

VVOX

<http://vvox.it/2015/01/15/tav-vr-pd-propaganda-go-go/>

Business 15 gennaio 2015



Erasmo Venosi

Tav Vr-Pd, propaganda a go go



Il battage mediatico sullo studio di fattibilità per l'attraversamento del territorio vicentino della cosiddetta Alta Velocità, in finale di partita si è arricchita di nuove perle (per porci). Il mantra *abbaglia tordi* è quello della **compensazione ambientale** e del bacino di traffico per avere la fermata a Vicenza del treno veloce. Il tutto condito dal presunto rilancio che avrebbe il progetto di metropolitana di superficie.

In via preliminare va considerato il deficit di bilancio dello Stato 2014, pari a 48,4 miliardi di euro. Circa 2,2 miliardi di questo disavanzo derivano dall'incremento di costo, *in 4 mesi*, del progetto dell'alta velocità Brescia-Padova. Pertanto l'aumento della pressione fiscale nel bilancio triennale dello Stato (GU 29 dicembre 2014) deriverà anche dalla stura dei costi del progetto Bs-Vr-Pd. Sul bacino di traffico, "stimato" sui desideri dei proponenti, meglio astenersi dal fare considerazioni. E' pura propaganda mediatica, per ingannare la pubblica opinione. Come noto è nello **studio d'impatto ambientale** che si stima la fattibilità economica dell'opera, ma non purtroppo anche quella finanziaria. Un minimo di scientificità nel determinare i volumi di traffico si riscontra solo

nello studio d'impatto ambientale, che segue il progetto preliminare e dove in seguito i flussi di traffico sono controllati con il modello SIMPT del Ministero dei trasporti.

Delle note ufficiali sull'argomento le abbiamo, anche se sono datate. I dati della verifica fatta dal gruppo di esperti nominati dal Parlamento con DM 583/1999. A seguito di modellizzazione, che teneva conto della correlazione tra traffico e parametri macroeconomici (andamento PIL, occupazione, saldo partite correnti e altro), per derivarne l'andamento del traffico a infrastrutture realizzate si arrivava a un numero di treni veloci pari a 8 sulla Milano-Venezia e 38, con fermate intermedie! Considerando i dati ufficiali forniti da Rfi, esiste una capacità residua sulla Verona-Vicenza-Padova di 108 treni il giorno. Due punti fermi: le fermate dipendono unicamente dalla domanda di trasporto di alta velocità; per raggiungere i 250 Km/h, a un Etr 500 in composizione standard, necessitano 23 Km e circa 8 per la fermata, sommando i 5,4 Km dello spazio di frenatura e 1,6 come margine di sicurezza. Distanze tecniche del treno **superiore ai 30 km che separano Vicenza a Padova.**

Personalmente a **questo specchietto per le allodole della fermata** non ho mai creduto e, infatti, l'ex ad delle Ferrovie dello Stato, Mauro Moretti, lo aveva comunicato chiaro e tondo, che treni ad alta velocità a Vicenza non avevano senso che fermassero. Appare sempre più evidente che il progetto serve a realizzare una munifica speculazione urbanistica, con nullo effetto come ricaduta trasportistica mentre l'impatto ambientale da Montebello a Padova sarà di dimensioni rilevanti e con **cantieri che resteranno aperti per almeno 15 anni.**

A proposito delle famose compensazioni ambientali che consentirebbero di risolvere i problemi idraulici e di dissesto, **basterebbe leggere il Codice Appalti.** L'art 165 comma 3 del Codice quantifica, in un misero 2% del costo dell'opera da progetto preliminare le spese, per TUTTE le compensazioni ambientali e TUTTE le mitigazioni d'impatto ossia barriere, per il rumore e soluzioni per l'impatto da vibrazioni (tappetini sottoballast). Chiaro? Tutte le opere compensative e di mitigazione sull'intera linea Verona-Padova devono essere **contenute in massimo 120 milioni di euro.** Altro che finanziamento delle opere connesse con i soldi di un agguerrito *general contractor* come Iricav 2 con capoconsorzio Salini, che già è costretto a subappaltare il 60% delle opere.

Incredibile la posizione del borgomastro Variati, che contesta i rilievi fatti dall'Unesco e condivisi dal **Ministero dei Beni Culturali**, che è utile sapere condividerà il parere di valutazione d'impatto ambientale quando sarà presentato il progetto preliminare e voterà in sede Cipe per l'approvazione del progetto. Infine. L'affermazione che la metropolitana (SFMR) sarebbe accelerata da questo meta studio di fattibilità fa parte anch'essa della propaganda: non esiste nemmeno il progetto, e per i contenziosi con la **società Net Engineering che ha redatto il progetto di SFMR**, passato dai 5 milioni di costo a 30 milioni, la Regione Veneto il mese scorso ha subito l'onta del sequestro di beni a seguito di decreto ingiuntivo. Altro che accelerazione dei tempi! Alta capacità vuol dire molti treni, sia passeggeri sia merci. Alta velocità, da regolamento UE, è quando si superano i 160 km/h e lo è anche per l'ingegneria ferroviaria, perché dopo i 160 Km/h varia la distanza tra i binari. Qui c'è una grande distanza fra le promesse e la realtà.