



# *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

**Class. 3343/CIC**

Oggetto: interrogazione n. 5-04921 presentata dal Deputato Realacci e altri.

La tratta AV/AC Brescia-Verona rappresenta il secondo lotto funzionale della linea AV/AC Milano-Verona.

Il Progetto preliminare dell'intera linea AV/AC Milano-Verona è stato approvato, secondo le procedure previste dal decreto legislativo n. 190/2002 (oggi trasfuso nel decreto legislativo n. 163/2006) attuativo della Legge Obiettivo, anche ai fini della compatibilità ambientale, con delibera CIPE n. 120 del 2003. Conseguentemente, si è perfezionata, ad ogni fine urbanistico-edilizio, l'intesa Stato-Regione sulla localizzazione dell'opera.

Il 1° gennaio 2014 è entrata in vigore la legge di stabilità 2014 che, all'articolo 1, comma 76, annovera anche la Tratta Brescia-Verona tra quelle da realizzare mediante lotti costruttivi, assegnando contestualmente una quota parte di finanziamenti di fonte pubblica.

In coerenza con l'obiettivo di contenere al massimo i tempi di realizzazione dell'intervento, Rete Ferroviaria Italiana (RFI) in data 16 settembre 2014 ha trasmesso al MIT la Relazione sulla articolazione in lotti costruttivi nonché gli

elaborati del Progetto definitivo redatto dal General Contractor Cepav Due per l'avvio del confronto con gli enti coinvolti dalla Conferenza di servizi, finalizzato all'approvazione del progetto.

Il 17 settembre 2014, il Consorzio Cepav Due ha presentato al MIT, al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e al Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo l'istanza per l'avvio della procedura di Verifica di ottemperanza alle prescrizioni impartite dal CIPE con l'approvazione del Progetto preliminare.

Il successivo 25 settembre, il medesimo Consorzio ha presentato istanza per l'avvio della procedura di valutazione di impatto ambientale per le opere in variante rispetto al tracciato del 2003, in attuazione alle prescrizioni impartite dal CIPE, istanza integrata dal General Contractor in data 12 dicembre 2014.

Il 26 settembre 2014, Italferr, società di ingegneria del gruppo FS, ha provveduto alla pubblicazione sui quotidiani dell' "avviso di avvio del procedimento finalizzato alla dichiarazione di pubblica utilità conseguente all'approvazione del progetto definitivo da parte del CIPE".

Ad oggi l'*iter* approvativo del Progetto definitivo è in corso.

E in particolare, in data 29 novembre 2014, si è chiusa la Conferenza di Servizi indetta dal MIT (articolo 166 decreto legislativo 163/2006) e sono stati acquisiti tutti i pareri degli enti locali ed interferiti.

Il 23 gennaio 2015 è stato emesso il parere favorevole della Regione Lombardia in ordine alla localizzazione con una serie di prescrizioni, che sono già in corso di valutazione economica da parte di RFI e del Consorzio Cepav 2, su espressa richiesta del MIT.

Inoltre, il Ministero dell'ambiente informa di aver ricevuto, con nota del 4 febbraio scorso, le integrazioni richieste il 23 dicembre 2014 dalla Commissione tecnica per la verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS; ad oggi, risulta ancora in corso l'attività di valutazione del Gruppo istruttore e pertanto, allo stato, *"in merito alla eventuale valutazione dell'ipotesi di affiancamento alla linea storica del nuovo"*

*tracciato ad alta velocità*” lo stesso Ministero comunica di non avere ulteriori elementi utili.

Alla data attuale, il MIT è quindi in attesa dei pareri del Ministero dell’ambiente e del Ministero dei beni culturali, oltre che della Regione Veneto in via di formalizzazione, per poter chiudere l’istruttoria di competenza e sottoporre il progetto all’approvazione del CIPE.

Alla luce del quadro normativo vigente, è nella fase di verifica di tutti i pareri, che il MIT compie ogni valutazione in merito al progetto presentato dal soggetto aggiudicatore; progetto che viene definito, pertanto, solo a conclusione della fase istruttoria con l’accoglimento integrale e/o parziale delle prescrizioni.

In ogni caso il MIT ha già in più occasioni incontrato i Sindaci delle aree coinvolte, istituendo di fatto un “tavolo informativo” al fine di consentire la più ampia conoscenza al territorio dell’*iter* istruttorio e delle scelte che saranno assunte a livello prescrittivo dalle Amministrazioni centrali.

Atto Camera

Interrogazione a risposta in commissione 5-04921

presentato da

REALACCI Ermete

testo di

venerdì 6 marzo 2015, seduta n. 386

REALACCI, BRAGA, COMINELLI, ZARDINI, CARRA e LACQUANITI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.* — Per sapere – premesso che:

la ferrovia ad alta velocità/alta capacità Milano-Venezia è una linea costruita solo parzialmente. Al momento del suo completamento collegherà Milano, passando per Brescia, con le città venete di Verona, Vicenza, Padova e Venezia e sarà dotata per la maggior parte del suo percorso degli standard ferroviari dell'alta velocità (AV) e dell'alta capacità (AC). Il tracciato farà parte della futura dorsale ferroviaria del Nord Italia Torino-Milano-Trieste;

il segmento completo della linea ferroviaria Torino-Milano-Venezia-Trieste costituisce un corridoio di trasporto paneuropeo, ex «Corridoio V», ora «Corridoio Mediterraneo TEN-T» inserito nella strategia di sviluppo dei trasporti dell'Unione europea 2014-2020, che è altresì strettamente correlata agli obiettivi comunitari sulla riduzione delle emissioni del trasporto su gomma da conseguire entro il 2030;

a distanza di otto anni, e di 23 anni se ci si riferisce all'ipotesi di progetto complessivo (se ne parla dal 1992), appare poi forse necessario, oltretutto implementare definitivamente la linea ferroviaria, anche riflettere, come richiesto dalla «Conferenza permanente dei sindaci interessati al progetto AV/AC Verona-Padova», su una revisione dei parametri progettuali che rendono difficoltosi il finanziamento del progetto «*in toto*» e la sua celere realizzazione, anche alla luce della necessità di una maggiore tutela ambientale e di una attenzione maggiore al consumo di suolo, in tratti così densamente popolati, e di notevole valore paesaggistico, considerate le nuove esigenze di trasporto e logistiche per l'Italia del futuro. Occorre per questo valutare l'opportunità dell'affiancamento alla linea storica della nuova tratta come già avvenuto per i tratti Milano-Treviglio e Padova-Venezia Mestre che permetterebbe un percorso più breve di ben 32 chilometri, recuperando poi il bacino d'utenza del territorio bresciano e l'importantissimo bacino d'utenza turistico del lago di Garda, che conta ogni anno più di venti milioni di presenze;

in data 28 gennaio 2015 il Sottosegretario alle infrastrutture e ai trasporti Del Basso De Caro, ha risposto, alla Camera, in VIII Commissione ambiente, territorio e lavori pubblici ad una interrogazione a risposta immediata circa il tracciato e lo stato di finanziamento dell'opera, citando alcuni accordi di programma sull'avanzamento di lotti relativi alla nuova linea AV/AC ma solo per quanto riguarda il tratto Verona-Vicenza-Padova. Nessun accenno è stato fatto dal Governo alla parte di linea che dal capoluogo scaligero collega Brescia verso Milano. Detto tratto incrocia peraltro interamente le province di Verona e Brescia e più precisamente il territorio a sud del lago di Garda: area di alto valore ambientale, paesaggistico e turistico e di pregevolissime produzioni agroalimentari e vitivinicole, come, ad esempio, la «Terra del Lugana»;

detto progetto di nuova linea attualmente più accreditato (e contestato) sottrarrà, se messo in opera, secondo uno studio elaborato dal professor Renato Pugno del Politecnico di Milano, circa 245 ettari di terreni alla produzione vinicola, con un rapporto costi-benefici negativo verso la nuova tratta ferroviaria: l'area gardesana del Lugana infatti, con una produzione annua di 11,5 milioni di bottiglie di vino, ha un prodotto interno lordo di 50 milioni di euro l'anno. I 9 chilometri della tratta AV/AC Brescia-Verona che dovrebbero attraversarla avrebbero benefici in termini di prodotto interno lordo generato di 2,94 milioni di euro l'anno;

come è già noto al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, la Commissione VIA del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare in data 23 dicembre 2014, ha inviato al consorzio di imprese CEPAV 2 ed al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in particolare sul tratto Brescia-Verona, numerose e dettagliate richieste di approfondimento progettuale e integrazioni, tra cui valutazioni sull'impatto al sistema agricolo, con esplicito riferimento alla terra del «Lugana», misure di compensazione e

mitigazione dell'opera, valutazione degli effetti cumulativi su altre opere e soprattutto ha evidenziato l'assenza fondamentale di una comparazione con un'ipotesi di tracciato alternativo;

da recenti e numerosi articoli di stampa locale e nazionale si apprende, inoltre, che sul predetto, e attualmente più accreditata ipotesi di tracciato «direttissimo», non affiancata alla «linea storica», anche esponenti della giunta regionale della Lombardia e del comune di Brescia, in occasione di un recente incontro con le rappresentanze bresciane di Coldiretti, Confagricoltura e Consorzio tutela del Lugana, hanno espresso alcune riserve circa la tutela paesaggistica del territorio bresciano e la salvaguardia delle sue produzioni agroalimentari di qualità e paiono ventilare la proposta di valutazione di un tracciato meno invasivo «legato alle necessità del territorio»;

in sede di delibera il CIPE, con l'atto n. 94 del 2006, contemplò inoltre anche la necessaria considerazione nel progetto finale di alcune criticità di tracciato nel passaggio a est del territorio afferente al comune di San Martino Buon Albergo e al completo attraversamento, *de facto* tagliandolo in due, del centro cittadino del comune di San Bonifacio, entrambi in provincia di Verona –:

se i Ministri interrogati per quanto di competenza, intendano ora, come fatto in sede di *question time* in VIII Commissione alla Camera per il tratto Verona-Padova della futura linea AV/AC Milano-Venezia, fornire notizie puntuali circa il progetto di linea ad alta velocità nei segmenti Verona-Brescia-Treviglio e sulla valutazione comparativa dell'ipotesi di affiancamento alla linea storica del nuovo tracciato ad alta velocità, anche conformemente a quanto richiesto negli approfondimenti VIA da parte del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare;

se i Ministri interrogati intendano valutare l'opportunità di istituire con rapidità un tavolo tecnico con gli enti locali interessati dal tracciato, le regioni Lombardia e Veneto, i consorzi di tutela della produzioni agroalimentari di qualità dei territori attraversati e Rete ferroviaria italiana, per stabilire un cronoprogramma puntuale sull'avvio dei lavori della predetta tratta ferroviaria, contemplando anche la proposta di affiancamento alla linea storica Milano-Venezia ed una concertazione sulla soluzione di tracciato più utile al territorio, alla pianura padana centro-orientale e al Paese e che assicuri lo sviluppo del sistema ferroviario in tutti suoi segmenti, nelle province di Verona e Brescia, e per tutti i tipi di utenza, «*premium*», turistica e pendolare, nonché per le merci in vista della prossima apertura del nuovo valico ferroviario del Brennero.

(5-04921)