

## ATTO CAMERA

### INTERROGAZIONE A RISPOSTA SCRITTA 4/14036

#### Dati di presentazione dell'atto

Legislatura: 16  
Seduta di annuncio: 554 del 29/11/2011

#### Firmatari

Primo firmatario: [FAVA GIOVANNI](#)  
Gruppo: LEGA NORD PADANIA  
Data firma: 29/11/2011

Elenco dei co-firmatari dell'atto

Nominativo co-firmatario	Gruppo	Data firma
<a href="#">STUCCHI GIACOMO</a>	LEGA NORD PADANIA	29/11/2011

#### Destinatari

Ministero destinatario:

- MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

Attuale delegato a rispondere: MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI delegato in data 29/11/2011

Stato iter: IN CORSO  
Atto Camera

Interrogazione a risposta scritta 4-14036  
presentata da  
GIOVANNI FAVA  
martedì 29 novembre 2011, seduta n.554

FAVA e STUCCHI. -  
Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.  
- Per sapere - premesso che:

nell'ambito del programma triennale e decennale degli investimenti prioritari Società Ferrovie dello Stato s.p.a. è stata autorizzata a provvedere alla realizzazione della linea ferroviaria Milano-Napoli, a norma dei decreti del Ministro dei trasporti di concerto con il Ministro del tesoro del 30 aprile 1990, n. 48/T, e del 16 maggio 1991, n. 71/T, e dei contratti di programma stipulati tra il Ministero dei trasporti e le Ferrovie dello Stato in data 23 gennaio 1991, 29 dicembre 1992, nonché 25 marzo 1996;

la concessione della progettazione esecutiva e della costruzione, nonché dello sfruttamento economico per cinquanta anni del sistema alta velocità, è stata affidata alla TAV s.p.a.;

in data 27 luglio 1995, la regione Toscana e il Ministero dei trasporti, le Ferrovie dello Stato s.p.a., la TAV s.p.a. hanno sottoscritto un accordo quadro sul «quadruplicamento veloce della tratta ferroviaria Bologna-Firenze, Sviluppo del Servizio Ferroviario Regionale e Trasporto merci su

ferrovia», avente in allegato l'accordo «Preliminare» per l'attraversamento di Firenze;

in data 24 aprile 1997 è stato, altresì, sottoscritto uno specifico «Protocollo di intesa» per la definizione del tracciato della tratta terminale Alta Velocità Bologna-Firenze dal chilometro 71+500 all'innesto nel nodo di Firenze, del tracciato del passante del nodo Alta Velocità di Firenze e della localizzazione della stazione Alta Velocità;

il 28 gennaio 1998 i firmatari del suddetto protocollo di intesa hanno sottoscritto l'atto aggiuntivo allo stesso in cui si definivano il tracciato del passante Alta Velocità nella zona Fortezza - Belfiore - Macelli e la collocazione della stazione Alta Velocità per la parte fuori terra e per la parte sotterranea e le modalità di cantierizzazione dei lavori;

l'approvazione delle opere può essere così scaricata nelle tappe che seguono:

a) il passante e la stazione Alta Velocità sono state approvate con conferenza di servizi del 3 marzo 1999 - in seno alla quale si sarebbe svolta la procedura di valutazione di impatto ambientale dell'opera - e del 28 dicembre 2003, in virtù delle modifiche sostanziali apportate al progetto che si sono succedute nel tempo;

b) il progetto di sistemazione a piano regolatore generale ferroviario tra le stazioni di Firenze Castello e Firenze Rifredi e per la realizzazione del dispositivo infrastrutturale del cosiddetto «scavalco» è stato approvato nell'ultima conferenza di servizi del 22 luglio 2005; dall'iter di approvazione dell'opera sembrerebbe che il progetto per la realizzazione del passante e della stazione sotterranea sia stato approvato sprovvisto di legittima valutazione di impatto ambientale e in assenza di autorizzazione paesaggistica e che i lavori siano iniziati in violazione delle prescrizioni ambientali;

sulla base della documentazione esaminata, risulterebbe che:

a) l'opera è di limitata utilità per ammissione dello stesso Ministero e comporta un sacrificio economico non commisurato ai limitati benefici che essa è destinata a produrre;

b) non esiste l'autorizzazione paesaggistica con riferimento a tali lavori;

c) anche se si ritenesse esistente un'eventuale autorizzazione paesaggistica, la sostanziale integrale differenza del progetto rende necessaria una nuova procedura di Valutazione di impatto ambientale;

d) l'inizio dei lavori di scavo delle gallerie e della stazione è di dubbia legittimità perché a tutt'oggi non paiono rispettate le prescrizioni ambientali, tra cui anche la destinazione delle terre di scavo, cosicché gli scavi sono in corso quando ancora non si può sapere se, quando e dove saranno destinate le terre che saranno prodotte -:

se il Ministro sia a conoscenza di quanto esposto in premessa, se non si intenda accertare con la massima urgenza la legittimità o meno dell'opera, stante il fatto che essa - per stessa certificazione ministeriale - presenta evidenti rilievi critici per quanto riguarda il bilancio fra risorse e tempi necessari alla realizzazione del passante da un lato, e l'esiguità degli effetti attesi, in termini di capacità ed efficienza dell'intero sistema ferroviario, dall'altro e, posto che l'opera è in corso di realizzazione, se non si intenda sospendere i lavori iniziati in assenza del rispetto delle prescrizioni ambientali minime in punto di recupero delle terre di scavo. (4-14036)

se il Ministro sia a conoscenza di quanto esposto in premessa, se non si intenda accertare con la massima urgenza la legittimità o meno dell'opera, stante il fatto che essa - per stessa certificazione ministeriale - presenta evidenti rilievi critici per quanto riguarda il bilancio fra risorse e tempi necessari alla realizzazione del passante da un lato, e l'esiguità degli effetti attesi, in termini di capacità ed efficienza dell'intero sistema ferroviario, dall'altro e, posto che l'opera è in corso di realizzazione, se non si intenda sospendere i lavori iniziati in assenza del rispetto delle prescrizioni ambientali minime in punto di recupero delle terre di scavo.

(4-14036)