

**Al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali
Divisione II Sistemi di Valutazione Ambientale
Via Cristoforo Colombo 44, 00147 Roma**

MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA
DEL TERRITORIO E DEL MARE
Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali

REGISTRO UFFICIALE - INGRESSO
Prot. 0003650 DVA del 12/02/2016

Vicenza, li 04/02/2016

**OGGETTO: OSSERVAZIONI RELATIVE AL PROGETTO "LINEA AV/AC VERONA -
PADOVA, SUB TRATTA VERONA - VICENZA, 2° SUB LOTTO
MONTEBELLO VICENTINO - BIVIO VICENZA"**

Il sottoscritto Dott. Sidoti Gianluca, , ivi residente in

Il sottoscritto Dott. Tonello Angelo,

in relazione a quanto in oggetto;



PRENDENDO ATTO

Che:

1. il progetto del collegamento ferroviario AV/AC Verona - Padova ha per obiettivo il quadruplicamento, con caratteristiche di alta velocità/alta capacità, della tratta Verona-Padova;
2. la realizzazione della tratta AV/AC Verona-Vicenza-Padova costituisce parte della trasversale est-ovest Torino-Milano-Venezia, inserita nel Corridoio Europeo Mediterraneo;
3. la "tratta veneta dell'asse AV/AC Milano-Venezia-Trieste (Corridoio TEN 5)" è compresa nell'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione Veneto, sottoscritta il 24 ottobre 2003, nell'ambito delle "infrastrutture di preminente interesse nazionale", confermata nella successiva Intesa Generale Quadro sottoscritta il 16 giugno 2011. L'intervento "Asse Ferroviario Corridoio 5 LYON-KIEV - Tratta AV/AC Verona Padova" è, altresì, inserito nel "X Allegato Infrastrutture al Documento di economia e finanza 2012" approvato con delibera CIPE n. 136 del 21.12.2012;
4. con nota in data 4 giugno 2003 Italferr S.p.A., in qualità di soggetto tecnico incaricato da RFI S.p.A., ha trasmesso alla Regione del Veneto il progetto preliminare e lo studio d'impatto ambientale dell'opera ai fini delle preliminari valutazioni ai sensi del D.L.vo 190/02;
5. in data 9 giugno 2003 il progetto preliminare dell'opera è stato quindi trasmesso da RFI S.p.A. al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
6. in esito a specifiche osservazioni del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e della Regione Veneto, RFI S.p.A. ha redatto uno studio integrativo che ha recepito le richieste avanzate dal MIT e dalla Regione, trasmettendo infine le relative integrazioni progettuali in data 25.1.2006;

- 7. lo studio integrativo di cui alla precedente premessa 6. prevedeva, altresì, di articolare il progetto in una 1^a fase, funzionalmente indipendente, costituita dalla realizzazione del tracciato della nuova linea AV/AC tra Verona e Montebello e tra Grisignano di Zocco e Padova, rinviando per il completamento dell'opera all'approfondimento di due alternative di tracciato per la tratta centrale;
- 8. con delibera n. 94 del 29 marzo 2006 il CIPE ha approvato, con prescrizioni e raccomandazioni, il progetto preliminare "del collegamento ferroviario AV/AC Verona-Padova, limitatamente alle tratte di 1^a fase tra Verona e Montebello Vicentino e tra Grisignano di Zocco e Padova", Per la tratta intermedia Montebello Vicentino – Grisignano di Zocco, il CIPE ha altresì individuato il solo corridoio nell'ambito del quale si colloca il tracciato, prescrivendo che "la seconda fase funzionale sarà costituita dalla realizzazione di un nuovo tracciato che sotto attraverserà, in galleria, la stazione di Vicenza fino a Settecà, in prossimità dell'attuale fermata di Lerino, e quindi proseguirà in affiancamento alla ferrovia esistente tra Lerino e Grisignano di Zocco";
- 9. con la medesima delibera il CIPE ha stabilito in 3.333 miliardi di euro il limite di spesa dell'intervento di prima fase, indicando in 4.483 miliardi di euro costo complessivo della prima e della seconda fase funzionale;
- 10. in data 29 luglio 2014 il Comune di Vicenza, la Regione Veneto, la Camera di Commercio di Vicenza, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e RFI S.p.A. firmavano in comune accordo il protocollo d'intesa al fine di sviluppare uno studio di fattibilità riguardante l'attraversamento nel territorio Vicentino della tratta AV/AC Verona - Padova;
- 11. in data 10 febbraio 2015 era pubblicata nel Bollettino Ufficiale della Regione veneto n°15 l'approvazione dello studio di fattibilità relativo all'attraversamento del territorio vicentino con la linea AV/AC Verona Padova, in ottemperanza a quanto previsto all'art. 3 del Protocollo d'Intesa sottoscritto in data 29/07/2014 dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Regione del Veneto, R.F.I. S.p.A., Comune di Vicenza e Camera di Commercio di Vicenza;
- 12. in data 28 novembre 2015 ITALFERR S.p.A. pubblicava il progetto definitivo della linea ferroviaria AV/AC Verona – Padova - I lotto funzionale Verona – Bivio Vicenza (C.U.P. F81H91000000018);

OSSERVATO

- che RFI S.p.A., in qualità di soggetto aggiudicatore, intende avviare la procedura di approvazione del progetto definitivo della tratta Verona – cd. bivio di Vicenza, per le porzioni già assentite nel progetto preliminare da parte del CIPE ai sensi dell'art. 166 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i. nonché l'iter di localizzazione e di valutazione d'impatto ambientale delle porzioni intervento non assentite, sulla scorta del progetto definitivo, indipendentemente dalla redazione e dall'approvazione del loro progetto preliminare ai sensi dell'art. 167, comma 5, del medesimo D.Lgs., conseguendo in tal modo ogni autorizzazione, approvazione e parere comunque denominato sul progetto definitivo dell'intera tratta;
- che l'attuale linea Torino – Padova (denominata linea storica per attuare un distinguo dalla linea AV/AC) è oggetto di un potenziamento tecnologico, il quale prevede la realizzazione di un nuovo apparato centrale computerizzato multi stazione contestualmente al rinnovo della maggior parte degli impianti di linea di stazione, alla rimodulazione del sistema di

distanziamento ed agli interventi per la messa a piano regolatore di alcune stazioni, con benefici in termini di miglioramento della regolarità, aumento della capacità di linea e incremento delle prestazioni dei treni merci (modulo dei binari di precedenza di alcuni impianti), intervento per fasi in corso di realizzazione;

- che secondo la relazione generale illustrativa dell'oggetto in questione (I N 0 D 0 2 D I 2 R G M D 0 0 0 0 B 0 1 B, RELAZIONE PARTE GENERALE – GENERALE RELAZIONE GENERALE ILLUSTRATIVA), il sub lotto in oggetto è suddiviso in due tratti costruttivi.
- Che secondo la RELAZIONE GENERALE IMPIANTI TECNOLOGICI dell'oggetto in questione (I N 0 D 0 2 D I 2 R G I T 0 0 0 0 S 0 2 B), il Sistema di Segnalamento previsto nel sub lotto in oggetto è il sistema ERTMS livello 2;

2

CHIEDONO

"Che siano valutati:

1. scenari alternativi tra cui "l'opzione zero", la quale va valutata sulla base delle prestazioni della linea in termini di capacità e velocità, tenendo presente che è in corso il potenziamento tecnologico della linea Torino – Padova, per cui il dato da considerare sulla capacità sarà quello derivante dagli effetti del potenziamento tecnologico.
Per compiere uno studio sulle alternative, si prenda come scenario di riferimento l'andamento del traffico ferroviario sulla tratta Verona - Padova negli ultimi 10 anni; gli scenari con il quale confrontare quello di riferimento sono:
 - quello contenuto nel progetto definitivo
 - uno scenario che preveda un aumento del traffico merci, ottenuto tramite la valutazione delle tonnellate trasferibili da strada a ferrovia, per le quali vi sia una convenienza in termini economici, e che oggi invece viaggiano su strada (riequilibrio modale);
 - uno scenario che tenga presente il completamento e la messa in esercizio dei corridoi ferroviari mediterraneo e adriatico – baltico;
 - uno scenario che tenga conto della realizzazione e attuazione del SFMR tra Verona e Padova;
2. Analisi Costi – Benefici sul lotto funzionale Verona – Bivio Vicenza;
3. Analisi Tecnico – Economica sul lotto funzionale Verona – Bivio Vicenza;
4. Che la nuova linea AV/AC sia interoperabile sul modello della tratta AV/AC Padova – Venezia Mestre, sulla quale viaggiano treni merci, treni a lunga percorrenza, treni Regionali Veloci e treni ad alta velocità;
5. Che i binari della nuova linea AV/AC siano banalizzati;
6. Che si adottino sistemi di contenimento e/o attenuazione delle vibrazioni prodotte dall'esercizio ferroviario, nei tratti che attraversano i centri abitati;
7. Che s'installino sistemi di contenimento e/o attenuazione del rumore prodotto dall'esercizio ferroviario, nei tratti che attraversano i centri abitati;

8. che il sub lotto in oggetto sia accorpato in un unico tratto costruttivo, al fine di contenere:

- i costi di cantierizzazione;
- gli asservimenti per le attività di cantierizzazione, ivi compresi i campi base, dove per ogni tratto costruttivo corrisponde un singolo campo base;
- per garantire una costante continuità temporale nell'attività di realizzazione dell'opera;

9. che sia prestata particolare cura alle forme ed alle superfici di pile e spalle ed alla loro naturalizzazione (piantumazioni, mascheramenti); inoltre si richiede che siano attuate consone caratteristiche di ciascuna misura di mitigazione verificandone gli effetti su tutte le componenti ambientali;

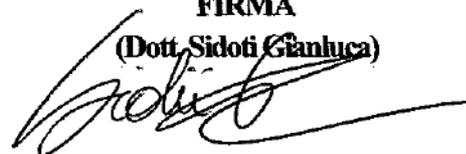
10. Data la velocità d'esercizio prevista (220 Km/h), la possibilità di adottare, in sostituzione del previsto Sistema di Segnalamento ERTMS livello 2, il Sistema di Segnalamento ERTMS livello 1, il quale s'integra con il sistema SCMT (Sistema Controllo Marcia Treno), gli impianti di segnalamento luminoso e il blocco automatico a sezioni di blocco fisse con correnti di binario; questo al fine di garantire la completa interoperabilità della nuova linea AV/AC sul modello della tratta AV/AC Padova – Venezia Mestre, sulla quale viaggiano treni merci, treni a lunga percorrenza, treni Regionali Veloci e treni ad Alta velocità;

11. La possibilità d'integrare il Sistema di Segnalamento ERTMS livello 2 con il sistema SCMT (Sistema Controllo Marcia Treno) e gli impianti di segnalamento luminoso. Infatti, la presenza degli impianti di segnalamento luminoso e del SCMT permetterebbero ai treni non dotati del sistema ERTMS livello 2 di circolare sulla linea AV/AC. In questo modo, si garantirebbe la completa interoperabilità della nuova linea AV/AC sul modello della tratta AV/AC Padova – Venezia Mestre, sulla quale viaggiano treni merci, treni a lunga percorrenza, treni Regionali Veloci e treni ad Alta velocità;

Gli scriventi, fiduciosi in un Vostro attento esame riguardante le osservazioni esposte, per le quali sarà grata una risposta motivata delle decisioni prese, colgono l'occasione per porgere cordiali saluti.

FIRMA

(Dott. Sidoti Gianluca)



FIRMA

(Dott. Angelo Tonello)

