

## Seconda Classe

Introduzione .....	3
1. Breve storia della grande opera inutile .....	5
1. La comparsa del TAV a Vicenza .....	5
2. Gli industriali vicentini e il TAV .....	6
3. TAV è mafia .....	8
4. Il Consorzio IRICAV DUE .....	12
<i>Il TAV e il sistema "Tangentopoli" .....</i>	<i>15</i>
5. Un legame pericoloso: TAV e inquinamento da PFAS ..	17
2. Il trasporto ferroviario tra prospettive e contraddizioni .....	21
<i>Piotello: Lettera aperta dai NO TAV ai pendolari .....</i>	<i>26</i>
3. In conclusione... perché siamo NO TAV .....	29
Appendice .....	33
- Il TAV tra Verona - Vicenza .....	33
- Il primo lotto funzionale: Verona – Bivio Vicenza .....	35
- Il secondo lotto funzionale: attraversamento di Vicenza .....	45
- Studio sul traffico ferroviario: cifre realistiche .....	52



## Introduzione:

Mentre è in fase di conclusione la stesura di quest'opuscolo, sopraggiunge inaspettata la notizia dell'ennesimo disastro ferroviario.

Questa volta l'incidente si è verificato sulla linea Milano-Venezia.

Nella prima mattina del 25 gennaio 2018, il treno regionale 10452, proveniente da Cremona e diretto a Milano, esce dai binari all'altezza di Pioltello. Il deragliamento provoca la morte di 3 persone e il ferimento di altrettanti 46 pendolari.

Una strage annunciata, una tragedia già scritta che si somma all'elenco degli incidenti ferroviari avvenuti negli ultimi anni sui binari che attraversano l'Italia in lungo e in largo (Viareggio, Andria... ora Pioltello). Vittime di quanto accaduto sono persone che viaggiavano a bordo di un treno per recarsi, come ogni mattina, a lavoro, scuola, università o semplicemente gente comune che aveva scelto di spostarsi utilizzando un mezzo pubblico regionale.

La gravità di questo fatto è paragonabile a una vera e propria *strage di stato*. Del resto, la causa degli incidenti non è ascrivibile alla fatalità, all'errore umano o alla negligenza di chi lavora in ferrovia.

La responsabilità di quanto avvenuto ricade direttamente su coloro che da anni stanno smembrando il trasporto pubblico, con la complicità di politici, istituzioni e lobbies fautori e fautrici delle politiche neoliberiste di privatizzazione e ristrutturazione del trasporto pubblico ferroviario.

E' in quest'ottica che manutenzione e sicurezza dei convogli regionali a breve percorrenza sono divenuti aspetti marginali e il massimo investimento è stato invece dirottato sul cosiddetto "treno veloce".

Il TAV rappresenta lo specchio di un sistema basato sulla divisione in classi sociali, dove i ricchi possono permettersi di viaggiare comodamente in treni costosi, confortevoli e sicuri mentre i poveri vengono lasciati crepare su mezzi malconci e insicuri.

Da sempre il treno è icona e simbolo del progresso, ma questo treno e questo progresso non rappresentano null'altro che il profitto!

Profitto realizzato da pochi sulla pelle (e con il sangue) dei lavoratori e degli utenti delle ferrovie, dei territori e delle popolazioni che li vivono, di tutti coloro cui mancano servizi basilari mentre le pubbliche finanze per ungere i meccanismi di riproduzione dei profitti delle lobbies politico-mafiose non mancano mai!

Impedire che questi meccanismi continuino a riprodursi è oggi più che mai necessario: bloccare la corsa di questo folle treno significa ribellarsi allo sfruttamento sulle nostre vite e sui nostri territori.

*Marzo 2018*  
*Gruppo NO TAV Montecchio Maggiore*

## **1 Breve storia della grande opera inutile**

### **1.1 La comparsa del TAV a Vicenza**

La prima volta che si parla di una linea ferroviaria ad Alta Velocità in territorio vicentino è nel 1986 all'interno del Piano Generale dei Trasporti. L'affidamento in concessione, senza alcuna procedura di gara d'appalto, per la realizzazione della linea ad Alta Velocità (AV) Verona – Venezia risale, invece, all'ottobre del 1991. Come aggiudicatario spicca il consorzio IRICAV DUE, composto dai colossi delle costruzioni FINTECNA spa, ANSALDO STS spa, IMPREGILO spa, SALINI COSTRUTTORI spa, LAMARO APPALTI spa, ASTALDI spa e CONDOTTE spa.

L'iter di progettazione per la tratta TAV vicentina è lunghissimo e viene più volte sospeso o rimaneggiato:

- 1992-1996: linea TAV in affiancamento ad autostrada A4 tra Verona e Montebello; ingresso del tracciato sotto i colli Berici a Brendola e attraversamento in galleria di Vicenza; affiancamento alla linea storica tra Grisignano e Padova.
- 2001-2006: linea TAV in affiancamento alla linea ferroviaria esistente e sotto-atteversamento in galleria della città di Vicenza.
- 2014-2016: linea TAV in affiancamento alla linea storica con attraversamento in trincea coperta della città di Vicenza, chiusura della stazione Vicenza Centrale e apertura stazione Vicenza fiera e Vicenza Borgo Berga.

L'attuale soluzione progettuale risale al giugno del 2016 e prevede l'edificazione della linea TAV in affiancamento alla linea storica. Il progetto dispone l'attraversamento in superficie della città di Vicenza, il mantenimento della stazione Vicenza centrale e l'apertura della fermata Vicenza fiera.

## 1.2 Gli Industriali vicentini e il TAV

Il nodo di Vicenza è sempre stato difficile da sbrogliare per i progettisti di TAV spa prima e di ITALFERR poi.

A dare un contributo decisivo allo scioglimento delle riserve dopo il 2006 e a riaprire nuovamente la questione TAV è stata la Camera di Commercio vicentina, decisa sostenitrice della necessità di una fermata del treno ad Alta Velocità in zona fiera. Infatti, dopo aver finanziato nel 2012, uno studio di pre-fattibilità sul passaggio del TAV a Vicenza, nel luglio del 2014 Confcommercio, con l'appoggio di comune, provincia e regione veneto, stipulava assieme al ministero delle infrastrutture e trasporti un protocollo d'intesa. Gli enti firmatari del protocollo si impegnavano a sviluppare un vero e proprio studio di fattibilità sulla scorta dell'ipotesi elaborata nel 2012 dalla Camera di Commercio: il cosiddetto progetto "De Stavola".

L'ipotesi progettuale in studio è quella che prevede l'attraversamento della città di Vicenza in trincea coperta e lo scorporamento della stazione centrale in due stazioni periferiche: Vicenza fiera e Vicenza Borgo Berga, collegate al centro mediante una nuova linea di tram elettrici. Un progetto sicuramente ambizioso e di difficile realizzazione. Infatti, le prime difficoltà non tardarono ad arrivare: lo sviluppo della documentazione progettuale procedeva troppo lentamente vista la complessità dell'opera e, alla fine del 2015, i progettisti di ITALFERR (ex TAV spa), non erano ancora riusciti a presentare nulla al ministero. I ritardi nello sviluppo dei progetti rischiavano di far perdere al progettista i fondi stanziati per la tratta Verona - Padova (VR-PD) con la legge "sblocca Italia" del 2014, con cui si prevedeva lo stanziamento di 90 milioni di euro per il TAV nel vicentino, a patto che si riuscisse a presentare il progetto definitivo del primo lotto: Verona-Vicenza, entro la fine del mese di ottobre 2015.

Trovandosi alle strette, quindi, il 29-30 ottobre 2015 la Camera di Commercio di Vicenza, di concerto con gli altri enti coinvolti, rimetteva mano al protocollo d'intesa del luglio 2014, mediante un addendum (aggiornamento), col quale venivano ridefiniti i piani di realizzazione dell'opera, suddividendo l'intera tratta VR-PD in 3 lotti costruttivi:

- *Verona – Bivio Vicenza*
- *Attraversamento di Vicenza città*
- *Vicenza – Padova*

In questo modo, quindi, si aggirava il problema dello sviluppo progettuale del nodo Vicenza, riuscendo così a presentare il progetto definitivo per il primo lotto nei tempi stabiliti dal ministero e incassare i 90 milioni dello “sblocca Italia”.

In questa maniera si è dato modo al progettista e al costruttore di procedere ugualmente con l'iter approvativo e lo sviluppo tecnico del primo lotto, nonostante la mancanza di finanziamenti e le carenze progettuali sull'intera tratta.

Inutile evidenziare che procedendo in questa maniera il rischio in cui si incorre è quello di realizzare delle vere e proprie “cattedrali nel deserto”: pezzi di grandi opere inutili e incompiute buone soltanto per assorbire finanziamenti pubblici e devastare il territorio.

In questo modo l'iter approvativo e lo sviluppo progettuale per il TAV sono potuti proseguire limitatamente al lotto Verona-bivio Vicenza (ovvero Verona-Altavilla Vicentina) mentre per il resto della tratta i lavori sono ben lontani dal cominciare.

Ad oggi infatti, il progetto del primo lotto è stato esaminato dal Ministero dell'Ambiente che ha eseguito la *Verifica dell'Impatto Ambientale* (VIA). La procedura di VIA si è conclusa nel novembre 2016 con l'approvazione del progetto e con alcune prescrizioni di cui dovranno tener conto le ditte costruttrici. In seguito il progetto è passato all'esame del *Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica* (CIPE), che ne ha valutato la finanziabilità per un costo complessivo di circa 2,7 miliardi di euro. L'investimento è stato approvato in data 22 dicembre 2017 portando a compimento l'iter autorizzativo del primo lotto.

Per quanto riguarda il secondo lotto: attraversamento di Vicenza, in data 26 gennaio 2017 si è dato inizio allo sviluppo del progetto preliminare mediante la sottoscrizione di un secondo addendum al protocollo d'intesa del 2014.

In quest'ultimo addendum l'ipotesi progettuale di smembramento della stazione di Vicenza centrale elaborata dalla camera di commercio nel 2012 viene però abbandonata visti gli alti costi, le difficoltà di realizzazione e le numerosissime critiche che tale opzione aveva sollevato in città soprattutto da parte dei comitati cittadini.

Il Progetto attuale è stato presentato in data 18 ottobre 2017 al Ministero dell'Ambiente per avviare la Valutazione di Impatto Ambientale che è

ancora in corso e prevede il mantenimento dell'attuale stazione in Viale Roma con la realizzazione di una fermata in zona fiera, oltre a tutta una serie di opere compensative del valore di centinaia di milioni che andranno a ridisegnare la viabilità e l'assetto urbanistico del capoluogo berico. Nessuna notizia si ha invece, sul terzo lotto: Vicenza – Padova.

Ciò detto, risultano lampanti le responsabilità della cricca dei padroncini nostrani nel rimettere in moto il carrozzone della grande opera guardando bene di trarne il loro buon tornaconto.

La camera di commercio vicentina si è dimostrata particolarmente solerte nel fare gli interessi della propria categoria prendendo l'iniziativa per sciogliere le riserve progettuali sul nodo vicentino e dando fondo a tutti i suoi canali nelle sfere della politica nostrana e non solo, col buon sindaco Variati in testa, per portarsi in casa un'opera del valore di circa 5 miliardi di euro, la fermata in zona fiera e le laute compensazioni promesse da ministero e *Rete Ferroviaria Italiana* (RFI).

Poco importa se quest'opera la pagheranno e subiranno, ancora una volta, cittadini e residenti di Vicenza e provincia.

### **1.3 TAV è mafia**

Nel mentre che i padroncini locali smaniano pregustando la loro buona fetta di subappalti e contratti di fornitura ai lavori del TAV, in provincia, ancor più velocemente del tanto declamato supertreno, è arrivata la mafia che si è già insinuata negli appalti della nuova grande opera ancor prima della comparsa di una singola ruspa.

La documentazione tecnica presentata al ministero dell'ambiente per procedere con la Valutazione di Impatto Ambientale del progetto del primo lotto costruttivo Verona – Bivio Vicenza, ovvero il cosiddetto Studio di Impatto Ambientale, è stata sviluppata dall'azienda campana LANDE spa, colpita, il 3 giugno del 2016 da un'interdittiva antimafia emanata dall'allora prefetto di Napoli, Gerarda Pantalone.

L'informativa o interdittiva antimafia dovrebbe servire al contrasto di organizzazioni "mafiose" nell'ambito dei rapporti economici tra pubblica amministrazione e privati. Nel dettaglio, l'interdittiva comporta che il prefetto escluda che un imprenditore – pur dotato di adeguati mezzi economici e di una adeguata organizzazione – meriti la fiducia delle istituzioni (vale a dire, che risulti «affidabile») e possa essere titolare di rapporti contrattuali con le pubbliche amministrazioni o degli altri titoli

abilitativi, individuati dalla legge.

Nel caso specifico della LANDE spa, la misura dell'interdittiva è stata adottata a seguito del coinvolgimento dell'azienda nell'inchiesta su appalti e tangenti che ha visto finire in manette l'ex sindaco di Santa Maria Capua Vetere, Biagio Di Muro, il responsabile dell'ufficio tecnico del comune campano Roberto Di Tommaso e l'imprenditore Michele Zagaria colluso con il clan dei Casalesi. Nell'ambito di questa indagine sono emerse anche le relazioni intrattenute dall'allora presidente del Pd della regione Campania, Stefano Graziano ed il clan dei Casalesi.

Sarebbe stato proprio l'imprenditore Zagaria infatti, l'anello di congiunzione tra l'ex deputato Pd, ora indagato per concorso esterno in associazione mafiosa ed il famigerato clan camorrista. In questa faccenda la Lande è coinvolta in quanto avrebbe corrisposto mazzette per un valore di centomila euro al sindaco Di Muro ed al capo-tecnico comunale Di Tommaso per assicurarsi gli appalti di ristrutturazione di Palazzo Teti, dove venne firmata la resa del Regno delle Due Sicilie a Garibaldi nel corso della storica spedizione risorgimentale.

Non è la prima volta che il nome della LANDE finisce nei rapporti delle procure italiane; nel 2009, infatti, quando la ragione sociale dell'azienda era ancora GIARDINI e PAESAGGI sas, il nome del suo amministratore e allora proprietario Marco Cascella finisce in un rapporto dei carabinieri che indagano sulle modalità di assegnazione degli appalti per la ricostruzione della città dell'Aquila e per l'organizzazione del successivo vertice G8 che ivi si tenne sempre in quello stesso anno.

In questo caso la GIARDINI e PAESAGGI sas riesce a far aggiudicare al consorzio di cui fa parte: STABILE NOVUS, l'assegnazione dell'appalto per la sistemazione delle aree verdi in vista del summit.

Regista del consorzio STABILE NOVUS è Antonio di Nardo, di cui sono risaputi i torbidi rapporti con il clan dei Casalesi.

I primi avvisi di garanzia diretti all'azienda e in particolare al suo amministratore Cascella, arrivano nel 2011 per violazione delle norme di sicurezza sul lavoro, violazione delle norme ambientali e distruzione e deturpazione di bellezze naturali nel cantiere finanziato dalla FERRARELLE spa nella riserva di Riardo, a Caserta, per l'escavazione di nuovi pozzi profondi per l'estrazione di acqua minerale.

Nel 2015 emergono i rapporti della Lande e di Cascella in particolare, con la camorra ed i Casalesi, nell'ambito dell'inchiesta “*Medea*” che rivela come gli appalti del progetto “*Grande Pompei*” fossero stati assegnati in modo irregolare.

Le accuse rivolte al proprietario di LANDE spa sono corruzione e turbativa d'asta aggravata da metodo camorristico.

Questa volta Cascella finisce in carcere ed è costretto a dimettersi dal ruolo di amministratore delegato dell'azienda. Nello stesso periodo, a fronte della bufera giudiziaria che ne travolge il titolare, la LANDE, da Società a Responsabilità Limitata diviene una Società per Azioni il cui capitale societario appartiene per il 60 % alla OPPIDO s.c.a.r.l. e per il rimanente 40 % alla SUD EDIL sas di Francesco Timpano, di cui sono note le relazioni con la camorra e ‘ndrangheta reggina (RC).

Come se tutto ciò non bastasse ritroviamo nuovamente Lande spa tra le ditte sub-appaltatrici dei lavori di realizzazione del TAV terzo valico, la linea ad Alta Velocità tra Genova e Tortona assegnata al *Consorzio Collegamento Integrati Veloci (COCIV)*<sup>1</sup>, di cui la LANDE si è aggiudicata i cantieri di Pieve e Libarna, in Piemonte.

Proprio in merito all'assegnazione dei sub-appalti e ai lavori di realizzazione della linea TAV del terzo valico dei Giovi, tra Liguria e Piemonte, il 26 ottobre 2016 sono scattate 21 custodie cautelari all'interno della cosiddetta inchiesta “*Amalgama*” che di fatto hanno decapitato i vertici del consorzio concessionario della realizzazione dell'opera. Sono finiti in manette anche Michele Longo, Presidente del COCIV, Ettore Pagani, Vicepresidente COCIV e Pierpaolo Marcheselli ex presidente del consorzio, con l'accusa di associazione per delinquere, concussione, turbativa d'asta e truffa.

Le indagini, condotte in modo congiunto dalle procure di Genova e Roma, hanno portato alla luce lo strutturato sistema di tangenti secondo il quale venivano assegnati gli appalti e i sub-appalti per la realizzazione della grande opera, oltre a far emergere la mancanza delle procedure di sicurezza e degli standard di qualità nella realizzazione dei lavori della nuova linea ad Alta Velocità (nauseante il tenore dei commenti di ingegneri e dirigenti del consorzio sulla qualità dei materiali utilizzati nei

---

<sup>1</sup> Consorzio Collegamenti Integrati Veloci è un consorzio nato nel 1991, subcontraente generale di TAV SpA per la progettazione e la costruzione della Linea Ferroviaria ad Alta Velocità Tortona/Novi Ligure - Genova.

lavori, captati dalle intercettazioni delle forze dell'ordine come “[...] *il cemento sembra colla [...]*” ecc.) .

Secondo le rivelazioni del direttore dei lavori del terzo valico, Giampiero De Michelis (direttore dei lavori anche della Salerno-Reggio Calabria), vera e propria chiave di volta del sistema di corruzione emerso con l'inchiesta “*Amalgama*” e anch'egli finito agli arresti, ci sarebbe stato addirittura chi rivendeva in nero gli inerti di risulta dei cantieri del terzo valico.

Quanto emerso nel corso dell'inchiesta che ha travolto il COCIV mette in luce quello che è un'aberrazione intrinseca al sistema delle grandi opere in Italia, ovvero la struttura del General Contractor.

Come si è già detto sopra, la realizzazione dell'Alta Velocità ferroviaria è stata assegnata senza alcuna gara agli inizi degli anni '90 a grandi consorzi di ditte private alle quali è affidato l'intero iter di realizzazione dell'opera, dalla progettazione all'effettiva esecuzione dei lavori, fino alla sua consegna una volta finita, all'ente pubblico.

Al consorzio concessionario dell'appalto viene addirittura data la facoltà di nominare il direttore dei lavori, ovvero il primo controllore pubblico dell'operato del consorzio privato.

Un sistema, questo del “General Contractor”, sorto all'interno degli appalti dell'Alta Velocità e formalizzato ufficialmente dalla famigerata legge n° 443 del 2001 meglio conosciuta come “Legge Obiettivo” dall'allora ministro delle infrastrutture e trasporti del governo Berlusconi, Pietro Lunardi.

In questo modo gli appalti delle cosiddette “Opere Strategiche” vengono assegnati senza alcuna gara, in deroga ad ogni normativa europea, mentre i pubblici ufficiali preposti al controllo dei lavori sono di fatto alle dipendenze del privato. Così, non solo i “General Contractor” si ritrovano a gestire in completa autonomia e senza alcun reale controllo da parte pubblica, miliardi di pubblici finanziamenti ma si incoraggia l'emergere di torbide dinamiche nella gestione e spartizione degli appalti delle grandi opere pubbliche.

È quanto accaduto non solo nel caso del TAV terzo valico, dove sarebbero stati assegnati in modo illecito appalti per un valore complessivo di 326 milioni di euro, 1,7 milioni dei quali sicuramente finiti nelle tasche di imprenditori legati alla 'ndrangheta; ma anche negli appalti del Mose a Venezia, nell'Alta Velocità a Firenze, Expo 2015, ecc.

Dalle numerose inchieste susseguitesi negli ultimi anni su tangenti, corruzione e “malaffare” nelle opere pubbliche è emersa quella che si potrebbe definire come una vera e propria “cupola di potere” composta da alti funzionari pubblici tra i quali spiccano l'ex dirigente del ministero delle infrastrutture e trasporti Ercole Incalza o l'ex ragioniere generale dello stato Andrea Monorchio, oltre a colossi delle costruzioni, professionisti e ditte che di fatto pilotano l'assegnazione degli appalti delle maggiori infrastrutture del paese. Unica differenza col vecchio sistema “Tangentopoli” è che la contropartita per il favore ottenuto dal funzionario di turno non è più la classica bustarella di contanti bensì l'affidamento ad aziende o studi di progettazione a quello legati, di subappalti o consulenze nell'ambito dei lavori delle opere irregolarmente assegnate; ovvero quella che di fatto si potrebbe definire come una percentuale sull'appalto pilotato.

Quando diciamo che il TAV porta mafia, quindi, non ci riferiamo alle responsabilità di mele marce, di singoli individui o ditte particolari, ma al meccanismo che sta alla base degli appalti dell'Alta Velocità e di tutte le principali opere pubbliche in Italia; un meccanismo i cui ingranaggi sono ingrassati da colossali investimenti pubblici che si perdono immancabilmente nei mille rivoli delle commesse e dei subappalti per giungere, infine, nelle mani di funzionari senza scrupoli, dirigenti di multinazionali del cemento oltre che di mafiosi e camorristi.

Un meccanismo che da Tangentopoli ad oggi ha sempre funzionato senza grandi intoppi e che solo recentemente, in seguito alle clamorose rivelazione di inchieste come “*Grandi Opere*” o “*Amalgama*”, sta venendo alla luce mettendo in forte imbarazzo il ministero delle infrastrutture e trasporti che si è visto costretto a modificare, finalmente, il codice appalti nella direzione dell'abolizione della struttura del General Contractor.

Un meccanismo, generatore debito pubblico, che va a pesare sulle vite di ciascuno di noi sotto forma di manovre finanziarie e tagli ai servizi essenziali al cittadino.

## 1.4 Il Consorzio IRICAV DUE

La tratta dell'Alta Velocità tra Verona e Padova non fa eccezione a quanto sopra descritto. Come le altre tratte dell'Alta Velocità è assegnata ad un "General Contractor", IRICAV DUE, composto da un consorzio di grandi ditte costituito nel 1991.

Capofila del Consorzio è **FINTECNA spa**, società nata nel 1993 dall' Istituto per la Ricostruzione Industriale (IRI) ed IRITECNA, sub-holding di IRI nel settore delle opere civili e dell'impiantistica industriale, nel '91 alla testa del consorzio IRI per l'Alta Velocità Due.

La mission di FINTECNA è gestire i processi di ristrutturazione, razionalizzazione e liquidazione dei colossi industriali statali del gruppo IRI, avviati in seguito all'accordo Andreatta-Van Miert del 1993, col quale si dava inizio al processo di privatizzazione delle grandi aziende pubbliche per dar seguito alle politiche europee di unificazione doganale e monetaria.

In seguito al definitivo accorpamento del gruppo IRI avvenuto nel 2002, FINTECNA è divenuta la titolare della quota IRITECNA del consorzio concessionario degli appalti del TAV Verona-Padova.

Attualmente la totalità del capitale sociale dell'azienda è di proprietà della Cassa Depositi e Prestiti spa, la società finanziaria di proprietà del ministero dell'economia e delle finanze, che si occupa del finanziamento di opere, impianti, reti e dotazioni di pubblici servizi oltre che degli investimenti statali o di altri enti pubblici attraverso la gestione del risparmio postale italiano, ad essa affidata fin dal 1875.

Le altre aziende del consorzio IRICAV DUE sono:

**ANSALDO STS spa**, storica azienda genovese fino al 2006 incorporata in Finmeccanica e attualmente acquisita dal gruppo HITACHI. Ansaldo è tra le aziende leader nello sviluppo di sistemi di trasporto ferroviari e metropolitani. Attiva nella realizzazione dei sistemi tecnologici di svariate tratte dell'Alta Velocità, oltre alla linea TAV VR-PD Ansaldo opera anche nei cantieri del TAV terzo valico dei Giovi per il quale ha ricevuto commesse per un valore di oltre 174 milioni.

**ASTALDI spa**, gruppo attivo fin dagli anni '20 del secolo scorso nella realizzazione e gestione di grandi infrastrutture in Italia ed all'estero il cui maggiore azionista risulta essere appunto la FIN.AST. Srl, società finanziaria della famiglia Astaldi.

Il peso degli Astaldi all'interno dell'azienda si esprime nella figura di Paolo Astaldi, presidente del consiglio di amministrazione.

La ASTALDI spa è tra le aziende che hanno realizzato la linea Alta Velocità Roma – Napoli e la stazione TAV di Afragola, alle porte del capoluogo campano, nei cui appalti si sono registrate infiltrazioni camorriste sfociate in un fatto di sangue avvenuto il 25 maggio 2017, pochi giorni dopo l'inaugurazione dell'opera e costato la vita a Salvatore Caputo, noto imprenditore locale.

Negli ultimi mesi il gruppo ASTALDI ha registrato una certa difficoltà sui mercati dovuta al crollo del valore dei suoi titoli azionari verificatosi nel novembre 2017 a causa del mancato pagamento di alcune commesse del valore di oltre 433 milioni da parte dello stato del Venezuela e dal pesantissimo indebitamento della società che, agli inizi del 2017 ammontava a 2,1 miliardi. Per uscire dalla difficile situazione Paolo Astaldi ha annunciato una ripatrimonializzazione dell'azienda per un valore di 400 milioni da realizzarsi mediante l'emissione di nuovi bond sui mercati e con la vendita di buona parte delle molte partecipazioni azionarie del gruppo.

**LAMARO APPALTI spa**, nota azienda di edilizia residenziale capitolina nata negli anni '20 del secolo scorso, costituisce il motore trainante del gruppo SILVANO TOTI HOLDING spa, di proprietà della famiglia Toti, noti immobilari e finanziari romani. Dal 2015 il gruppo Toti non naviga in acque tranquille registrando un deciso calo dei ricavi dovuto soprattutto alla stagnazione del mercato immobiliare.

Per sopperire alla crisi dell'azienda, Pierluigi Toti, presidente del gruppo, fu costretto a ricorrere al credito bancario e a cedere diversi immobili di proprietà del gruppo e svariate partecipazioni azionarie dell'azienda, tant'è che nel corso del 2016 cede a SALINI – IMPREGILO spa il 6,8 % delle quote azionarie del consorzio IRICAV DUE.

**SALINI – IMPREGILO spa**, vero e proprio colosso delle costruzioni, Salini – Impregilo è al primo posto nella classifica delle imprese italiane operanti all'estero, con trentacinque mila dipendenti ed un fatturato annuo di oltre sei miliardi. Nata nel 1994 in seguito all'incorporazione di SALINI spa in IMPREGILO spa, la netta maggioranza del capitale sociale è attualmente detenuta dalla SALINI COSTRUTTORI.

Leader indiscusso nel mercato delle grandi opere, l'azienda è presente negli appalti delle maggiori infrastrutture italiane al centro delle più importanti inchieste: dalla progettazione della superstrada Pedemontana Veneta al Mose, dalla linea TAV Bologna – Firenze al terzo valico dei Giovi, dalla Salerno – Reggio Calabria alla realizzazione dell'inceneritore di Acerra.

**SOCIETA' ITALIANA CONDOTTE D'ACQUA spa** è una storica azienda romana fondata nel diciannovesimo secolo per la realizzazione di opere idrauliche e di bonifica oltre che di infrastrutture. Fino agli anni '70 del secolo scorso di proprietà dell'amministrazione speciale della santa sede è stata successivamente acquisita da IRITECNA, nel 1996 viene venduta da FINTECNA alla Ferrocemento Costruzioni e Lavori Pubblici spa nell'ambito del processo di liquidazione del gruppo IRI.

Nel 2016 viene acquisita dalla GRANDI OPERE GENERAL CONTRACTORING spa che ne detiene la maggioranza del capitale sociale. Attuale presidente del consiglio di gestione della società è Duccio Astaldi, cugino di Paolo, il presidente del cda di ASTALDI spa.

Anche Condotte, come Salini-Impregilo, ha la sua buona percentuale di partecipazione all'interno degli appalti delle maggiori opere finite sotto inchiesta da parte degli inquirenti: dal Mose<sup>2</sup>, al terzo valico dei Giovi alla stazione Foster dell'Alta Velocità a Firenze fino al TAV Brescia-Verona ed al tunnel di base del Brennero.

Nella recente inchiesta riguardante una presunta tangente per la realizzazione dell'autostrada Siracusa-Gela sono scattati gli arresti domiciliari per Duccio Astaldi.

Il 15 gennaio 2018 la CONDOTTE spa ha avviato presso il tribunale di Roma la procedura di Concordato Preventivo per tentare di ristrutturare il

---

<sup>2</sup> Nell'inchiesta Mose 6 è stato direttamente inquisito Duccio Astaldi per emissione di fatture false.

pesante indebitamento societario del valore di circa 2 miliardi a fronte di un valore patrimoniale aziendale di 214 milioni. L'azienda, in crisi di liquidità è esposta verso le banche per 800 milioni mentre attende il pagamento dallo stato italiano di 900 milioni per le commesse portate a termine o in corso di realizzazione.

Da questa rapida fotografia delle aziende del consorzio concessionario dei lavori di realizzazione del TAV Verona-Padova emerge in tutta evidenza lo stato di crisi in cui versa il sistema delle grandi opere in Italia.

Un sistema marcio alla radice, travolto dalle inchieste giudiziarie e per il quale mancano i soldi, con le maggiori aziende del settore indebitate fino al collo od in aperta crisi (salvo alcune eccezioni).

Un sistema ormai al collasso, insostenibile per le casse dello stato italiano soprattutto in seguito all'entrata in vigore del Fiscal Compact nel gennaio del 2013 e delle misure di contenimento del debito pubblico in esso previste.

## Il TAV e il sistema “Tangentopoli”

La rete ferroviaria ad Alta Velocità, meglio conosciuta come TAV (Treno ad Alta Velocità), viene concepita tra la fine degli anni '80 e i primi anni '90. Ci troviamo in piena epoca “Tangentopoli”, nel bel mezzo di quel sistema politico-mafioso passato alla storia per la gestione clientelare degli appalti pubblici.

Considerati i presupposti di partenza, va da sé che l'affidamento in concessione ai grandi consorzi del cemento della costruzione dell'Alta Velocità non rispettasse la normativa nazionale e comunitaria in materia di appalti pubblici. Per tal motivo, nel corso dell'ultimo ventennio, si sono susseguiti svariati tentativi di stralciare le concessioni assegnate e di tappare le falle di un sistema marcio già ai primissimi albori:

- *Nel 2000, mediante il comma 2 dell'art.131 della legge n.388 del 23/12/2000 (finanziaria 2001), si intendeva revocare “le concessioni rilasciate all'ente TAV spa dall'ente FS il 7 agosto 1991 e il 16 marzo 1992”.*
- *Nel 2007, con la legge n.40 del 02/04/07, si disponeva la revoca dei rapporti convenzionali stipulati da TAV spa con i general contractors in data 15 ottobre 1991 e 16 marzo 1992.*

Tentativi falliti sul nascere in quanto, in entrambe le occasioni, sono state emanate disposizioni di legge ad hoc e abrogati i commi specifici dove si stabiliva la cancellazione dei contratti dei primi anni '90.

In ragione di ciò, la stessa Comunità Europea ha avviato una procedura di infrazione verso lo stato italiano in data 30/03/2004 per le modalità con le quali sono stati affidati gli appalti per realizzare il sistema Alta Velocità. Neppure con questo provvedimento comunitario, però, si è riusciti a scardinare gli interessi delle lobbies politico-affaristiche.

Infatti, nella tratta Torino-Milano-Padova-Venezia, è stata patteggiata la riassegnazione del 60% degli appalti delle opere civili e di armamento mediante procedure di gara, mantenendo comunque in piedi la vecchia struttura delle concessioni ai consorzi di costruttori privati risalente al 1991-92.

## 1.5 Un legame pericoloso: TAV e inquinamento da PFAS

La nuova linea dell'Alta Velocità Verona – Padova si inserisce in un contesto territoriale tra i più inquinati di tutto il Triveneto. Infatti, è proprio tra le province di Verona, Vicenza e Padova che nel 2013 viene registrata dai tecnici ARPAV<sup>3</sup>, un'altissima concentrazione di sostanze perfluoroalchiliche nelle acque superficiali e di profondità, facendo esplodere il caso PFAS in Veneto.

Questo tipo di sostanze indicate dalla sigla PFAS (sostanze perfluoroalchiliche), sono largamente utilizzate nell'industria per le loro proprietà idrorepellenti ed impermeabilizzanti.

Si possono trovare in parecchie categorie di prodotti: dalle schiume antincendio, ai tessuti tecnici, alle pentole antiaderenti, ecc.

Dato che la loro peculiarità è l'estrema resistenza ad acqua, olii e sporco questa tipologia di sostanze registrano un alto indice di bioaccumulo.

Ciò significa che esse impiegano tempi lunghissimi per degradarsi e dissolversi nell'ambiente; per questo motivo tendono ad accumularsi anche all'interno dell'organismo se ingerite tramite acqua o alimenti.

Secondo gli studi condotti sulla tossicità dei perfluorati, questi agirebbero come interferenti endocrini andando ad alterare la normale attività delle ghiandole che regolano la produzione ormonale nel corpo umano.

Per questo i PFAS vengono indicati come un potenziale fattore scatenante patologie dell'apparato riproduttivo, delle ghiandole tiroidee e di malattie della gravidanza e del feto.

Stando a quanto rilevato dalla campagna di indagini sulla diffusione di queste sostanze tra il veronese, il vicentino ed il padovano avviata da ARPAV e dall'istituto superiore della sanità in seguito agli esiti delle prime indagini del 2013, all'origine della contaminazione da perfluorati vi sarebbe la MITENI spa, grande industria chimica di Trissino (VI).

Quest'industria è sorta dalla joint-venture tra MITSUBISHI CORPORATION ed ENICHEM SYNTHESIS che negli anni '80 acquisiscono la storica RIMAR srl (RICERCHE MARZOTTO srl), specializzata nella produzione di fluorurati.

---

<sup>3</sup> Agenzia Regionale per la Prevenzione e la protezione Ambientale del Veneto.

Nel 2006 MITENI viene ceduta dai giapponesi di Mitsubishi al gruppo tedesco *International Chemical Investor Group* (I.C.I.G) che ne detiene attualmente la proprietà.

Ed è proprio nel terreno sottostante alla MITENI spa che i tecnici ARPAV individuano una enorme sacca di scolo (detta in gergo plume) di fluoro-composti incistatasi nella falda acquifera che seguendo il percorso delle acque sotterranee arriva a lambire tipiche zone a tradizionale e riconosciuta vocazione vitivinicola ed agricola.

Il fronte della contaminazione generata dagli sversamenti della nota industria chimica è enorme e riguarda trentun comuni in tre differenti province, coinvolgendo un bacino di oltre 350 mila persone.

Per far fronte a quello che viene a profilarsi fin da subito come un caso di contaminazione di massa dalle proporzioni colossali, l'istituto superiore della sanità, in collaborazione con regione veneto, avviano fin dal maggio 2015, una campagna di studi sulla popolazione.

L'area contaminata viene suddivisa in diverse zone a seconda dei livelli di concentrazione dell'inquinante rilevati nelle acque, in base ai quali si inizia un biomonitoraggio della popolazione maggiormente esposta, per verificarne i livelli di bioaccumulo di perfluorati nel sistema circolatorio.

Proprio qui, sul confine della zona rossa, dovrebbe passare la nuova linea dell'Alta Velocità, impattando su una delle aree più colpite dalla contaminazione da perfluorati tra Lonigo, Montebello, Brendola e Montecchio Maggiore.

A destare particolare preoccupazione circa l'effetto che una simile opera potrebbe sortire sulla rete idrografica di quella zona e quindi sull'entità della contaminazione da perfluorati che la coinvolge sono, da una parte le perplessità sollevate circa l'accuratezza degli studi sull'analisi idraulica del progetto dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici<sup>4</sup>, dall'altra la totale ignoranza e sottovalutazione dimostrata dai tecnici di IRICAV DUE circa la questione PFAS.

Per quanto concerne il primo punto, risale al 14 aprile 2017 il Parere espresso dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici sul progetto definitivo del primo lotto della TAV VR – PD.

---

<sup>4</sup> Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici è il massimo Organo tecnico consultivo dello Stato chiamato obbligatoriamente ad esprimersi su progetti di opere pubbliche superiori al valore di 25 milioni

Pronunciandosi in merito al progetto, il Consiglio decreta che: *“il progetto definitivo relativo alla Linea Ferroviaria AV/AC Verona Padova. 1° Lotto Funzionale Verona – Bivio Vicenza, allo stato degli atti, debba essere rivisto, integrato ed adeguato nel pertinente livello della normativa vigente”*. Tra i vari rilievi fatti sull'opera, il Consiglio mette in evidenza in particolar modo che *“L'analisi idraulica dell'interazione dell'opera in progetto con il territorio e la rete idrografica [...] appare in molti casi ancora incompleta e non sempre adeguatamente dettagliata.”*

Rispetto alla totale assenza della ben che minima cognizione sul problema PFAS da parte dei tecnici che hanno sviluppato il progetto dell'Alta Velocità, invece, ci basta citare la risposta fornita dalle eminenze grigie del consorzio alle osservazioni fatte dai cittadini sul progetto definitivo:<sup>5</sup>

*punto 4.b - “La falda interessata, il cui percorso è complesso e non ancora conosciuto, è utilizzata ad uso idropotabile e risulta contaminata da PFAS. [...] Premesso che, nell'area vasta di analisi della nuova linea AV/AC Verona – Bivio Vicenza, gli studi effettuati dall'ARPAV hanno permesso di accertare un nuovo episodio di contaminazione caratterizzato dalla dispersione nelle acque sotterranee e superficiali di sostanze iperfluorate alchiliche (PFAS) in corrispondenza dell'area dello stabilimento chimico MITENI spa di Trissino in località Colombare.*

*Tale località si trova a circa 5 km a nord dell'abitato di Altavilla Vicentina e a 7 km circa dalla linea in progetto.*

*In merito al pericolo di contaminazione PFAS legata alla costruzione dell'opera, la stessa configurazione dell'opera e i risultati delle analisi condotte [...] portano ad escludere le condizioni per le quali potrebbe verificarsi una contaminazione da PFAS indotta dalle operazioni di scavo dell'Opera, per i seguenti motivi: il tracciato ferroviario di progetto nella tratta più vicina all'abitato di Trissino corre sempre in rilevato, in cui non sono previsti scavi significativi [...]; Una possibile contaminazione indiretta, [...], è possibile solo con il trasporto dell'inquinante da parte*

---

<sup>5</sup> “ALLEGATO A – ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI IDVIP3271 – Progetto Definitivo “Linea AV/AC Verona – Padova, Subtratta Verona-Vicenza. Primo lotto funzionale Verona – Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12”.

Osservazione N° 5 del 25/01/2016 n° di protocollo DVA-2016-0002419

*della falda acquifera. Nel tratto di interesse l'opera non è interessata da scavi e pertanto non è in rapporto con le acque di falda.*

*[...] Si osserva, infine, che nella tratta in esame i terreni di scavo sono costituiti da argille limose e limi argillosi tipicamente poco impermeabili. Pertanto, la modesta conducibilità idraulica rende praticamente impossibile che l'acquifero inquinato di Trissino possa raggiungere le future aree di cantiere poste a distanze variabili da 5 a 15-20 km."*

Dalla "controdeduzione" appena riportata emerge la totale assenza della benché minima concezione circa l'entità del problema che la contaminazione da perfluorati rappresenta.

Le enormi proporzioni odierne della contaminazione sono state causate proprio dall'inquinamento delle falde acquifere nonostante le "argille limose" che caratterizzano i terreni tra Trissino e le zone di cantiere.

Va evidenziato, anzi, che proprio la presenza di strati argillosi e limosi nei terreni sui quali dovrebbe passare il TAV, aumentano i rischi di liquefazione del terreno, cioè di cedimento e smottamento nel caso di un fenomeno sismico. Tant'è che anche per i rilevati della nuova linea ferroviaria si rendono necessarie importanti opere di fondazione costituite dalla realizzazione di colonne di ghiaia o di cemento profonde, in media, 15 m.

Una media sufficiente ad intercettare le falde acquifere che tra Montebello e Montecchio si trovano ad una profondità variabile tra i 3 ed i 6 m dal piano campagna con tendenza a riaffiorare in risorgiva nel territorio di Brendola."



## 2 Il trasporto ferroviario tra prospettive e contraddizioni

Per meglio comprendere il contesto nel quale l'Alta Velocità viene concepita, è utile ampliare il raggio di osservazione e fare un excursus sulle politiche industriali adottate dalle ferrovie dello stato nell'ultimo trentennio.

A partire dal 1991, mentre nel nostro paese avveniva l'assegnazione in concessione ai grandi consorzi di costruttori degli appalti per la realizzazione della rete dell'Alta Velocità ferroviaria nazionale, a livello comunitario si dava inizio al processo di privatizzazione progressivo del trasporto ferroviario. In quell'anno, infatti, il consiglio europeo adottava un blocco di direttive specifiche per le ferrovie nazionali.

Pacchetti, introdotti nel nostro paese a partire dal 2001, che prevedevano: semplificazione del trasporto su rotaia, concorrenza tra stati UE e adeguamento delle infrastrutture di pari passo allo smantellamento delle aziende ferroviarie nazionali.

Quest'ultimo passaggio si sviluppa mediante la separazione dell'ente gestore dell'infrastruttura ferroviaria dal gestore del servizio ferroviario. Il processo di separazione contabile tra *Rete Ferroviaria Italiana* (RFI), gestore della rete ferroviaria e *Ferrovie dello Stato Italiane* (FSI), gestore del servizio di trasporto ferroviario, dovrà concludersi entro il 2020 stando a quanto previsto dal quarto pacchetto delle politiche europee.

Prima vittima delle nuove misure europee in fatto di trasporti fu il settore merci, nel quale le politiche di privatizzazione produssero una concorrenza feroce tra le varie compagnie e tra queste e quelle del trasporto su gomma, con conseguente calo del volume di merci trasportato su ferro a favore del traffico stradale e la successiva chiusura di presidi, scali, officine ferroviarie oltre al complessivo peggioramento delle condizioni di lavoro della categoria dei ferrovieri.

È in un simile scenario caratterizzato da ristrutturazione aziendale, razionalizzazione e tagli sulla sicurezza, che il 29 giugno 2009 avviene il disastro ferroviario passato alla storia col nome di "*Strage di Viareggio*" nella quale persero la vita 32 persone a seguito del deragliamento e dell'incendio di una cisterna di GPL trasportata dal treno merci 50325 Tercate-Gricignano.

Sul fronte del trasporto passeggeri le cose non vanno meglio.

Sebbene FSI detenga la gestione della stragrande maggioranza delle linee di collegamento ferroviarie nel nostro paese, con l'avvio del processo di privatizzazione incominciano ad affacciarsi sul mercato del trasporto su ferro le prime compagnie private con conseguenze simili a quelle determinatesi nel settore del trasporto merci.

Razionalizzazione e tagli per abbattere i costi e aumentare i margini di profitto non si fanno attendere, anche a discapito della salvaguardia della sicurezza dei viaggiatori, specie se appartenenti a quell'utenza di seconda classe che circola su treni regionali di breve percorrenza.

Ancora una volta gli esiti di questa tipologia di politiche sono disastrosi e non solo per chi in ferrovia ci lavora.

Risale al 12 luglio 2016 il disastro ferroviario di Andria, sulla linea a binario unico Bari-Barletta in Puglia dove, a causa degli obsoleti sistemi di controllo e gestione del traffico ferroviario (metodo del blocco telefonico), accade che due convogli passeggeri della compagnia FERROTRAMVIARIA spa, entrino in collisione provocando la morte di 23 persone inclusi i due macchinisti, un capotreno ed un dirigente di movimento fuori servizio.

Un disastro, questo, che ha messo in luce il fatto che nel nostro paese vi siano ancora chilometri e chilometri di linee a binario unico, sguarnite delle basilari tecnologie di controllo e gestione del traffico ferroviario e che funzionano solamente grazie alla professionalità di chi, nonostante l'inasprimento delle condizioni lavorative, in ferrovia continua a lavorare al meglio delle proprie possibilità.

La grande impressione che questo ennesimo disastro ferroviario ha sortito sull'opinione pubblica e la successiva polemica sugli oltre 3000 km di linee a binario unico presenti in Italia non hanno comunque determinato un cambiamento di rotta significativo nelle politiche di implementazione delle infrastrutture ferroviarie nella direzione della messa in sicurezza delle linee obsolete.

Se la cosiddetta "*cura del ferro*" tanto sbandierata in questi anni dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti ha visto lo stanziamento sulla carta di non poche risorse da destinare al miglioramento dell'infrastruttura ferroviaria nel suo complesso (anche in termini di sicurezza ed ammodernamento delle linee esistenti), di fatto, a procedere

a spron battuto sono soprattutto i cantieri dell'Alta Velocità, lautamente finanziati dallo stato, anche in vista della futura quotazione in borsa del servizio di trasporto ferroviario veloce e di lunga percorrenza.

Una possibilità, questa della privatizzazione del servizio Alta Velocità, paventata dall'*Amministratore Delegato* (AD) di FSI Renato Mazzoncini all'indomani della presentazione del piano industriale decennale della holding, il 28 settembre 2016.

Nel piano industriale si prevede, tra le altre cose, di fare del servizio di trasporto ferroviario ad Alta Velocità, il biglietto da visita della compagnia ferroviaria di bandiera nel mondo, perseguendo il proposito di aggiudicarsi appalti per la realizzazione di linee Alta Velocità o per la loro gestione, anche al di fuori dal paese, in particolare in Medio Oriente, Africa e America Latina.

Le novità prospettate nel nuovo piano industriale non si esauriscono all'implementazione della rete ad Alta Velocità ed alla sua esportazione anche all'estero; infatti, l'obiettivo conclamato della compagnia nei prossimi dieci anni è quello di trasformarsi in una *“azienda della mobilità integrata e globale”* che vuol dire aprirsi a nuovi mercati del trasporto pubblico senza limitarsi al treno.

Per perseguire quest'obiettivo FSI prevede l'investimento di 94 miliardi nei prossimi dieci anni: 23 in autofinanziamento, ovvero provenienti dai ricavi realizzati dalla compagnia, mentre i rimanenti 71 saranno verosimilmente stanziati dallo stato.

La maggior parte di questi sono destinati al potenziamento infrastrutturale (73 miliardi da ripartire tra lo sviluppo della rete Alta Velocità e la presa in carico ed ammodernamento di oltre 3500 km di linee ferroviarie regionali che verranno concesse dagli enti pubblici nei prossimi anni), mentre i fondi rimanenti verranno investiti nel potenziamento della flotta ferroviaria (14 miliardi) ed in tecnologie (7 miliardi).

Attraverso questa mole esorbitante di investimenti per lo più pubblici FSI intende anche divenire una delle maggiori aziende attive nel settore del trasporto pubblico locale (tram e autobus) e nel trasporto pubblico su gomma di lunga percorrenza (per il quale prevede l'acquisto di 3000 autobus per il parco mezzi di Busitalia, la compagnia di trasporto pubblico su gomma di FSI). Non solo, la compagnia ferroviaria si prefigge l'ambizioso obiettivo di acquisire un ruolo cruciale nella gestione dell'intera viabilità nazionale mediante la *“Operazione ANAS”*.

Come si intuisce, l'operazione ANAS consiste nella fusione delle due compagnie nazionali del trasporto ferroviario e della gestione della rete autostradale in un unico colosso della mobilità<sup>6</sup>, con l'obiettivo di integrare le infrastrutture viarie e ferroviarie in un sistema di trasporti coerente attraverso la concertazione nello sviluppo di nuove strade e ferrovie.

L'integrazione della mobilità su ferro e su gomma avverrebbe principalmente tramite snodi di interscambio dei flussi di traffico per lo più passeggeri, costituiti da stazioni ferroviarie (per le quali si prevede la realizzazione di 30.000 nuovi parcheggi nel prossimo decennio) connesse alle principali direttrici di traffico su gomma; esemplare in tal senso è il progetto di adeguamento della stazione di Vicenza centrale alla nuova linea dell'Alta Velocità nel quale sono previste importanti opere stradali e di trasporto per connettere la stazione alle principali direttrici del traffico su gomma.

Viene da chiedersi a questo punto, quale sarà la sorte del trasporto merci su ferro, ridotto sempre più all'osso a causa di recenti ristrutturazioni aziendali (seguite alla creazione di MERCITALIA, la nuova compagnia ferroviaria di logistica e merci di FSI) a fronte delle mire di FSI sulla mobilità su gomma, o che futuro avrà il trasporto ferroviario veloce che sta costando miliardi al contribuente italiano e di cui già si prepara la privatizzazione, o ancora che ne sarà del trasporto regionale all'interno del nuovo piano industriale del gruppo FSI da cui risultano evidenti le mire della holding sul trasporto pubblico locale e di lunga percorrenza su gomma con l'implementazione del parco autobus di Busitalia.

Infatti, il quadro delineato dalle politiche comunitarie e nazionali appare più che mai torbido e ricco di contraddizioni: se da un lato si dimostra di seguire i pacchetti europei all'insegna della liberalizzazione del mercato trasportistico mediante la privatizzazione dei servizi con il conseguente ed inevitabile aumento della concorrenza, dall'altro il capitalismo italiano sembra incapace di far fronte alle sfide poste dal nuovo scenario senza il sussidio dello stato.

---

<sup>6</sup> Risale al 22 dicembre 2017 l'approvazione dei decreti del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e dell' Economia e Finanza necessari al conferimento di ANAS al gruppo FSI.

Così mentre da una parte amministratori e manager delle grandi compagnie di trasporto nazionali non esitano ad adottare politiche di ristrutturazione e razionalizzazione aziendale per abbattere i costi (determinando un peggioramento delle condizioni lavorative nelle ferrovie e nell'indotto) e guadagnare margini di profitto e di competitività sui mercati anche a discapito della qualità e della sicurezza dei servizi offerti, dall'altra lo stato finanzia l'implementazione infrastrutturale limitatamente a quei servizi attorno ai quali si coagulano gli interessi delle grandi lobbies delle costruzioni e della mobilità, oltre a farsi carico dei costi e delle esternalità che inciderebbero altrimenti sul bilancio di queste stesse compagnie.

Mediante una pioggia di finanziamenti lo stato garantisce i profitti ed il saldo positivo dei bilanci delle compagnie di trasporto pubblico piuttosto che dei grandi consorzi delle costruzioni, ma non il benessere pubblico attraverso il miglioramento delle condizioni lavorative nel settore dei trasporti o con il miglioramento della qualità di tutti i servizi della mobilità pubblica e non solamente di quelli di lusso come l'Alta Velocità.

## **Pioltello: lettera aperta dai NO TAV ai pendolari**

*Si rincorrono le notizie e le speculazioni sull'ennesima tragedia che colpisce un treno pendolari.*

*Morti, feriti, futuri invalidi, vite bruciate nel tragitto quotidiano casa-lavoro o università. Suona strana una lettera dai No Tav, abbiate pazienza, leggete queste poche righe e capirete che molto abbiamo in comune.*

*Per prima cosa possiamo serenamente dire che siamo dalla vostra parte e ci stringiamo insieme a voi in questi giorni di rabbia e dolore. L'argomento è chiaro e semplice: i treni e le linee ferroviarie sulle quali questi corrono. Sono infrastrutture pubbliche, costruite e gestite con soldi pubblici, in buona sostanza pagate da tutti e tutte noi con le tasse oltre a biglietti e abbonamenti.*

*Sia chiaro: nessuno regala nulla, chi paga siamo sempre noi.*

*Impossibile cercare le colpe di inefficienze ed aumenti in quella ragnatela burocratica di Stato-Regioni che ci si trova davanti ogni giorno.*

*Con il grafico che vi abbiamo allegato, di fonte chiara ed inequivocabile, si può però ammirare il protagonismo della classe "pendolare". **5,5 milioni di persone che si muovono ogni giorno sui treni di cui il 96% su treni regionali e metropolitane e il 4% su treni interregionali e ad alta velocità.***

***Chiarito questo concetto dobbiamo insieme capire dove i nostri soldi finiscano e come vengano spesi. Se analizziamo la complessa spesa ferroviaria scopriremo che la costruzione delle nuove linee ad alta velocità TAV assorbono invece il 90% delle risorse e solo il restante 10% viene dedicato alle "manutenzioni" delle linee pendolari.** Nella spesa totale ovviamente inseriamo anche il costo dei biglietti che paghiamo. Per fare alcuni esempi, la costruzione della linea TAV Treviglio-Brescia, inaugurata (non ancora terminata) nel dicembre 2016, costruita non lontano dall'incidente, lunga meno di 40 km, con un risparmio totale di una manciata di minuti sulla percorrenza, è costata più di 50 milioni di euro al chilometro.*

***Il Terzo Valico costerà complessivamente 6,2 miliardi di euro con un costo a chilometro di ben 134 milioni di euro.***

***Il Tav in Valsusa costerà complessivamente 9630,25 milioni di euro con un costo al chilometro di ben 167,5 milioni di euro a km (delibera CIPE 67/2017).***

***Il Tav Brescia- Verona ha un costo di 54 milioni al km, costo preventivato mancando ancora il progetto definitivo completo.***

*Stiamo parlando di opere inutili prive di seri studi sul rapporto costi/benefici.*

*Opere devastanti per i nostri territori che mettono a repentaglio la nostra salute e quella dei nostri figli.*

*Opere contro cui ci battiamo da anni e che sarebbero totalmente prive di senso anche se avessero un costo medio in linea con gli altri paesi europei (10 milioni di euro al km in Francia e 9 milioni di euro al km in Spagna).*

*Ci pare pertanto chiaro che la vera ragione per cui si investe moltissimo in alta velocità nulla ha a che fare con l'esigenza di ammodernare il paese, ma se mai con quella di ingrassare le tasche già gonfie delle grandi aziende costruttrici molto spesso implicate in gravissimi scandali.*

*La scoperta per molti di voi sarà a dir poco agghiacciante, dopo aver visto la "zeppa" di legno posta sotto al binario del deragliamento di Pioltello.*

*Cosa dovremmo avere in comune? Lo Stato italiano, tramite RFI, costruisce con i nostri soldi linee ad alta velocità per una fascia ridotta e benestante di persone distruggendo i nostri territori e al tempo stesso ci abbandona (molti di noi sono pendolari come voi) ogni giorno su treni pendolari e linee metropolitane fatiscenti e pericolose.*

*Ecco dunque la comune disgrazia.*

***Una disgrazia che a parere nostro si doveva evitare. Una disgrazia che però deve trovare giustizia.***

***1 febbraio 2018***

***Tratto da [www.notav.info](http://www.notav.info)***

### **3 In conclusione... perché siamo NO TAV**

Il TAV (che a Vicenza è TAC – Treno ad Alta Capacità) non è solamente una grande opera inutile dal punto di vista dei trasporti, esosa per le casse dello stato e devastante per il territorio.

Il disegno di quest'opera nasce e si sviluppa all'interno di processi storici, economici e politici determinati dal sistema di clientele tipico della prima repubblica che si riproduce pressoché immutato fino ai giorni nostri e dalla progressiva privatizzazione dei servizi e delle aziende pubbliche attraverso i pacchetti delle politiche comunitarie di liberalizzazione.

Il risultato:

Nel quadro che viene così a delinearsi, le lobbies delle costruzioni piuttosto che le grandi holding del trasporto pubblico risultano capaci di mobilitare nel proprio interesse finanziamenti statali ingenti attraverso le concessioni dei grandi appalti delle infrastrutture nazionali o mediante la sottoscrizione dei contratti di programma siglati principalmente con il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti. Ne deriva un vero e proprio saccheggio delle risorse pubbliche le cui conseguenze sono profitti per le aziende e debito pubblico per i contribuenti e le generazioni future.

In gioco, però, non ci sono solamente i nostri soldi.

Le grandi opere come il TAV, infatti, sortiscono un impatto diretto anche su di un'un'altra tipologia di risorse: il suolo, l'acqua, l'aria, il paesaggio, ecc. incidendo profondamente sugli assetti territoriali dei luoghi che attraversano, con importanti ricadute non solo dal punto di vista ambientale ma anche urbanistico, viabilistico e della qualità della vita di chi quei luoghi li vive e li abita.

In tal senso si potrebbe citare ad esempio il caso della linea AV/AC Bologna - Firenze la cui realizzazione (costata la vita a 5 operai) ha sortito un impatto devastante sulle risorse acquifere del Mugello, dove sono scomparsi 57 km di fiumi e torrenti, 37 sorgenti, 30 pozzi e 5 punti di ricarica della rete idrica locale.

Infine, vanno presi in considerazione anche gli effetti che questo tipo di politiche predatorie determinano sul servizio di trasporto pubblico e sulla qualità delle condizioni di lavoro di chi è impiegato nel settore.

Dal momento che si parla di TAV, ovvero di trasporto ferroviario veloce e a lunga percorrenza, sorge naturale chiedersi quale sia l'utente tipico al quale si rivolge questa tipologia di servizio.

Quando pensiamo ai treni ad alta velocità infatti non ci vengono certo in mente i lavoratori pendolari o gli studenti che prediligono solitamente il trasporto regionale, più economico e a breve-media percorrenza, quanto, piuttosto uomini d'affari, viaggiatori o turisti, una categoria di utenza con maggiori possibilità economiche, disposta a pagare gli accresciuti costi di un servizio di trasporto ferroviario di prima classe.

Una suddivisione dell'utenza questa, fondata su base classista e che ricalca fundamentalmente la divisione del lavoro in ferrovia tra chi è impiegato nei servizi di punta del gruppo FSI e chi invece si ritrova occupato nei servizi di second'ordine come la logistica ed il trasporto merci, oppure nell'indotto, con condizioni contrattuali e lavorative decisamente peggiori.

Le contraddizioni che questo treno porta con sé, quindi, ricalcano la generale tendenza alla polarizzazione della ricchezza ed al progressivo incremento delle disparità sociali che viviamo quotidianamente sulla nostra pelle.

Per questo siamo NO TAV, perché:

- 1 TAV è sinonimo di profitto per i consorzi concessionari degli appalti e per FSI che ne ha fatto il proprio fiore all'occhiello: un business da esportare nel mondo;
- 2 TAV significa saccheggio delle finanze pubbliche;
- 3 TAV è consumo e devastazione del territorio e dei beni comuni;
- 4 TAV significa trasporto ferroviario di classe: esclusivo, accessibile solo a un'utenza privilegiata, mentre per tutti gli altri c'è il trasporto pubblico locale inefficiente, sgangherato e pericoloso.

Dire NO a questo treno vuol dire lottare contro i processi di sfruttamento delle risorse collettive e dei territori; significa opporsi alla riorganizzazione del lavoro all'insegna di un sempre maggiore sfruttamento e di una sempre più iniqua ripartizione della ricchezza.

Opporsi al TAV quindi, per tornare ad essere protagonisti del nostro presente senza lasciare che siano gli interessi delle lobbies delle costruzioni o delle holding dei trasporti a manovrare gli assetti e il futuro dei luoghi in cui viviamo o nei quali lavoriamo, determinando la qualità della nostra vita.



## APPENDICE

### Il TAV tra Verona e Vicenza

La tratta dell'Alta Velocità /Alta Capacità VR-PD si inserisce nella trasversale Torino-Milano-Venezia (TO-MI-VE) che a sua volta fa parte della rete di trasporti trans-europea denominata TEN-T: una rete pensata per rafforzare le connessioni e gli scambi tra i paesi europei da Lisbona fino a Kiev ma di fatto, mai implementata ed il cui progetto risulta essere stato sospeso se non definitivamente abbandonato dai paesi iberici e dell'Europa orientale.

L'Intervento di implementazione della trasversale ferroviaria TO-MI-VE prevede quindi il quadruplicamento dei binari lungo l'intero asse ferroviario. Le caratteristiche delle nuove linee che si andranno a realizzare, però, non sono uniformi lungo tutto il tracciato. Per esempio, tra il Piemonte e la Lombardia si è già provveduto all'edificazione delle due nuove coppie di binari con caratteristiche conformi alle circolazioni di treni ad Alta Velocità (velocità superiori ai 250 km/h) mentre in Veneto, la linea ferroviaria in progetto non presenterà le caratteristiche proprie delle linee del TAV come per esempio, l'alimentazione elettrica a 25.000 Kv necessaria per far sfrecciare un convoglio ai 300 km/h.

Per la nostra regione si parla, infatti, di *Alta Capacità (AC)*. Ciò significa che mediante la costruzione di due nuove coppie di binari potranno circolare più convogli ogni ora.

Una scelta, questa, necessaria a fronte degli esigui spazi di rincorsa e di decelerazione disponibili per i convogli ferroviari del treno veloce in un contesto come quello veneto nel quale è presente una grande stazione ferroviaria ogni 30 km circa.

Nonostante questo, la linea che si andrebbe a realizzare è comunque concepita per la circolazione del traffico ferroviario veloce e di lunga percorrenza, ovvero per le frecce e non per i treni regionali o merci che continuerebbero a circolare sull'attuale linea storica.

Riportiamo di seguito ed in modo sintetico alcuni dati generali circa estensione, costi, tempi e fondi disponibili per la linea ad Alta Capacità Verona-Padova che possono aiutare a farsi un'idea dell'entità di questa ennesima grande opera:

Estensione totale:	76,5 km
Costi totali:	4.834 milioni di euro
Tempi di realizzazione:	10 anni
Lotti di realizzazione:	<p>1. Verona-Bivio Vicenza:  - estensione: 44,250 km  - costo: 2.713 milioni di €  - tempi di realizzazione: 80 mesi</p> <p>2. Attraversamento Vicenza:  - estensione: 6,04 km  - costo: 805 milioni di €  - tempi di realizzazione: 78 mesi</p> <p>3. Vicenza - Padova:  - estensione: 25,563 km  - costo: 1.316 milioni di €  - tempi di realizzazione: nessun dato disponibile</p>
Finanziamenti disponibili:	1.514 milioni di euro Lotto 1: 1.364 milioni di euro Lotto 2: 150 milioni di euro Lotto 3: nessun finanziamento

Da quanto sopra riportato emerge quanto quest'opera sia a dir poco esosa per le casse dello stato, dal momento che il costo medio di un chilometro di Alta Capacità nella tratta Verona-Padova (VR-PD) si aggira attorno ai **63,19 milioni** di euro. Una cifra spropositata se confrontata con il costo chilometrico delle linee ad alta velocità e quindi con tutte le caratteristiche necessarie a far circolare convogli al di sopra dei 250 km/h, in altri paesi come per esempio il Giappone o la Spagna, dove il costo di un chilometro di Alta Velocità si aggira, in media, attorno ai 9,5 milioni, oppure la Francia dove il TAV costa 10 milioni a chilometro.

## **Il Primo Lotto Costruttivo: Verona – Bivio Vicenza**

Il primo lotto costruttivo della linea ad Alta Capacità Verona – Padova incomincia all'altezza della stazione ferroviaria di Verona Porta Vescovo e termina poco oltre l'abitato di Altavilla Vicentina per un'estensione complessiva di oltre 44 km. Va detto che attualmente il nodo Verona, ovvero la progettazione del collegamento ferroviario tra le stazioni di Verona Porta Nuova, dove dovrebbero giungere le due nuove coppie di binari della linea ad Alta Velocità Brescia-Verona e Verona Porta Vescovo, da dove partono le due coppie di binari dell'Alta Capacità in direzione Padova, ad oggi non ha trovato risoluzione per le evidenti implicazioni a livello urbanistico che il progetto tira in ballo per la città scaligera.

Detto questo, il primo lotto della tratta VR - PD è a sua volta suddiviso in due sub-lotti: Verona – Montebello e Montebello – Bivio Vicenza.

Tale divisione è dovuta al fatto che il progetto del primo sub-lotto ricalca seppur con l'importante variante di San Bonifacio, il progetto sviluppato dai tecnici ITALFERR nel 2003 ed approvato dal CIPE nel 2006 limitatamente al tratto da Verona a Montebello. Da Montebello ad Altavilla, invece, la progettazione è stata sviluppata ex novo.

### *Il tracciato ferroviario*

Il tracciato ferroviario del lotto Verona - Bivio Vicenza si svilupperebbe prevalentemente in affiancamento alla linea ferroviaria esistente (linea storica), interferendo talvolta con il tracciato di quest'ultima che quindi verrebbe modificato in più punti. Solamente all'altezza del comune di San Bonifacio il tracciato dell'Alta Capacità prevede un'ampia deviazione dalla linea storica, dall'estensione complessiva di 16,75 km, portandosi in affiancamento alla SP38 detta "Strada Porcilana", in modo da bypassare a sud l'abitato della cittadina veronese.

Nel corso dei lavori di realizzazione dell'Alta Capacità si prevede la riedificazione delle stazioni di Lonigo e Montebello, che sono in parte interferite dal tracciato della nuova linea ferroviaria, mentre a Montecchio Maggiore sarebbe prevista la costruzione di una nuova fermata per il traffico regionale.

Infine, dopo aver passato la stazione di Altavilla-Tavernelle il primo lotto terminerebbe nel nulla a circa 5 km dalla stazione di Vicenza.

Diverse sono le opere d'arte previste lungo il tracciato, come ponti, viadotti, ecc. alcuni di importanti dimensioni; di seguito riportiamo brevemente i dati aggregati delle caratteristiche complessive del tracciato del lotto Verona - Bivio Vicenza in modo da dare un'idea anche dell'impatto paesaggistico di un'opera che procede per la massima parte in viadotto o in rilevato.

Estensione:	44,225 km	
Comuni interessati:	Verona, San Martino Buonalbergo, Zevio, Caldiero, Belfiore, San Bonifacio, Lonigo, Montebello Vicentino, Brendola, Montecchio Maggiore, Altavilla Vicentina	
Caratteristiche tracciato:	Tratto linea in rilevato:	33.311,30 m
	Tratto linea in viadotto:	7.225,00 m
	Tratto linea in trincea:	2.141,61 m
	Tratto linea in galleria:	2.534,34 m

### *Le principali interferenze*

Lungo il tracciato sono molte le strade che vengono interferite dai nuovi binari. Le interferenze principali riguardano sicuramente l'autostrada A4 all'altezza dell'attuale casello di Verona est e delle rampe del nuovo svincolo di Montecchio Maggiore.

Per risolvere la prima di queste due importanti interferenze i progettisti hanno previsto la costruzione di un tunnel ferroviario della lunghezza di 1.900 m per sottopassare le rampe di ingresso-uscita della tangenziale di Verona est, la viabilità di adduzione al casello dell'autostrada, il canale Rosella e la stessa A4. Nel corso dei lavori di realizzazione della galleria ferroviaria risulterebbe necessario deviare temporaneamente il percorso dell'autostrada determinando un abbassamento della velocità di transito dei veicoli fino ai 90 km/h mentre le rampe di adduzione alla tangenziale est verrebbero temporaneamente dismesse e sostituite da una viabilità provvisoria.

Per quanto riguarda le interferenze con le rampe del nuovo casello di Montecchio Maggiore, invece, si prevede di attraversarle passandovi sotto.

A tal proposito, infatti, il progetto del nuovo casello autostradale dovrebbe essere rivisto, modificando il franco altimetrico delle rampe del casello che dovrebbero essere rialzate per consentire il passaggio della nuova linea ferroviaria.

Altre significative interferenze con la viabilità extraurbana ed urbana si registrano anche nei seguenti casi:

- Interferenze con la SP 38 “Strada della Porcilana”, all’altezza della variante di San Bonifacio, intercettata per ben quattro volte dal tracciato della linea TAV, rendendo necessaria la realizzazione di altrettante varianti in rilevato stradale con nuova sede rispetto all'esistente.
- Interferenza con la SP34 “Strada del Melaro”, intercettata dal tracciato del TAV all'altezza di Montecchio Maggiore rendendo necessaria la realizzazione di una variante della lunghezza di 550 m per ricollocare più a nord il manto stradale interferito.
- Diversi sono i cavalcaferrovia da Verona fino ad Altavilla Vicentina che andrebbero adeguati per consentire il passaggio della nuova linea ferroviaria. Tra tutti sicuramente significativa per via dei volumi di traffico stradale che insistono nella zona è l'interferenza registrata con l'attuale cavalcaferrovia di Via Battaglia che connette l'abitato di Alte Ceccato, a Montecchio Maggiore, al casello autostradale. Il cavalcaferrovia verrebbe demolito e rifatto per adattarlo al passaggio del TAV rendendo necessaria la deviazione di tutto il traffico che transita in via Battaglia, su via Calesella, ai margini della zona residenziale di Alte, per il tempo necessario alla realizzazione del manufatto stradale.

Oltre che strade ed autostrade la nuova linea ferroviaria intercetta, lungo il suo tragitto, una quantità di servizi e sotto-servizi quali elettrodotti, gasdotti, acquedotti, linee telefoniche, ecc. che devono, quindi, essere modificati e deviati per consentire il passaggio dell'opera.

Seicento sono le interferenze con i sotto-servizi che si contano solamente nell'ultimo tratto del primo lotto, tra Montebello ed Altavilla Vicentina.

Lo stesso discorso vale anche per la rete idrografica locale, con la quale si

registrano svariate interferenze su tutta la tratta, risolte non soltanto con l'edificazione di opere di attraversamento come ponti o viadotti, ma anche attraverso profilature, tombinamenti e deviazione degli alvei di fiumi, rogge, torrenti, scoli e canali.

Dalla sintetica esposizione delle principali interferenze che il TAV incontra lungo il proprio percorso risulta evidente quanto complesso ed impattante sia l'inserimento di un'opera di tali proporzioni nel contesto territoriale delle province venete di Verona e Vicenza, caratterizzato da un'urbanizzazione diffusa, attraversato da un fitto reticolo di strade e di fiumi oltre che da importanti infrastrutture come l'autostrada A4 e, come già si è scritto più sopra, interessato da fenomeni importanti di contaminazione delle falde acquifere.

Con l'apertura dei cantieri pluriennali dell'Alta Capacità è facile prevedere forti ricadute sui territori attraversati, non solo da un punto di vista paesaggistico ma anche ambientale, a fronte dell'impatto sulla rete idrografica superficiale e profonda, oltre che sotto l'aspetto della mobilità e, più in generale, della qualità della vita dei cittadini e residenti.

### *Fabbisogno materiali e flussi di traffico*

Non è solamente l'opera in sé ad impattare sull'ambiente, l'ecosistema e sulla qualità della vita degli abitanti delle zone che questa attraversa; per oltre 6 anni, sull'intero territorio interessato dall'Alta Capacità si apriranno cantieri, circoleranno mezzi d'opera e camion per trasportare i materiali necessari al consolidamento e all'edificazione di rilevati, viadotti, trincee o gallerie.

Si stima, infatti, che per i lavori di costruzione del primo lotto della linea AC Verona-Padova sarà necessario movimentare le seguenti quantità di materiali:

Fabbisogni e movimentazioni materiali Lotto_1:	<ul style="list-style-type: none"><li>• Materiali da scavo complessivamente prodotti: 4.258.788,00mc</li><li>• Fabbisogno materiali linea ed opere connesse: 7.543.229,00mc</li><li>• Approvvigionamento da cave: 6.017.347,00 mc</li><li>• Riutilizzo materiali da scavo sulla linea: 1.525.882 mc</li></ul>
---	---

	<ul style="list-style-type: none"><li>• Utilizzo materiali da scavo per rimodellamento cave: 2.171.189mc</li><li>• Rifiuti da scavi: 561.717,00 mc</li></ul>
--	--

Come si può notare, sarà possibile riutilizzare solamente una piccola parte dei materiali di risulta degli scavi di fondazione delle opere della nuova linea ferroviaria mentre la massima parte del fabbisogno di ghiaie, terre, sabbie ecc. dovrà essere approvvigionato da cava, cioè attraverso mezzi d'opera, su gomma. Per limitare i disagi per il traffico è stata prevista la realizzazione di una pista lungo linea di cantiere che segue il fronte di avanzamento dei lavori ma ciò non sarà ovviamente sufficiente a sgravare totalmente la viabilità locale dal traffico di cantiere.

Secondo quanto previsto dalla struttura analitica di progetto, infatti, la maggior parte del materiale necessario verrà fornito nell'arco di 23 mesi. La media oraria del traffico di cantiere stimato per il periodo di picco delle forniture sull'intero lotto, si aggira attorno ai 218 viaggi/ora (traffico di mezzi pesanti per approvvigionamento materiali), per un totale medio mensile di 36.671 viaggi. Il picco massimo di traffico da cantiere verrà toccato nel corso del ventinovesimo mese di lavori, durante il quale si prevede una media oraria di circa 380 viaggi da o per i cantieri, per un totale mensile di 66.827 viaggi.

Chiaramente i flussi di traffico indicati riguardano l'intero lotto ed interessano differenti tipologie di viabilità: da quella locale a quella autostradale. Ad esser stati presi in considerazione sono stati sia i flussi di mezzi pesanti per l'approvvigionamento materiali cava-cantiere, sia il traffico cantieri-cave per il conferimento dei materiali di risulta dei lavori. Le cave dalle quali verrebbero estratti i volumi di materiali necessari alle lavorazioni o presso le quali verrebbero conferiti i materiali di risulta sono prevalentemente cave di mercato già esistenti e dislocate tra Verona ovest, Vicenza e Treviso (7 sono le cave in provincia di Verona, 3 in provincia di Vicenza ed una nel trevigiano) mentre un quantitativo cospicuo di terre e ghiaie per rilevati (3 milioni di mc circa) giungerebbe dai lavori di escavazione del nuovo bacino ad uso irriguo che si progetta di realizzare nel comune di Zevio (VR), sul fiume Adige.

## *Cantierizzazione*

I cantieri del primo lotto costruttivo Verona-Bivio Vicenza sono stati progettati per assolvere ad una pluralità di funzioni differenti; vi sono quindi diverse tipologie di cantiere che corrispondono alle diverse lavorazioni necessarie per realizzare l'Alta Capacità:

- Campi Base: assolvono alla funzione amministrativa, gestionale e dirigenziale; in essi si trova la Sede Impresa oltre agli uffici, ai dormitori ed ai vari servizi per il personale.
- Cantieri Industriali: in essi si trovano le strutture produttive indispensabili per la realizzazione delle principali opere d'arte (gallerie, ponti, viadotti, ecc.) come, per esempio, l'impianto di betonaggio o di fabbricazione travi.
- Cantieri Tecnologici: in genere vengono realizzati in prossimità dei cantieri di armamento; in essi viene curato l'approntamento e l'installazione della parte impiantistica relativa alla nuova linea ferroviaria.
- Cantieri di Armamento: devono essere collegati alla linea ferroviaria esistente e devono necessariamente essere realizzati a ridosso del tracciato della linea in progetto in quanto in essi avviene lo stoccaggio ed il posizionamento dei binari e del materiale rotabile.
- Cantieri Operativi: cantieri nei quali vengono realizzate opere d'arte (ponti, viadotti) specifiche.

A fronte delle tipologie di cantiere sopra elencate, la cantierizzazione del primo lotto è stata organizzata suddividendo i 44km di linea da realizzare in 5 tratti denominati Tratti-Linea. Per ciascun Tratto-Linea si prevede l'apertura di diversi cantieri a seconda delle opere da costruire e di almeno un campo base.

In tutto le aree di cantiere previste lungo l'intera tratta sono 18 ed hanno un'estensione complessiva di circa 939.862 mq.

Di seguito riportiamo in modo schematico i dati della cantierizzazione del primo lotto dell'Alta Capacità Verona-Bivio Vicenza suddivisi per Tratti-Linea, nei rispettivi sub-lotti di realizzazione dell'opera.

<b>I sub-lotto: Verona – Montebello Vicentino</b>	
<b>TRATTO LINEA 1</b>	
Campo base VR Est:	Superficie: 41.039 mq Durata: 80 mesi Unità abitative: 220 operai, 60 impiegati
Cantiere industriale S. Martino con area operativa annessa:	Superficie: 39.758 mq Durata: 66 mesi
Cantiere armamento S.Martino:	Superficie: 160.340 mq Durata: 72 mesi
Cantiere tecnologico S. Martino:	Superficie: 26.820 mq Durata: 72 mesi
Cantiere operativo S. Martino:	Superficie: 37.439 mq Durata: 66 mesi
Cantiere operativo Fibbio:	Superficie: 25.580 mq Durata: 66 mesi
<b>TRATTO LINEA 2</b>	
Campo Base Belfiore:	Superficie: 41.857 mq Durata: 80 mesi Unità abitative: 140 operai, 60 impiegati
Cantiere industriale Belfiore ed area operativa annessa:	Superficie: 33.670 mq Durata: 66 mesi
Cantiere operativo Belfiore:	Superficie: 43.260 mq Durata: 66 mesi
<b>TRATTO LINEA 3</b>	
Campo base Lonigo:	Superficie: 45.130 mq Durata: 80 mesi Unità abitative: 320 operai, 80 impiegati
Cantiere industriale S. Bonifacio ed area operativa annessa:	Superficie: 36.210 mq Durata: 66 mesi

Cantiere operativo Alpone:	Superficie: 51.524 mq Durata: 66 mesi
Cantiere operativo S. Bonifacio:	Superficie: 43.680 mq Durata: 66 mesi

<b>Il sub-lotto: Montebello Vicentino – Bivio Vicenza</b>	
<b>TRATTO LINEA 4-5</b>	
Campo base Montebello:	Superficie: 41.370 mq Durata: 80 mesi Unità abitative: 320 operai, 70 impiegati
Cantiere industriale Guà ed area operativa annessa (Montebello)	Superficie: 92.470 mq Durata: 66 mesi
Cantiere armamento Guà (Montebello)	Superficie: 92.470 mq Durata: 98 mesi
Cantiere tecnologico Guà (Montebello)	Superficie: 49.320 mq Durata: 98 mesi
Cantiere operativo Montecchio	Superficie: 37.925 mq Durata: 66 mesi

### *L'impatto acustico e da vibrazioni*

Oltre alle interferenze ed agli impatti dovuti al tracciato piuttosto che ai cantieri vanno tenute in considerazione anche le ricadute in termini di rumore e vibrazioni generate sugli edifici affacciati sulla ferrovia, dal passaggio dei treni ad alta velocità una volta che la linea ferroviaria sia stata realizzata e sia successivamente entrata in funzione.

Dalle rilevazioni compiute dai tecnici del consorzio IRICAV DUE, lungo il tracciato dell'intero lotto sono stati individuati 337 edifici esposti a livelli acustici superiori alla norma e 399 edifici esposti ad alti livelli di vibrazioni dovute al passaggio dei convogli. Per risolvere queste criticità si prevede l'installazione di barriere fonoassorbenti lungo il perimetro della linea ferroviaria e di speciali tappetini detti "sotto-ballast", installati sotto il pietrisco del sottofondo ferroviario su cui poggiano le traversine, che assorbono parte delle vibrazioni generate dal passaggio dei treni.

Non sempre le misure di mitigazione sono sufficienti ad abbattere il rumore e le vibrazioni al di sotto delle soglie stabilite per legge; in questi casi si rende necessaria la corresponsione di un'indennità al singolo ricettore esposto ad alti valori di rumore e vibrazioni.

Di seguito riportiamo in modo schematico i dati relativi all'impatto acustico e da vibrazioni e delle relative misure di mitigazione.

<b>Stima degli impatti</b>			
<b>I sub-lotto: Verona – Montebello Vicentino</b>			
Edifici con elevato impatto acustico:	128		
Mitigazione rumore:	Lunghezza barriere fonoassorbenti (m):	22.500,00	
	Altezza barriere fonoassorbenti:	Min: 2,5 m	Max: 6 m
Edifici con elevato impatto da vibrazioni:	93		
Mitigazione delle vibrazioni:	Tappetini antivibrazione (m):	7.041,00	

<b>II sub-lotto: Montebello Vicentino – Bivio Vicenza</b>			
Edifici con elevato impatto acustico:	209		
Mitigazione rumore:	Lunghezza barriere fonoassorbenti (m):	17.516,00	
	Altezza barriere fonoassorbenti:	Min: //	Max: 6 m
Edifici con elevato impatto vibrazioni:	306		
Mitigazione vibrazioni:	Tappetini antivibrazione (m):	5.071,00	

## **Il Secondo Lotto Funzionale: Attraversamento di Vicenza**

Il secondo lotto funzionale: attraversamento di Vicenza, incomincia nel comune di Altavilla Vicentina, dove si interrompeva il primo lotto Verona – Bivio Vicenza, per terminare poco oltre la stazione di Vicenza Centrale, per un'estensione complessiva di poco superiore ai 6 km.

Un lotto molto breve ma il cui sviluppo progettuale è stato particolarmente lungo e travagliato, segnato da almeno tre anni di polemiche, confronti, scontri che hanno visto come protagonista il sindaco del capoluogo berico, Achille Variati e la sua giunta comunale.

Infatti, è in gran parte merito dell'amministratore vicentino che in questo ha accolto in pieno le istanze della Camera di Commercio di Vicenza, se oggi si è giunti a presentare al ministero dell'Ambiente il progetto preliminare del secondo lotto per sottoporlo alla Valutazione di Impatto Ambientale. Un progetto del valore complessivo di 805 milioni di euro, 150 milioni dei quali destinati alle ricche compensazioni promesse da RFI in cambio della realizzazione della linea del TAV a Vicenza.

Non parliamo solo di ferrovia quindi, ma anche di strade, bretelle, viadotti e sottopassi che interessano l'intera viabilità cittadina, oltre che della realizzazione di una nuova linea di filobus urbana che connetterebbe la stazione alle aree periferiche della città.

Il TAV a Vicenza città quindi, investe l'intero assetto cittadino dal centro alle periferie, stravolgendo la viabilità urbana e l'assetto urbanistico del capoluogo con costi altissimi sia per la città che per il contribuente; infatti un singolo chilometro di TAV a Vicenza città, verrà a costare la cifra esorbitante di 133 milioni di euro, una cifra di poco inferiore al costo chilometrico dell'Alta Velocità nel terzo valico dei Giovi o in Valsusa.

### *Il Tracciato ferroviario*

Il tracciato del secondo lotto: attraversamento di Vicenza della tratta Alta Capacità VR – PD incomincia, quindi, in comune di Altavilla Vicentina. Per oltre un chilometro e mezzo la nuova coppia di binari procede in affiancamento a sud della linea esistente, con un rilevato ferroviario di altezza media di 6 m, leggermente più alto del rilevato della linea storica in modo da consentire l'attraversamento del fiume Retrone ad una quota

che rispetti le normative tecniche in materia. Dopo aver scavalcato il fiume la linea del TAV verrà spostata sul sedime dell'attuale linea storica che subirà una deviazione di tracciato in nuova sede fino alla stazione di Vicenza Viale Roma. Tale spostamento in variante della linea storica si rende necessario in quanto tra Altavilla e Vicenza ovest è presente il raccordo merci ubicato a sud della linea esistente.

Giunti all'altezza della fiera, si prevede la realizzazione di una fermata sia regionale che per l'Alta Capacità, da attivare unicamente in corrispondenza di eventi fieristici. Per far posto alle banchine della nuova fermata si prevede il rifacimento dei ponti ferroviari in muratura di attraversamento della roggia Dioma e la deviazione per 200 m di un affluente della Dioma. Inoltre, dal momento che l'intera zona industriale nei pressi della fiera di Vicenza insiste su di un'area ad alto rischio idraulico si rende necessaria, a monte della fermata in progetto, la realizzazione di un bacino di laminazione sul Torrente Onte, in comune di Sovizzo, per scongiurare il rischio di eventuali allagamenti.

L'ingresso della nuova coppia di binari del TAV nella stazione di Vicenza determina la completa modificazione dell'assetto della stazione ferroviaria. Si prevede infatti l'eliminazione dell'attuale *Piano Caricatore Militare*; la doppia coppia di binari della linea lenta saranno disposti a nord, al centro scorreranno i binari dell'Alta Capacità mentre a sud vi sarà lo scalo merci con sei binari di servizio.

Nei pressi del Retrone, al margine della stazione, saranno realizzati anche due binari per la Fondazione FS e due binari tronchi per il ricovero delle carrozze guaste. Infine, a nord-ovest dell'impianto saranno posizionati i binari per consentire la manutenzione del materiale rotabile e l'area posta mentre a sud-ovest vi sarà l'area destinata alla manutenzione della linea ferroviaria.

Oltre alla stazione di Vicenza sono previsti solamente lavori di impiantistica sulle attuali coppie di binari: la Treviso-Schio, che fuoriesce dalla stazione in galleria artificiale e la Milano-Venezia, affiancata alla prima in trincea profonda. Si prevede, qui, una riorganizzazione del traffico ferroviario spostando tutto il traffico lento sulla galleria artificiale della Treviso-Schio che diverrebbe Treviso-Schio-Padova, mentre il traffico veloce proseguirà nella trincea profonda della Milano-Venezia.

A completamento dell'intervento ferroviario c'è l'ampliamento della sotto-stazione elettrica di Lerino, in comune di Torri di Quartesolo, che verrebbe ingrandita in modo da adattarla alle esigenze della nuova linea ferroviaria ad Alta Capacità.

### *Le principali interferenze viarie e le opere di compensazione*

Inserendosi in un contesto cittadino, la linea Alta Capacità interferisce con una quantità di viabilità e opere stradali che devono essere adeguate per far posto alla nuova coppia di binari.

Contestualmente ai lavori di risoluzione delle interferenze di natura viabilistica è prevista la realizzazione di un nuovo reticolo stradale che andrebbe ad implementare l'esistente nell'ottica di migliorare l'accessibilità ai punti strategici della città per quanto riguarda l'accesso alle infrastrutture varie, ferroviarie e commerciali; inutile dire che gli snodi del nuovo reticolo di progetto sono costituiti dalla nuova stazione di Vicenza e dalla zona fiera.

Di seguito procediamo all'enumerazione ed alla rapida descrizione delle nuove viabilità di progetto:

- ***Sottopasso di Via Olmo***, in comune di Altavilla Vicentina. Si tratta di realizzare un nuovo sottopasso tra la SP34 “strada del Melaro” e la SR11, in sostituzione di quello attualmente presente, che verrebbe dismesso a causa del passaggio della linea Alta Capacità.
  
- ***Sottopasso Viale dell'Oreficeria***, in zona Fiera, Vicenza. Si tratta della realizzazione di un nuovo sotto-attraversamento stradale della ferrovia tra la Rotatoria del Sole, sulla SR11 e Viale dell'Oreficeria in zona fiera, al fine di migliorare la viabilità al servizio del quartiere fieristico oltre che di fungere da viabilità alternativa nel corso dei lavori di demolizione e rifacimento del cavalcaferrovia di Viale degli Scaligeri, sulla tangenziale tra il casello di Vicenza ovest e Viale del Sole. In corrispondenza di Viale dell'Oreficeria è prevista la realizzazione del capolinea ovest della nuova linea di *Trasporto Pubblico Locale* (TPL).

- **Cavalcaferrovia Viale degli Scaligeri e Cavalcavia del Sole**, a Vicenza Ovest. Il cavalca-ferrovia di Viale degli Scaligeri è una delle opere stradali più importanti per la viabilità di Vicenza ovest che collega il casello autostradale alla SR11, alla SP34, al Viale del Sole. La realizzazione della nuova linea Alta Capacità e della fermata in zona fiera ne rendono necessario lo smantellamento in vista del suo adeguamento. L'intervento di rifacimento interesserà un tratto di 1200 m comprendendo non solo il cavalcaferrovia ma anche il cavalcavia sulla SR11 nonché le quattro rampe di adduzione che connettono il manufatto alla SP34 del Melaro ed alla stessa SR11. L'intervento sull'opera viaria consiste nel suo rialzamento attraverso l'adeguamento dei rilevati di approccio e delle rampe di svincolo.
  
- **Asse Viario SR11**, Vicenza Ovest. L'intervento consiste nell'adeguamento della SR11 in Viale San Lazzaro per far posto all'inserimento di due corsie dedicate al transito della nuova linea TPL prevista come compensazione per i lavori del TAV a Vicenza.
  
- **Sottopasso di Via Arsenale**, quartiere Ferrovieri, Vicenza. Si tratta di un intervento di ricucitura della viabilità urbana tra il quartiere dei ferrovieri, Viale Verona e la Stazione di Vicenza centrale dopo lo smantellamento del cavalcaferrovia di Via Ferretto de Ferretti a causa del passaggio del TAV. Nello specifico si tratta di un intervento riguardante 2,5 km di viabilità intervallata da ben cinque rotatorie e che partendo da Viale dell'Industria a Vicenza Ovest e dalla limitrofa Via dell'Arsenale, intercetta Via Granezza, in quartiere Ferrovieri ed attraverso la realizzazione del sottopasso dell'Arsenale, connette quest'ultimo a Viale Verona per terminare di fronte al nuovo parcheggio della stazione FS. A margine del potenziamento della viabilità urbana sono previsti tre percorsi ciclo-pedonali di attraversamento della linea ferroviaria:
  - *Sottopasso ciclo-pedonale Via Ferretto De Ferretti;*
  - *Sovrappasso ciclo-pedonale di Via D'Annunzio;*
  - *Sovrappasso in affiancamento al cavalcaferrovia di Via Maganza.*

- **Cavalcaferrovia Via Maganza**, quartiere Ferrovieri, Vicenza. Si tratta della realizzazione di un nuovo cavalcaferrovia lungo 220 m che connette Via Maganza con la rotatoria in progetto di fronte al nuovo parcheggio della stazione FS.
- **Nodo Stazione Via Roma**, Vicenza centro. Il progetto prevede la realizzazione di una nuova viabilità parallela a tutto il fronte della stazione che consenta la connessione tra i nuovi assi viari di Via Maganza e Via dell'Arsenale e viale Venezia.
- **Cavalcaferrovia Viale Camisano e Cavalcavia Viale Serenissima**, Vicenza Est. Viale Camisano e Viale Serenissima costituiscono arterie viarie fondamentali che connettono la zona meridionale di Vicenza e la SR11 con il casello autostradale di Vicenza Est e la Tangenziale Sud. Gli interventi previsti sono di potenziamento infrastrutturale per garantire il passaggio della nuova linea TPL sul cavalcaferrovia di Viale Camisano nei pressi del quale si trova il capolinea est. Contestualmente si prevede di realizzare una nuova viabilità passante, sfasata rispetto a quella esistente, in modo da creare un'asse stradale continuo tra Viale Camisano e Viale Serenissima che garantisca il rapido raggiungimento della stazione di Vicenza Centrale anche da Vicenza Est. Su questo nuovo asse stradale è prevista la realizzazione del cavalcavia Serenissima in corrispondenza del quale saranno realizzate le rampe di collegamento alla viabilità esistente.
- **Prolungamento di Via Martiri delle Foibe**, Vicenza Est. Nell'ambito del potenziamento della viabilità di Vicenza est si prevede il prolungamento di Via Martiri delle Foibe fino a Viale Serenissima ed alla SR11 sottopassando Viale Camisano.
- **Nuova Linea TPL**. Nell'ambito degli interventi di riassetto della mobilità cittadina in conseguenza alla realizzazione della nuova linea Alta Capacità, è prevista anche la realizzazione di una nuova linea di trasporto pubblico locale lunga poco meno di 12 km che

attraversa la città da ovest ad est, con i capolinea ubicati rispettivamente in zona Fiera ed in Viale Serenissima.

La linea che partirà dalla Zona Fiera, passerà per la stazione FS in Viale Roma, per il nuovo tribunale a Borgo Berga e per l'università, servendo anche due aree in cui è prevista la realizzazione di nuovi progetti residenziali: l'area ex Noaro ed ex Enel. La linea sarà costituita da bus elettrici senza fili dotati di batterie con punti di ricarica ad ogni fermata ed ai capolinea.

Dalla lunga lista di opere compensative emerge l'importanza attribuita dai progettisti di ITALFERR e del consorzio IRICAV DUE alla stazione di Vicenza in Viale Roma che costituisce il baricentro attorno al quale ruota tutta la rete di opere viarie e di trasporto appena descritta.

La nuova stazione infatti funzionerà come vero e proprio polo intermodale della mobilità cittadina, regionale e nazionale, nella quale i servizi di trasporto ferroviario e di trasporto urbano ed extraurbano su gomma, vengono accorpati nella medesima struttura (l'attuale stazione SVT infatti viene smantellata per lasciare il posto al nuovo fabbricato viaggiatori della stazione FS ed a nuovi parcheggi), dotata di ampi parcheggi, ben connessa al centro ed ai quartieri cittadini circostanti mediante diversi percorsi ciclopedonali e collegata alle principali infrastrutture stradali della provincia.

Un progetto che ben rispecchia quelle che sono le linee guida e le dichiarazioni di intenti espresse nel piano industriale del gruppo FSI, divenuta dal 2018 una super-holding della mobilità integrata con l'accorpamento di ANAS, estendendo le proprie mire anche al trasporto su gomma.

### *L'impatto dell'opera*

Dal momento che attraversa un territorio densamente urbanizzato la nuova linea Alta Capacità e le opere ad essa correlate sortiscono un impatto importante su edifici e sotto-servizi.

Per quanto riguarda questi ultimi si stima che siano 57 le interferenze della nuova linea ferroviaria in soli 6 km mentre quelle della nuova linea TPL, che misura una lunghezza quasi doppia, sono ben 192.

Complessivamente vengono intercettate dal TAV e dalle opere connesse:

- *46 linee telefoniche e fibra ottica*
- *39 gasdotti*
- *19 condotte fognarie*
- *98 linee elettriche*
- *29 condotte idriche*
- *1 condotta convogliante idrocarburi*
- *1 metanodotto*
- *16 condotte per il teleriscaldamento*

Se l'impatto in con i servizi e sotto-servizi non è certo di modesta entità lo stesso vale per l'interferenza dell'opera con l'edificato.

Il tracciato ferroviario e della nuova viabilità, infatti, impatta con 21 edifici, per un'estensione totale di 24.811 mq, dei quali 6.440 mq a destinazione abitativa, 8.180 con destinazione commerciale, 2.942 con destinazione dirigenziale e negozi, 942 mq con destinazione artigianale e 6.307 mq adibiti aree di magazzino e deposito.

Notevole è il numero anche degli edifici ricettori dal punto di vista dell'impatto acustico. Per quanto riguarda quest'ultimo, infatti, sono stati censiti 1.058 ricettori per i quali si prevede l'installazione al margine della nuova linea AV/AC e delle opere viabilistiche connesse di ben 9.518 m di barriere fonoassorbenti dell'altezza variabile tra i 4,5 ed i 7,5 m. Non vi sarebbero, invece, particolari criticità dal punto di vista delle vibrazioni.

### *Cantierizzazione*

Per realizzare il secondo lotto dell'Alta Velocità a Vicenza si prevedono circa 6 anni e mezzo di lavori in città, con l'apertura di 7 cantieri, 3 aree tecniche (aree per lo stoccaggio dei materiali di costruzione in prossimità di singole opere da realizzare) e 2 aree di stoccaggio (destinate allo stoccaggio di terre da scavo ed ubicate alle estremità occidentale ed orientale della città).

Nello specifico si prevede l'apertura di:

- *1 Campo base*
- *1 Cantiere d'armamento*
- *5 Cantieri operativi*

Mentre i materiali movimentati necessari alla realizzazione delle opere in progetto o di risulta dalle lavorazioni a queste connesse si aggirano attorno a diversi milioni di metri cubi.

Un notevole impatto, quindi, quello dei cantieri, che si prolungherà per un periodo di ben sei anni e mezzo, interessando tutto il territorio cittadino, da ovest ad est e che avrà pesanti ripercussioni soprattutto sulla viabilità urbana ed extraurbana.

### **Studio sul traffico ferroviario: cifre realistiche**

Ma quali saranno i “vantaggi” che il TAV porterà al territorio ed al servizio di trasporto ferroviario? Secondo quanto emerso da una recente ricerca condotta dai comitati di Brescia e Verona sul traffico ferroviario nella tratta Brescia-Verona-Padova, l'attuale linea ferroviaria ha ancora un buon margine residuale di assorbimento del traffico ferroviario che anzi, negli ultimi dieci anni risulta essere addirittura diminuito:

ANNO	TRENI/GIORNO	MERCI	LUNGA PERCORRENZA	REGIONALI
2007	158	68	52	38
2016	135	40	55	40
DIFFERENZA	-23	28	3	2

Considerato che il livello di saturazione dell'attuale linea a doppio binario è di 250 treni/giorno risulta evidente che un intervento di potenziamento della rete ferroviaria come quello dell'Alta Capacità VR-PD non possa certo dirsi indispensabile, né utile per abbattere i tempi di percorrenza dei convogli ad Alta Velocità che, sulle tratte inferiori ai 150 km non hanno modo di raggiungere velocità significative.