opera."*¹³

Osservazione n. 10

Lo Studio di Impatto Ambientale (SIA) redatto per ogni singolo dettaglio della tratta A/C non assolve la mancanza di VIA.

Parimenti non può essere attribuito alcun valore all'affermazione riportata sempre a pagina 5 dello Studio di Incidenza *"Conseguentemente all'approvazione del Progetto Preliminare, l'opera è stata recepita dai diversi strumenti Pianificatori (PTR, PTCP e PGT/PATI) sopravvenuti ai diversi livelli di governo del territorio, strumenti a loro volta dotati delle necessarie e relative procedure di Valutazione Ambientale Strategica e Valutazione di Incidenza."* anche perché, se così fosse stato, la Valutazione di Incidenza non sarebbe neppure stata redatta e presentata.

Osservazione n. 11

Per quanto riguarda la linea A/C deve essere tenuto in assoluta considerazione quanto riportato¹⁴ nel PTCP della Provincia di Brescia¹⁵ che così dichiara: *"Le infrastrutture sovracomunali di viabilità e trasporto pubblico e le relative misure di salvaguardia devono essere oggetto di accordo fra i soggetti territorialmente e funzionalmente interessati attraverso le forme di coordinamento previste dal piano. In particolare si rimarca il fatto che la linea alta velocità \ alta capacità nella tratta Brescia - Verona in fase di progettazione, pur nel rispetto delle competenze sovraordinate, dovrà assumere una configurazione di tracciato atta a garantire il minore impatto ambientale e paesaggistico sul territorio provinciale e al contempo l'imprescindibile accessibilità diretta al capoluogo (perseguendo altresì una razionalizzazione delle ipotesi progettuali fino ad ora*

¹² Ibidem, pagina 11

¹³ Ibidem, pagina 13

¹⁴ Si veda pag. 8 del PTCP - Valutazione Ambientale Strategica della Provincia di Brescia (del 3 gennaio 2014)

¹⁵ Si veda http://territorioweb.provincia.brescia.it/ptcp-adozione-gennaio2014/19_Rapporto%20ambientale/dichiarazione%20di%20sintesi.pdf



svilupate, evitando soluzioni che prevedono inutili e dispendiose duplicazioni, così come proposto dal Comune di Brescia) e alle aree vitali e strategiche per lo sviluppo del tessuto insediativo provinciale. "

Osservazione n. 12

Deve essere evidenziato quanto è riportato nel PCTP della Provincia di Brescia ed in particolare nelle Tabelle (pagina 13 e successive) del medesimo documento PTCP-VAS¹⁶, in particolare la Tabella a pagina 24 così recita

"In relazione al tracciato dell'AV - AC ferroviaria, si esprime contrarietà al tracciato tangente il perimetro sud della città di Brescia, con una stazione di porta in località Montichiari. Tale previsione escluderebbe il collegamento diretto con la città capoluogo di provincia la cui stazione non può essere esclusa dal tracciato. L'uscita dalla città in direzione Verona, deve necessariamente avvenire sulla sede del tracciato ferroviario storico ed esistente, adeguatamente modificato per accogliere il traffico ferroviario previsto, evitando interferenze con le funzioni urbane lungo il tracciato e mitigando opportunamente gli impatti conseguenti." affermazione ripresa anche nelle pagine seguenti e per le quali si possono aggiungere riflessioni per quanto riportato alle pagine 35, 36 e successive, ed in particolare per quanto riportato alle pag. 42 e successive (pagine 49-50 e 53).

Osservazione n. 13

A nulla possono valere gli Studi di Impatto Ambientale redatti per le singole Varianti, per le Aree di Cava o per i Cantieri.

Infatti in calce alle singole Tavole¹⁷ del Progetto Definitivo la data riportata è quella del 22 luglio 2014. La Normativa nazionale e comunitaria¹⁸ su questo aspetto è chiarissima: non è possibile redigere un Progetto Definitivo prima che sia stata effettuata una Valutazione di Impatto Ambientale, VIA che potrebbe anche imporre opportuni spostamenti di tracciato o imporre varianti. La normativa italiana su questo aspetto è chiarissima¹⁹.

Per i citati motivi gli elaborati riportati non costituiscono Valutazione di Impatto Ambientale.

¹⁶ PCTP della Provincia di Brescia

http://territorioweb.provincia.brescia.it/ptcp-adozione-gennaio2014/19_Rapporto%20ambientale/dichiarazione%20di%20sintesi.pdf

¹⁷ Si veda a titolo di esempio nel Progetto Definitivo la Tavola n. 011 denominata *Planimetria Generale Linea A.C. dal km 72+500 al km 78+000* che reca come data di revisione esattamente il Primo Luglio 2014 e la data del file in formato pdf è il 22 luglio 2014.

¹⁸ La Direttiva 2014/52/UE (Pubblicata nella G.U.U.E. 25 aprile 2014, n. L 124) reca modifiche alla direttiva 2011/92/UE1 concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati ed è entrata in vigore il 16 maggio 2014.

¹⁹ D.Lgs 152/2006 Art. 21 comma 2 punto d, articolo riportato integralmente nella nota alla pagina seguente.

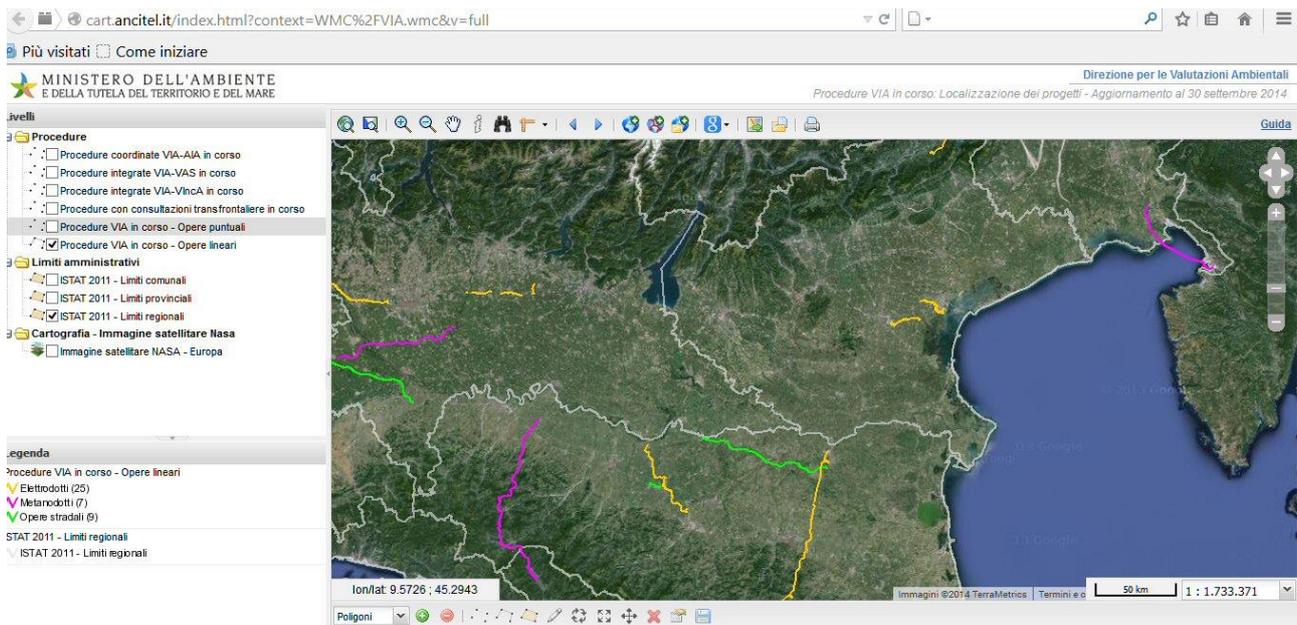


Osservazione n. 14

Il problema delle date assume aspetto importante anche perché le Osservazioni possono essere fatte soltanto qualora il progetto sia stato ufficialmente posto a conoscenza del pubblico²⁰

Procedura	Data avvio	Stato procedura
Valutazione Impatto Ambientale (Legge Obiettivo 443/2001)	15/05/2003	Conclusa
Verifica di Ottemperanza (Legge Obiettivo 443/2001)	22/09/2014	Istruttoria tecnica CTVIA
Valutazione Impatto Ambientale (Legge Obiettivo 443/2001)	01/10/2014	Istruttoria tecnica CTVIA

ma alla data del 30 settembre 2014 l'opera non risultava sul sito²¹ del Ministero dell'Ambiente (curato dall'ANCITEL²²), *opera ferroviaria* che non risulta nemmeno menzionata tra le voci in legenda.



Nella cartografia online, a qualsiasi scala (!) il tracciolino “è mobile”. Il fatto che si tratti di un *tracciolino* evidenzia lo stato di approssimazione che caratterizza il progetto della tratta

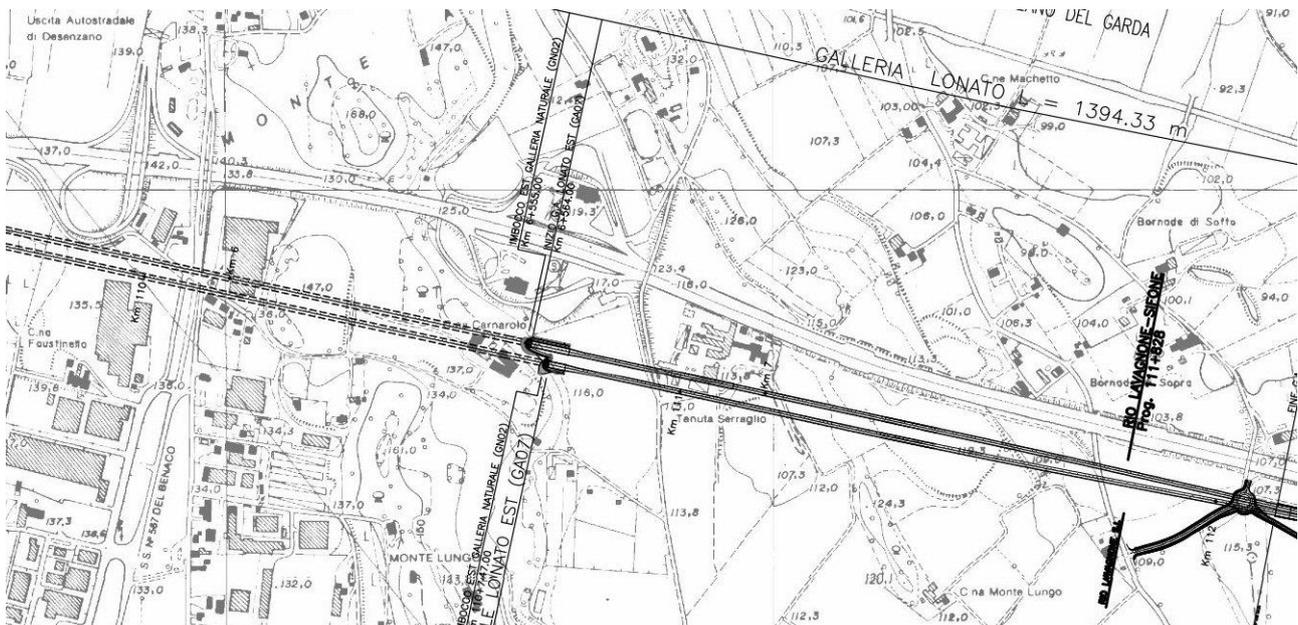
²⁰ <http://www.va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/7/2276?pagina=79>

²¹ Si veda <http://cart.ancitel.it/index.html?context=WMC%2FVIA.wmc&v=full>
Si veda anche l'assenza dell'opera nella cartografia di quelle soggette a VAS
<http://cart.ancitel.it/index.html?context=WMC%2FVAS.wmc&v=full>

²² Ancitel S.p.A. è la principale società dell'ANCI - Associazione Nazionale Comuni Italiani. Ancitel Spa cura il Portale delle Valutazioni Ambientali

in esame: tratta Brescia- Verona *in versione tracciolino*²³ (così come rappresentata sul portale²⁴ Ancitel, rappresentazione cartografica costruita evidentemente in tutta fretta nell'ultima settimana del mese di ottobre 2014).

Si vedano a titolo di esempio alcune immagini in calce riportate relative alla zona ove è prevista l'area di cantiere per la discesa della fresa meccanica a piena sezione necessaria per escavare la galleria ferroviaria di Lonato (BS).



Corografia della tratta ferroviaria Brescia-Verona, innesto della galleria di Lonato, direz.Brescia

Sulla mobilità del tracciolino si potrebbero scrivere pagine ma giova evidenziare in questa sede come per nessun altro progetto sottoposto a VIA e riportato sul Portale dell'ANCITEL il problema si ponga: a qualsiasi scala, sia che si tratti di metanodotto²⁵ o di infrastruttura aeroportuale²⁶ il disegno è ovviamente precisamente riferito e "fisso/determinato".

²³ Il "tracciolino" è un elemento grafico costituito da una spezzata, insieme di segmenti rettilinei a pendenza costante. La pendenza utilizzata per il tracciamento di tale linea guida non deve superare il massimo previsto in funzione del tipo di infrastruttura.

²⁴ Portale cartografico dell'ANCITEL

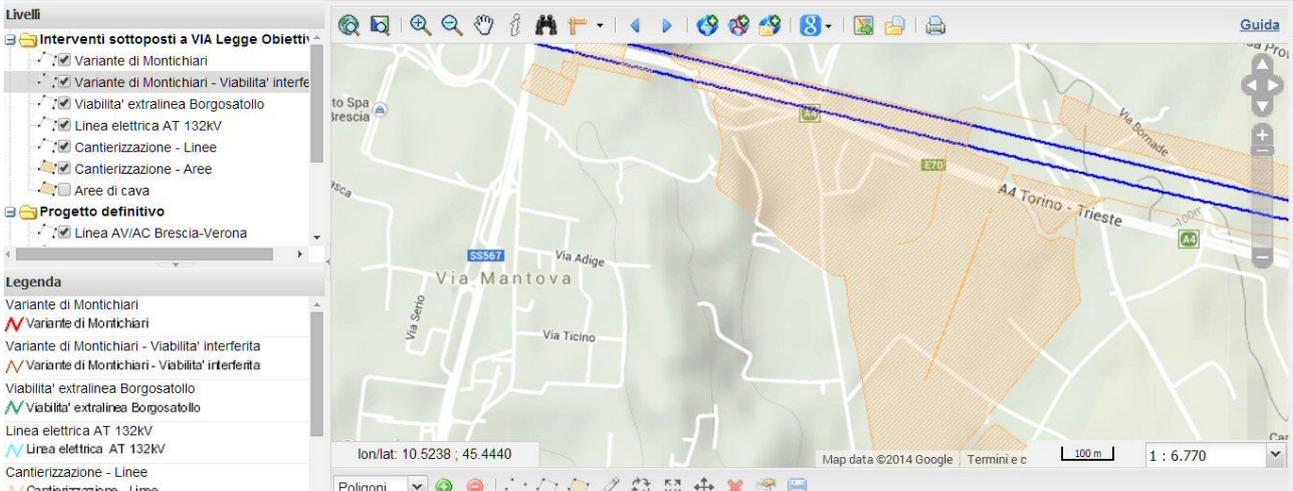
<http://cart.ancitel.it/index.html?context=http%3A%2F%2Fwww.va.minambiente.it%2FFile%2FLocalizzazioneWmc%2F7&v=full>

²⁵ Sealine Messina – Palmi

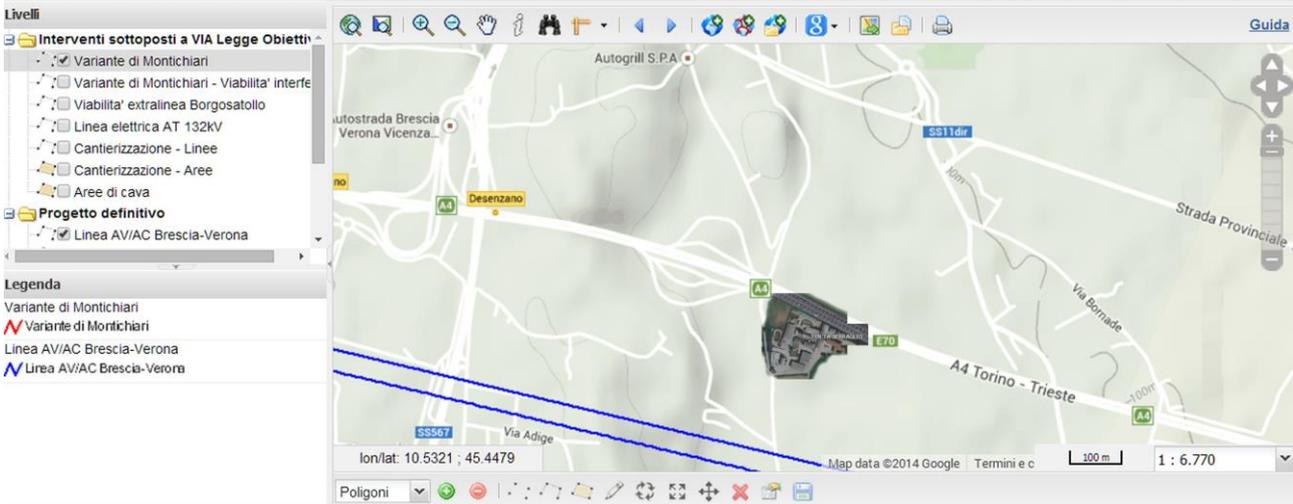
<http://cart.ancitel.it/index.html?context=http%3a%2f%2fwww.va.minambiente.it%2fFile%2fLocalizzazioneWmc%2f293>

²⁶ Aeroporto Internazionale di Lamezia Terme - Piano di sviluppo aeroportuale

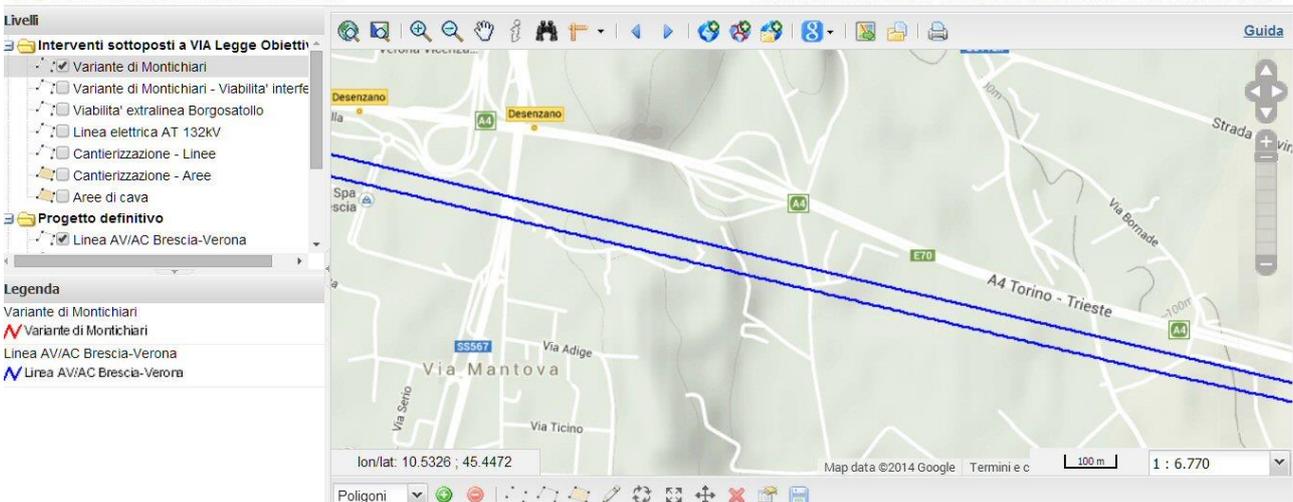
<http://cart.ancitel.it/index.html?context=http%3a%2f%2fwww.va.minambiente.it%2fFile%2fLocalizzazioneWmc%2f1488>



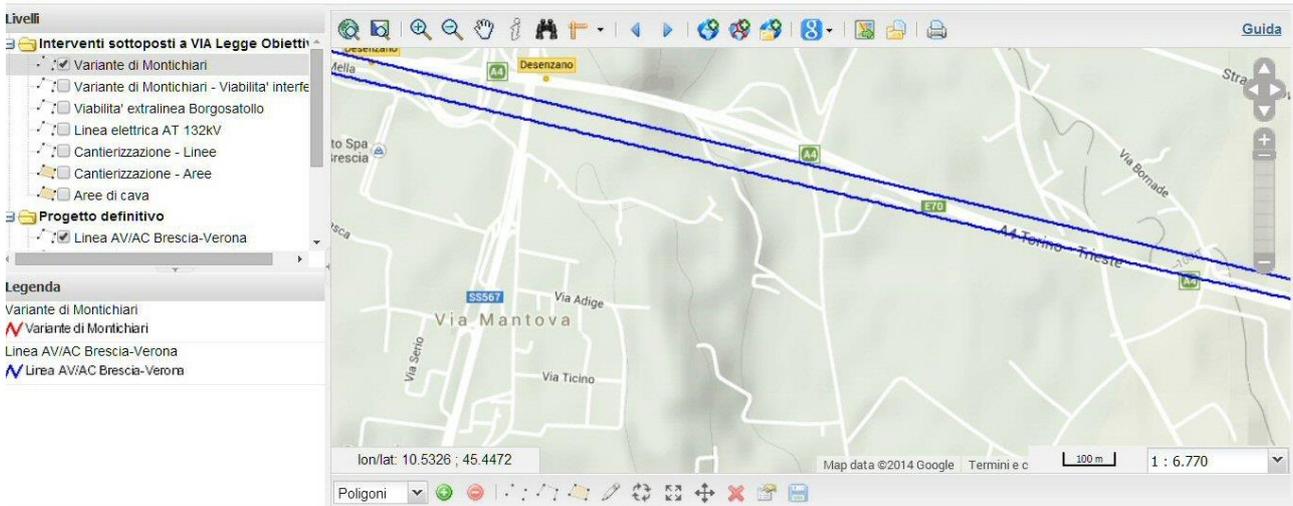
“Tracciolino mobile” per la tratta ferroviaria Brescia-Verona, innesto della galleria di Lonato, direz.Brescia



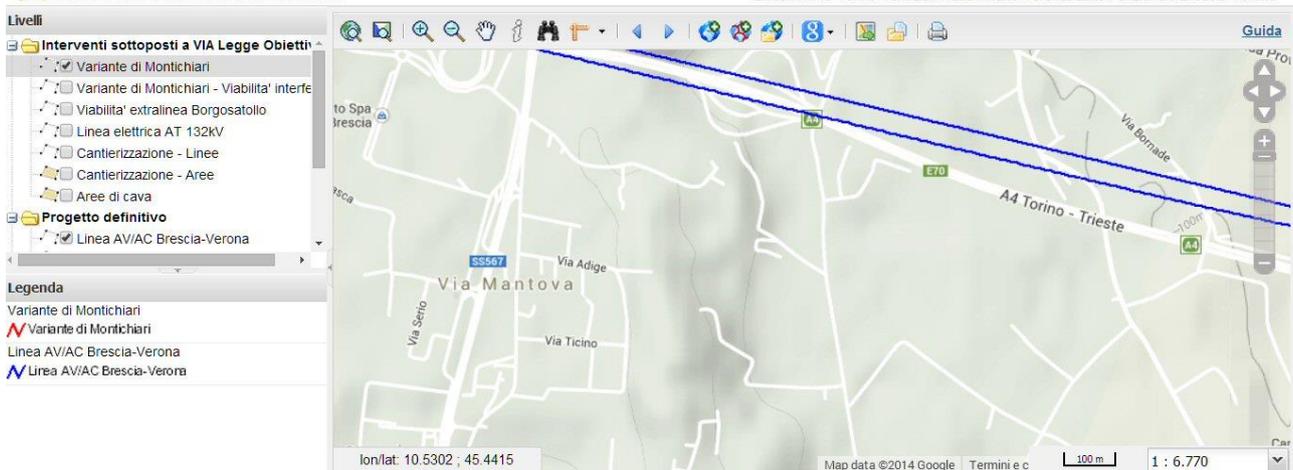
“Tracciolino mobile” per la tratta ferroviaria Brescia-Verona, innesto della galleria di Lonato, direz.Brescia



“Tracciolino mobile” per la tratta ferroviaria Brescia-Verona, innesto della galleria di Lonato, direz.Brescia



“Tracciolino mobile” per la tratta ferroviaria Brescia-Verona, innesto della galleria di Lonato, direz.Brescia



“Tracciolino mobile” per la tratta ferroviaria Brescia-Verona, innesto della galleria di Lonato, direz.Brescia

**Osservazione n. 15**

Il D.Lgs 152 del 3 aprile 2006 *Norme in materia ambientale* prevede un preciso iter per la VIA²⁷ ed il Consorzio Cepav 2 non ha ottemperato al disposto normativo sulla base di molteplici articoli, in primis **assenza di una VIA complessiva per tutta l'opera in oggetto**, secondariamente **assenza della valutazione di alternative** e, in particolare, **assenza dell'alternativa zero** (Art. 20, 21, Art. 22 comma 3 punto d.). **Ai sensi dell'Art. 29 la mancanza di una VIA complessiva**²⁸

²⁷ D.Lgs 152 del 3 aprile 2006 *Norme in materia ambientale* TITOLO III ((LA VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE)) ART. 19 Modalità di svolgimento 1. La valutazione d'impatto ambientale comprende, secondo le disposizioni di cui agli articoli da 20 a 28: a) lo svolgimento di una verifica di assoggettabilità ((limitatamente alle ipotesi di cui all'art. 6, comma 7)); b) la definizione dei contenuti dello studio di impatto ambientale; c) la presentazione e la pubblicazione del progetto; d) lo svolgimento di consultazioni; f) la valutazione dello studio ambientale e degli esiti delle consultazioni; g) la decisione; h) l'informazione sulla decisione; i) il monitoraggio. 2. Per i progetti inseriti in piani o programmi per i quali si è conclusa positivamente la procedura di VAS, il giudizio di VIA negativo ovvero il contrasto di valutazione su elementi già oggetto della VAS è adeguatamente motivato. ART. 20 Verifica di assoggettabilità 1. Il proponente trasmette all'autorità competente il progetto preliminare, lo studio preliminare ambientale in formato elettronico, ovvero nei casi di particolare difficoltà di ordine tecnico, anche su supporto cartaceo, nel caso di progetti: a) elencati nell'allegato II che servono esclusivamente o essenzialmente per lo sviluppo ed il collaudo di nuovi metodi o prodotti e non sono utilizzati per più di due anni; b) inerenti le modifiche o estensioni dei progetti elencati all'Allegato II la cui realizzazione potenzialmente può produrre effetti negativi e significativi sull'ambiente; c) elencati nell'allegato IV, secondo le modalità stabilite dalle Regioni e dalle Province autonome, tenendo conto dei commi successivi del presente articolo. ((2. Dell'avvenuta trasmissione di cui al comma 1 è dato sintetico avviso nel sito web dell'autorità competente. Tale forma di pubblicità tiene luogo delle comunicazioni di cui all'articolo 7 e ai commi 3 e 4 dell'articolo 8 della legge 7 agosto 1990, n. 241. Nell'avviso sono indicati il proponente, la procedura, la data di trasmissione della documentazione di cui al comma 1, la denominazione del progetto, la localizzazione, una breve descrizione delle sue caratteristiche, le sedi e le modalità per la consultazione degli atti nella loro interezza e i termini entro i quali è possibile presentare osservazioni. In ogni caso, copia integrale degli atti è depositata presso i comuni ove il progetto è localizzato. Nel caso dei progetti di competenza statale la documentazione è depositata anche presso la sede delle regioni e delle province ove il progetto è localizzato. L'intero progetto preliminare, esclusi eventuali dati coperti da segreto industriale, disponibile in formato digitale, e lo studio preliminare ambientale sono pubblicati nel sito web dell'autorità competente)). [omissis] ART. 21 *Definizione dei contenuti dello studio di impatto ambientale* 1. Sulla base del progetto preliminare, dello studio preliminare ambientale e di una relazione che, sulla base degli impatti ambientali attesi, illustra il piano di lavoro per la redazione dello studio di impatto ambientale, il proponente ha la facoltà di richiedere una fase di consultazione con l'autorità competente e i soggetti competenti in materia ambientale al fine di definire la portata delle informazioni da includere, il relativo livello di dettaglio e le metodologie da adottare. La documentazione presentata dal proponente ((in formato elettronico, ovvero nei casi di particolare difficoltà di ordine tecnico, anche su supporto cartaceo,)) include l'elenco delle autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, nulla osta e assensi comunque denominati necessari alla realizzazione ed esercizio del progetto. 2. L'autorità competente ((all'esito delle attività di cui al comma 1)): a) si pronuncia sulle condizioni per l'elaborazione del progetto e dello studio di impatto ambientale; b) **esamina le principali alternative, compresa l'alternativa zero**; c) sulla base della documentazione disponibile, verifica, anche con riferimento alla localizzazione prevista dal progetto, l'esistenza di eventuali elementi di incompatibilità; d) **in carenza di tali elementi, indica le condizioni per ottenere, in sede di presentazione del progetto definitivo, i necessari atti di consenso, senza che ciò pregiudichi la definizione del successivo procedimento**. [omissis] ART. 22 ((Studio di impatto ambientale)) ((1. La redazione dello studio di impatto ambientale, insieme a tutti gli altri documenti elaborati nelle varie fasi del procedimento, ed i costi associati sono a carico del proponente il progetto. 2. Lo studio di impatto ambientale, è predisposto, secondo le indicazioni di cui all'allegato VII del presente decreto e nel rispetto degli esiti della fase di consultazione definizione dei contenuti di cui all'articolo 21, qualora attivata. 3. **Lo studio di impatto ambientale contiene almeno le seguenti informazioni: a) una descrizione del progetto con informazioni relative alle sue caratteristiche, alla sua localizzazione ed alle sue dimensioni; b) una descrizione delle misure previste per evitare, ridurre e possibilmente compensare gli impatti negativi rilevanti; c) i dati necessari per individuare e valutare i principali impatti sull'ambiente e sul patrimonio culturale che il progetto può produrre, sia in fase di realizzazione che in fase di esercizio;** d) **una descrizione sommaria delle principali alternative prese in esame dal proponente, ivi compresa la cosiddetta opzione zero, con indicazione delle principali ragioni della scelta, sotto il profilo dell'impatto ambientale;**

²⁸ D.Lgs 152 / 2006 art. 29 ((*Controlli e sanzioni*)) ((1. La valutazione di impatto ambientale costituisce, per i progetti di opere ed interventi a cui si applicano le disposizioni del presente decreto, presupposto o parte integrante del procedimento di autorizzazione o approvazione. I provvedimenti di autorizzazione o approvazione adottati senza la previa valutazione di impatto ambientale, ove prescritta, sono annullabili per violazione di legge



per l'intera opera – qualora la stessa fosse autorizzata²⁹ o approvata è annullabile per violazione di legge.

Osservazione n. 16

La più volte menzionata Conferenza di Servizi citata nei documenti presentati al MATTM, Conferenza di Servizi svolta a seguito di una formale approvazione della VIA, è soltanto “citata” e non è stata svolta sulla base di un reale progetto definitivo e approvato, come si evidenzia dall'assenza di riferimenti più precisi alla stessa e dalle osservazioni pervenute e avanzate sia da parte del Ministero sia da altri Enti.

Infatti se si osservano i documenti presenti sul sito del Ministero dell'Ambiente è evidente come lo Studio di Impatto ambientale sia datato 7 luglio 2003 (ed il Ministero abbia posto specifiche prescrizioni a fine agosto 2003)

Progetto	Proponente	Data avvio	Stato	procedura
Linea ferroviaria AV/AC Milano-Verona: tratta AV/AC Treviglio-Brescia	ITALFERR S.p.A	15/01/2014	Istruttoria	tecnica CTVIA
Nuovo Collegamento ferroviario Torino-Lione - Parte comune italo-francese - Tratta in territorio italiano dal confine a Susa-Bussoleno		Lyon Turin Ferroviaire	17/04/2013	Istruttoria tecnica CTVIA
Linea ferroviaria AV/ACTorino-Venezia: tratta AV/AC Milano-Verona Italferr S.P.A.		28/08/2003	Positivo	con prescrizioni

Osservazione n. 17

Ai proprietari dei beni interessati dai vincoli preordinati all'esproprio, deve essere inviato l'avviso dell'avvio del procedimento venti giorni prima dell'emanazione dell'atto se questo è compatibile con le esigenze di celerità del procedimento (e non pare proprio che per la tratta Brescia - Verona vi siano gli estremi per procedere in questo senso).

Ora, sebbene il DPR 327/2001 dichiara al comma 3 dell'art. 11 come “ *La disposizione di cui al comma 2 [ovvero la comunicazione dell'apposizione del vincolo di esproprio] non si applica ai fini dell'approvazione del progetto preliminare delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi ricompresi nei programmi attuativi dell'articolo 1, comma 1, della legge 21 dicembre 2001, n. 443.* ” è anche vero che la menzionata Legge 443/2001 esplicita come le opere da realizzarsi debbano essere state finanziate.

²⁹ Decreto Legislativo 16 gennaio 2008, n. 4 " *Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale* " (pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 24 del 29 gennaio 2008 - Suppl. Ordinario n. 24/L) Art. 8 *Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale* 1. La Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale di cui all'articolo 7 del decreto legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito nella legge 14 luglio 2008, n. 123, assicura il supporto tecnico-scientifico per l'attuazione delle norme di cui alla presente Parte. 2. Nel caso di progetti per i quali la valutazione di impatto ambientale spetta allo Stato, e che ricadano nel campo di applicazione di cui all'allegato VIII ((alla Parte Seconda)) del presente decreto il supporto tecnico-scientifico viene assicurato in coordinamento con la Commissione istruttoria per l'autorizzazione ambientale integrata di cui all'articolo 8-bis.



L'art.1 comma 1 infatti così recita: “1. Il Governo, nel rispetto delle attribuzioni costituzionali delle regioni, individua le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti produttivi strategici e di preminente interesse nazionale da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese. L'individuazione è operata, sentita la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, a mezzo di un programma, formulato su proposta dei Ministri competenti, sentite le regioni interessate, ovvero su proposta delle regioni, sentiti i Ministri competenti, e inserito nel Documento di programmazione economico-finanziaria, con indicazione degli stanziamenti necessari per la loro realizzazione.” e circa il fatto che nel 2001 non fosse stata individuata alcuna risorsa è provato dal documento CIPE presente sul sito del Ministero dell'Ambiente.

Osservazione n. 18

La mancata individuazione delle risorse, intesa come chiara e precisa individuazione degli stanziamenti necessari alla realizzazione dell'opera, rende quindi inapplicabile quanto disposto all'art. 12 del citato DPR 327/2001 e nessun atto che comporti la dichiarazione di pubblica utilità potrà essere disposto.

Osservazione n. 19

La Conferenza di Servizi potrà quindi essere indetta soltanto a seguito della precisa individuazione delle risorse necessarie alla realizzazione dell'opera e soltanto a seguito della Conferenza di Servizi (così come riportato nell'art. 12) potranno essere posti i vincoli preordinati all'esproprio.

Quanto si è verificato nel periodo settembre - ottobre 2014, ad esempio contatti da parte di Tecnici CEPV2 incaricati per indagini geologiche, non può essere contemplato né autorizzato in assenza di progetto definitivo anche ai sensi del combinato disposto di cui agli art. 14, 15 e 16 del già citato DPR 327/2001.

Osservazione n. 20

In relazione a quanto esattamente dichiarato nella Relazione Istruttoria (a pagina 30): “l'esercizio previsto a livello progettuale sul sistema ferroviario tra Torino – Venezia è caratterizzato dalla circolazione di treni viaggiatori e merci su entrambe le linee (Alta Capacità e cosiddetta linea “storica”) “ occorre osservare come questa semplice affermazione, unitamente alla frase “i treni



del servizio merci saranno ripartiti tra le due linee [nuova linea alta velocità/alta capacità e linea storica] secondo un modello di servizio ottimale”, infici ogni considerazione a favore della realizzazione della tratta A/C Brescia – Verona, alla luce del fatto che nessun treno merci risulta istradato lungo le linee Alta Velocità.

Tutto ciò premesso appare evidente come sia possibile, **oggi a oltre 22 anni di distanza dalla prima stesura della documentazione a supporto dello Studio di Impatto Ambientale** perseguire la riduzione dei tempi di percorrenza, l'aumento del grado di omotachicità sulle tratte esistenti e l'istradamento di treni ad alta velocità, grazie al ricorso di soluzioni tecnologiche all'epoca [1992] difficilmente ipotizzabili e che consentono ora di non dover necessariamente costruire l'opera in esame.

Si evidenzia come per la linea ferroviaria esistente Brescia – Verona R.F.I. riporti i seguenti valori:

- Regime di circolazione B.A.B. – C.C.
- Codifica massa assiale D4
- Codifica per Traffico Combinato P/C80

Osservazione n. 21

Entrando nel merito del Decreto Legge n. 133 del 12 settembre 2014, *Misure urgenti per l'apertura dei cantieri, la realizzazione delle opere pubbliche, la digitalizzazione del Paese, la semplificazione burocratica, l'emergenza del dissesto idrogeologico e per la ripresa delle attività produttive* (G.U. n. 212 del 12 settembre 2014) meglio noto come “Decreto Sblocca Italia”, possibile provvedimento che ha dato impulso ad una accelerazione dell'istruttoria, occorre analizzare se lo stesso sia applicabile alla realizzazione della tratta in esame.

In base all'art. 3 comma 2 a) del Dlgs 133/2014 la tratta Brescia - Verona non è ricompresa in quanto si cita soltanto la tratta relativa all'“*ulteriore lotto costruttivo Asse AV/AC Verona - Padova*” La tratta in questione non risulta citata neppure al punto c) dell'art. 3 comma 2, e non risulta citata tra le opere cantierabili entro il 30 / 04 / 2015.

Per l'eventuale stima dei sovraccosti necessari e l'analisi di sostenibilità economica e finanziaria per il gestore dell'infrastruttura, [[che sia]] corredata da stime ragionevoli anche in termini di relativi



tempi di attuazione [[dell'opera]] occorre rimarcare un punto sostanziale : l'art. 14³⁰ del D.Lgs 133/2014 menziona "le opere pubbliche" e come precedentemente illustrato la tratta Brescia – Verona non è mai stata considerata opera pubblica³¹ né è mai stata finanziata.

Osservazione n. 22

Non trattandosi di Valutazione di Impatto Ambientale il titolo di questo documento non è "Osservazioni alla VIA per la Linea ferroviaria AV/AC Torino-Venezia: tratta AV/AC Milano-Verona" bensì "Osservazioni per la realizzazione della linea ferroviaria AV/AC Torino-Venezia: tratta AV/AC Milano-Verona"

Paola Villani

Milano, 5 novembre 2014

arch. Paola Villani
Scuola di Ingegneria Civile, Ambientale e Territoriale - Politecnico di Milano
DICA - Dipartimento di Ingegneria Civile e Ambientale
Sezione Infrastrutture di Trasporto e Geoscienze
Piazza Leonardo da Vinci 32 - 20133 MILANO

Tel. 02 23 99 66 56 / Fax. 02 23 99 66 02 / e-mail: paola.villani@polimi.it

³⁰ D.Lgs 133/2014 Art. 14. *Norma overdesign* 1. Non possono essere richieste modifiche dei progetti delle opere pubbliche rispondenti a standard tecnici che prescrivano livelli di sicurezza superiori a quelli minimi definiti dal diritto europeo e prescritti dagli Organi comunitari, senza che le stesse siano accompagnate da una stima dei sovraccosti necessari e da una analisi di sostenibilità economica e finanziaria per il gestore dell'infrastruttura, corredata da stime ragionevoli anche in termini di relativi tempi di attuazione.

³¹ Come già evidenziato a pagina 3 di questo stesso documento, non è mai stata dichiarata la pubblica utilità per l'opera in esame.