

Buongiorno

di seguito le osservazioni del gruppo Movimento 5 Stelle Montecchio Maggiore firmate dalla sottoscritta consigliere comunale Sonia Perenzoni.

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

Oggetto: Osservazioni allo Studio di Impatto Ambientale
elaborato da Iricav 2 quale general contractor
del progetto av Vr/Pd, lotto Vr PV/Bivio Vicenza
ai sensi del Dlgs 152/2006 e s.m.i

La procedura pubblicizzata per l'approvazione del progetto definitivo Verona PV /Bivio Vicenza è illegittima e pertanto deve essere annullata. Macroscopiche inadempienze caratterizzano la procedura e che si sostanziano nel mancato rispetto del Codice Appalti, della legge regionale che disciplina la valutazione di impatto ambientale e quindi delle finalità della VIA che ai sensi dell'art 4 comma 4 lettera b) del Codice Ambiente la valutazione ambientale dei progetti ha la finalità di proteggere la salute umana contribuire con un migliore ambiente alla qualità della vita. Il Principio di Partecipazione nel procedimento ambientale è un principio cardine dei Trattati UE e delle norme nazionali come altrettanto lo sono il Principio di Prevenzione e di Precauzione che rappresentano la cornice della valutazione d'impatto ambientale che è prioritaria rispetto a ogni altra fase del procedimento di approvazione di una opera ad elevato impatto ambientale. Ogni atteggiamento contro la legge configura ipotesi di reato che saranno portati all'attenzione della giustizia contabile, penale e civile.

Osservazione n 1

Il procedimento di approvazione del progetto reso pubblico con l'annuncio del 30 gennaio

us da parte del general contractor Iricav 2 non rispetta norme importanti come il comma 3 dell'art 165 del Codice Appalti e la legge regionale del Veneto 10/1999. Leggi che obbligano nel procedimento di Via alla presentazione pubblica del progetto. Leggi che attuano Principi del Trattato UE. Ulteriori difformità rispetto alla legge riguardano la Via su un lotto e la partecipazione su una sintesi non tecnica avara di elementi informativi utili alla informazione e alla partecipazione. La frammentazione dei lotti per la procedura di valutazione d'impatto ambientale confligge con il comma 5 ter dell'art 166 del Codice Appalti che prescrive la via sull'intero progetto. La via quindi doveva riguardare il tratto Montebello/Vicenza/Grisignano. Leso anche la partecipazione al procedimento secondo le modalità previste dall'art 165 comma 3 del Codice Appalti il progetto preliminare è corredato anche dallo studio di impatto ambientale e reso pubblico secondo le procedure previste dalla legge nazionale e regionale. Gli art 15.16 e 22 della legge regionale del Veneto n 10 del 1999 prescrivono la presentazione pubblica del progetto e dello studio di impatto ambientale entro 20 gg dalla pubblicazione dell'annuncio pubblico del procedimento di via. Procedura non applicata che rende nullo l'intero procedimento perché lede il Principio di Partecipazione sancito: a) nel Regolamento (CE) n. 1367/2006 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 6 settembre 2006 che regola l'applicazione alle istituzioni e agli organi comunitari delle disposizioni della convenzione di Aarhus sull'accesso alle informazioni, la partecipazione del pubblico ai processi decisionali e l'accesso alla giustizia in materia ambientale (G.U.U.E. 25.9.2006, n. L 264); b) nella direttiva

2003/4/CE concernente l'accesso del pubblico sulla informazione ambientale; c) direttiva 2003/35/CE che prevede la partecipazione del pubblico nell'elaborazione di taluni piani e programmi in materia ambientale e modifica le direttive del Consiglio 85/337/CEE e 96/61/CE relativamente alla partecipazione del pubblico e all'accesso alla giustizia (G.U.C.E. 25 giugno 2003, n. L 156) ; d) dlgs 195/2005 che recepisce la direttiva 2003/74/CE; d) legge 108/2001 che recepisce la Convenzione di Aarhus sull'accesso alle informazioni, la partecipazione del pubblico ai processi decisionali e l'accesso alla giustizia in materia ambientale.

Osservazione n 2

Nel territorio del comune di Montecchio gravano infrastrutture puntuali rappresentate da attività industriali e del terziario e infrastrutture lineari come l'autostrada A 4, la statale 11, la linea ferroviaria storica , la costruenda Pedemontana , il programmato Sistema delle Tangenziali Venete (Si.Ta.Ve) e ora la linea alta velocità. Tutte queste infrastrutture generano impatti che si cumulano e che non risultano valutati nello studio di impatto ambientale del progetto Vr.Pv/Pd. Valutazione necessaria ai fini degli impatti complessivi sul territorio. Non solo le norme di legge ma anche quelle tecniche prevedono la determinazione degli impatti cumulati. Lo Studio di Impatto Ambientale (SIA) deve avere dei requisiti e persegue specifiche finalità. SIA tecnicamente regolamentato dalla UNI 10742: 1999.in cui nella determinazione degli impatti si citano espressamente quelli cumulativi e le metodologie usate per la determinazione e valutazione degli impatti. Ogni impatto preso singolarmente resta al di sotto del valore di soglia, ma impatti della stessa natura, che colpiscono le medesime componenti ambientali possono sommarsi e concorrere a superare il valore di soglia. La norma riguardante gli impatti cumulati è in calce al punto 4 , dell'allegato IV della direttiva 85/337/CE (come modificata dalla direttiva 97/11, e dalla direttiva 2011/92/UE ma anche recepita chiaramente nell'allegato VII ?contenuti dello Studio di Impatto Ambientale? del dlgs 152/2006. Infine oggetto della circolare del ministero dell'ambiente GB/96/15326. La Corte di Giustizia dell'UE, sulla valutazione degli effetti cumulati così si esprime nella sentenza C 404/09 del 2011, in sede di VIA, si deve obbligatoriamente ?anche includere un'analisi degli effetti cumulativi sull'ambiente che tale progetto può produrre se viene considerato congiuntamente ad altri progetti? giacché una tale analisi ?è necessaria per garantire che la valutazione comprenda l'esame di tutti gli effetti notevoli sull'ambiente?. Senza la valutazione cumulata degli effetti prodotti da infrastrutture di trasporto e da impianti presenti nell'area contigua al tracciato, non ha alcun senso concludere con un giudizio di compatibilità ambientale.

Osservazione n 3

Siti inquinati. Il tracciato del progetto av Verona PV/Bivio Vicenza interferisce nel territorio del comune di Montecchio con due siti classificati ? potenzialmente inquinati?. I siti sono aree occupate da pregressi insediamenti manifatturieri e sono l'Italpesatura Snc e la Veneta Tecnologie ?Geloi e Castegnaro. Il decreto legislativo 152/2006 nel titolo V tratta di bonifica e siti inquinati. Un sito potenzialmente inquinato è, dove è stata superata la CSC (concentrazione soglia di contaminazione) ovvero i limiti tabellari per suolo, sottosuolo, e acque sotterranee riportati nell'Allegato 5 al Titolo V. Considerata l'area molto antropizzata. l'obbligo superata la CSC è rappresentato dalla caratterizzazione del sito e dalla analisi di rischio-sito specifica. La procedura coinvolge la Regione come autorità procedente e i

proprietari dell'area. Nessuna procedura di "messa in sicurezza" ed eventuale "bonifica", ma nemmeno la "messa in sicurezza operativa", che ha lo scopo di garantire un adeguato livello di sicurezza per le persone e per l'ambiente in attesa degli interventi ulteriori. In quest'area sono previsti lavori di sbancamento e la successiva realizzazione della "sede stradale" che sostiene la massicciata in pietrisco che posa sullo strato di sub ballast in conglomerato bituminoso, adagiato sul terreno compattato (nel caso di Vr Pd potenzialmente inquinato), dello spessore di almeno 30 cm e supercompattato.

Osservazione n. 4

Aziende sottoposte alle direttive "Seveso". Nel territorio del Comune in un raggio inferiore al km rispetto alla realizzazione del 2 sublotto della Vr Pv/Bivio Vi sono presente due aziende a rischio di incidente rilevante . Sono la Nuova Missilgas Srl (art 6 dlgs 334/1999) che è un deposito di gas liquefatti e la Fabbrica Italiana Sintetici (FIS) (art 8 dlgs 334/1999) che è uno stabilimento chimico. La Missilgas srl dista 530 metri dalla linea av e l'attività consiste nell'essere un deposito di gas liquefatto con una quantità massima di gas presente pari a 67 tonnellate. Nel rapporto Analisi di Sicurezza l'evento incidentale rappresentato dal rilascio di gas è ritenuto come area di rilascio con raggio pari a 9 metri zona di sicuro impatto e un raggio pari a 20 metri zona di danno. Tali dati rendono non creano nessuna interferenza con il tracciato ma si richiede espressamente alla Commissione Via Special di valutare la compatibilità di questo impianto. La seconda impresa la FIS dista dalla linea 750 metri . Nel Rapporto Analisi di Sicurezza come scenario incidentale si prevede il rilascio con raggio d'influenza massima fino a 170 metri. Si richiede alla Commissione Via Speciale del Matt di valutare la congruità dei raggi di azione di potenziali eventi incidentali rispetto all'opera da assentire nella procedura di Via.

Osservazione n 5 .

Sicurezza nell'affiancamento ferrovia/strada. Nel territorio s'incrociano la futura Si.Ta.Ve., la line av come da progetto e il casello della A4 4. Ai fini della sicurezza si chiede di verificare la possibilità di redazione di analisi probabilistica connessa a condizioni di potenziale interferenza dovuta a ipotesi incidentali. Osservazione n 6 Cantiere operativo nel Comune per tempo stimato in 66 mesi. Le emissioni d'inquinanti e di particolato sospeso PM10 e PM 2,5 sono stimate e dichiarate compatibili attraverso la

stima operata attraverso, il modello CALMET-CALPUF. Al netto della considerazione comune a gran parte dei modelli usati nella costruzione di grandi opere di non considerare tra i dati meteorologici il gradiente termico verticale per la definizione delle condizioni di stabilità dell'atmosfera e per la definizione dell'altezza e intensità di inversioni termiche c'è da considerare la congruità del modello di dispersione in uno specifico territorio oltre che alla incertezza delle stime modellistiche, Incertezza insita nelle stime modellistiche e dove si legge nella "Guideline on Air Quality Models" (US-EPA, 2005) che i modelli sono più affidabili per stime di concentrazioni medie di lungo periodo, piuttosto che per concentrazioni di breve periodo in specifici siti e che le stime relative ai massimi di concentrazione vanno ritenute ragionevolmente affidabili come ordine di grandezza. Sovrastima dei massimi dell'ordine del 10 fino al 40% sono citati come tipici.

La normativa italiana, similmente, (DM 60/02) prevede un'incertezza del 30% per le medie

annue del 50% per quelle orarie e giornaliere !! Considerata la presenza sul territorio di problematiche ambientali gravissime, si chiede alla Commissione di effettuare al comparazione in termini di coerenza ed efficienza tra il modello utilizzato nel Sia che

è il CALMET-CALPUF e il modello AERMOD che è il modello gaussiano di riferimento dell'EPA per gli inquinanti primari.

Osservazione n 7

Vibrazioni. L'impatto da vibrazioni durante la fase di cantierizzazione dell'opera connessa a un notevole traffico veicolare di mezzi che utilizzerò la statale per Altavilla rendono altamente impattante i presunti ottimistici 66 mesi previsti. Le abitazioni coinvolte dalle vibrazioni sono 168. Problema vibrazionale inferiore ma sempre problema sarà nella fase di esercizio La vibrazione nel terreno generato dalla infrastruttura ferroviaria al transito dei convogli è uno degli elementi di MASSIMO IMPATTO ambientale nelle aree urbane.

Gli aspetti relativi alla propagazione nel terreno sono a tutt'oggi la parte di maggiore indeterminazione nello sviluppo dei modelli previsionali dell'interazione tra struttura e ambiente ?(..) ? scrive il general contractor di una diversa tratta la Bs/Vr. Iricav 2 nel tratto Verona ? Padova (Sia 1996 pag 467 ? 468) scriveva che ? l'attenuazione geometrica e lo smorzamento del mezzo contribuiscono a rendere il fenomeno critico ALMENO entro una fascia di CENTO metri dall'asse ferroviario ?. I riferimenti ? normativi? sono le UNI 9614 che fanno esplicito riferimento al traffico ferroviario indicando i valori limite di vibrazione e la norma ISO 2631 DADI.

Osservazione n 8

La cava denominata La Gualda ha una capacità pari a 642.472 m3 e quindi ai sensi della vigente legislazione va sottoposta valutazione d'impatto ambientale di competenza della Regione Veneto.

Osservazione n 9

L'Allegato XXI dell'art 164 dlgs 163/2006 prescrive il possesso di un sistema di gestione ambientale. Presente nella documentazione il manuale di SGA per il subplotto n 1 e assente il manuale per il subplotto n 2

Osservazione n 10

L'ARPAV ha certificato la contaminazione di alcuni corsi d'acqua del Veneto da sostanze perfluoro-alchiliche. La contaminazione è diffusa tanto che si legge nel rapporto ?Allo stato attuale risulta che la propagazione della contaminazione ha raggiunto un'area di estensione di circa 150 km2 ed interessa principalmente le province di Vicenza, Verona e

Padova, con presenza in falda e nei corsi d'acqua superficiali e nel sistema dei pozzi utilizzati per uso potabile nella zona di Lonigo, Sarego, Brendola e Vicenza?. Atteso che una contaminazione così gravemente diffusa dovrebbe indurre ad evitare opere d'arte come rilevati , viadotti e gallerie artificiali e naturali e quindi non realizzare l'opera per evidenti incompatibilità ambientale si osserva che nel piano di monitoraggio ai sensi dei Dlgs 152/2006 e 163/2006 mancano completamente tra i parametri descrittivi le sostanze perfluoro-alchiliche.

Sonia Perenzoni

Via Degli Alberi, 15 I4

36075 Montebelluna Maggiore

Consigliere Comunale gruppo consiliare Movimento 5 Stelle
