



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 D.Lgs 152-2006 e s.m.i.**

Le osservazioni seguenti sono finalizzate affinché il parere di valutazione d'impatto ambientale tenga conto non solo della qualità e della magnitudine degli impatti ma anche delle procedure adottate radicalmente differenti dalle norme interne e comunitarie che disciplinano la procedura di valutazione d'impatto ambientale. Tale premessa è coerente con l'art 54 della Costituzione il quale recita al primo comma " Tutti i cittadini hanno il dovere di essere fedeli alla Repubblica e di **osservarne la Costituzione e le leggi.**".

Osservazione n 1.

In data 30 novembre 2015 la società Italferr Spa ha pubblicato sull'Arena di Verona l'inizio di procedimento per ottenere la pubblica utilità sul progetto definitivo relativo al primo lotto Verona Porta Vescovo-Bivio Vicenza quale parte del progetto preliminare Verona Porta Nuova-Padova del Corridoio Mediterraneo approvato con delibera Cipe 94-2006. Delibera che conteneva il giudizio di valutazione d'impatto ambientale per i tratti Verona Porta-Nuova, Montebello e Grisignano di Zocco-Padova. La soluzione progettuale per la parte centrale Montebello-Vicenza-Grisignano congiuntamente alla VIA era posposta all'atto della presentazione del progetto definitivo riguardante l'intera tratta. Italferr Spa per conto di Rfi concessionaria del progetto ometteva di rendere pubblica



**Associazione
WWF VERONESE**

via Risorgimento 10
37126 - Verona
email: verona@wwf.it

Tel. 338.8767.711

la procedura di VIA sulle parti variate rispetto al progetto preliminare e sul tratto Montebello-Vicenza-Grisignano. Lesi in tale procedura i Principi di Partecipazione, Prevenzione, Precauzione e Integrazione del TUE e TUEF che come da costante giurisprudenza costituzionale sono equipollenti a Principi della Costituzione Italiana.

L'assenza di procedura di VIA nell'ambito della richiesta di pubblica utilità connesso alla approvazione del progetto definitivo del lotto Verona PV-Bivio Vicenza è grave anche in relazione a quanto richiesto dall'Allegato XXI di cui all'art 164 del D.Lgs 163/2006 e segnatamente : a) sezione I punto 4 SIA su parti modificate costituite dall'attraversamento di San Bonifacio, varianti alla linea storica FS e tratto Montebello-Grisignano di Zocco; b) progetto di monitoraggio ambientale di cui al punto 8 lettera g) . Procedura di Italferr Spa difforme da quanto prescritto nell'art 166 del D.Lgs 163/2006 al comma 5 ter e relativa a lotti funzionali “ ferma la validità della valutazione di impatto ambientale effettuata con riguardo al progetto preliminare relativo alla intera opera “. Ne discende che la VIA doveva riferirsi al tratto mancante Montebello-Vicenza-Grisignano di Zocco. Ulteriori gravi inadempienze riguardano la mancata pubblicizzazione della verifica di ottemperanza alle prescrizioni al progetto preliminare approvato con delibera 94/2006, la presentazione del Piano Terre e Rocce da Scavo di cui al DM 61/2012, la mancata VIA all'elettrodotto da 132 Kv di alimentazione della linea AV e infine la valutazione d'incidenza ambientale sui siti interferiti o contigui alla linea AV.

Osservazione n 2.

L'art 93 del Codice Appalti richiede l'accertamento preventivo della “conformità alle norme ambientali” e “il soddisfacimento dei requisiti essenziali, definiti dal quadro normativo, nazionale e comunitario“. Verifica che ai sensi del DPR 507/2010 art 52 e riferita alla compatibilità riguardava, punto 2 lettera a) l'inserimento ambientale; b)l'impatto ambientale ; l) l'inquinamento; n)



**Associazione
WWF VERONESE**

via Risorgimento 10
37126 – Verona
email: verona@wwf.it

Tel. 338.8767.711

coerenza dei tempi e dei costi; o) sicurezza ed organizzazione del cantiere . Italferr Spa è Organismo d'ispezione di tipo B e deputato alla verifica di cui all'art 93 .

In data 30 gennaio 2016 sull'Arena, Corriere del Veneto e La Repubblica il general contractor Iricav 2 ai sensi di quanto prescritto all'art 176 D.Lgs 163/2006 comma 2 “ il contraente generale provvede: a) allo sviluppo e alle **attività tecnico amministrative** occorrenti al soggetto aggiudicatore per pervenire all'**approvazione** dello stesso da parte del Cipe “ comunica l'avvio di procedura di valutazione di impatto ambientale del progetto definitivo e che riguarda le varianti di San Bonifacio e della linea storica oltre che della Montebello-Bivio Vicenza mai assoggettata a VIA, tre elettrodotti e un cavidotto. Sul sito del Ministero dell'Ambiente il progetto Verona Pv-Bivio Vicenza codice procedura 3271 con studio d'impatto ambientale è depositato il 31 ottobre 2015. L'elenco degli elaborati codice EE-VIA-001 trasmessi per la procedura di VIA sono stati prodotti da Ati Bonifica per conto del general contractor Iricav 2 . Il Sia è codificato IN0D01DI2RGSA0000001E, la Relazione al Quadro di Riferimento Programmatico IN0D00DI2RGSA000P001D.

La Relazione al Quadro di Riferimento Progettuale N0D01DI2RGSA000G001E; La Relazione al Quadro di Riferimento Ambientale IN0D01DI2RGSA000A001E. La sintesi non tecnica IN0D01DI2RGSA0000002E. Il piano di monitoraggio ambientale. L'art 185 del D.Lgs 163/2005 comma 4 statuisce che la Commissione Speciale VIA entro 30 giorni dalla presentazione del progetto definitivo da parte del soggetto proponente comunica al Ministro dell'Ambiente “eventuali difformità tra questo e il progetto preliminare”. Entro 60 giorni la Commissione Speciale VIA esprime al Ministro il proprio parere sulla verifica di ottemperanza alle prescrizioni relative alla compatibilità ambientale del progetto preliminare. La doppia procedura di Italferr Spa e del general contractor sullo stesso progetto definitivo con la presenza sul sito del Ministero dell'Ambiente di documenti afferenti allo studio di impatto ambientale depositati in data 30 ottobre ledono il diritto di partecipazione e hanno determinato perdita di valore patrimoniale a residenze, aziende e terreni



agricoli su una procedura palesemente illegittima attesta la evidente difformità da norme nazionali e comunitarie . In aggiunta al mancato rispetto di norme del Codice Appalti riferite alla VIA il principio di partecipazione dei cittadini, al procedimento è prescritto nelle direttive 2003/4/CE, recepita nel D.Lgs 195/2005 , e nella direttiva 2003/35/CE nonché nel Codice dell'Ambiente.

Osservazione n 3.

La normativa vigente **all'art 11 comma 5 del Titolo**

Il D.Lgs 152 / 2006 prescrive che “i **provvedimenti amministrativi** di approvazione adottati **senza la previa valutazione ambientale strategica**, ove prescritta, sono **annullabili per violazione di legge**”. Il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica approvato con DPR 14 marzo 2001 istituiva la procedura di valutazione ambientale strategica di cui alla direttiva 2001/42/CE “ *“Nella realizzazione del Piano sarà dato carattere di priorità a quelle opere che abbiano superato positivamente la prevista Valutazione ambientale strategica”*. Ai sensi della legge obiettivo l'elenco delle opere strategiche definite dal Cipe in prima applicazione e dagli allegati infrastrutture successivamente costituiscono “ automatica integrazione dello stesso” . Il lotto costruttivo Verona PV-Bivio Vicenza è parte del progetto AV Verona-Padova incluso nella delibera Cipe 121/2001 e tra gli interventi presenti nel Piano Generale dei Trasporti e della Logistica che doveva essere sottoposto alla VAS da parte del Ministero dell'Ambiente . Le norme che disciplinano il PGTL e le opere connesse e pertanto il progetto Vr-Pd deve superare positivamente la Vas condotta sul piano o su programma sovraordinato che consente di selezionare i progetti sulla base della coerenza della sostenibilità ambientale valutata sull'intera area Padana.

Osservazione 4: Siti inquinati

Il principio “ chi inquina paga “ del Trattato UE sembra essere estraneo in quest'anomala procedura approvativa. Il progetto Verona PV-Bivio Vicenza



intercetta vari siti inquinati. Tra questi il sito ferroviario di Verona PV di proprietà di Rete Ferroviaria Italiana risulta essere potenzialmente inquinato. Il decreto legislativo 152/2006 nel titolo V tratta di bonifica e siti inquinati. Un sito potenzialmente inquinato è quello 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 e l'obbligo superata la CSC è obbligatoria la caratterizzazione del sito e l'analisi di rischio specifica. L'intera procedura che coinvolge la Regione come autorità procedente e Rfi come proprietario dell'area è completamente assente. 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 Pv potenzialmente inquinato), dello spessore di almeno 30 cm e supercompattato. Analoga situazione si riscontra lungo l'area di rispetto (30 metri ai sensi del DPR 753/1980 dalla faccia esterna di entrambe le rotaie estreme) lungo la via Bernini Buri e nell'area compresa tra la linea storica FS e via Campagnole. Emergenze queste connesse a quanto disposto dal Dpcm 27/12/1988 QRA punto 5 lettera c) per la redazione del Sia .

Osservazione 5: Sic e ZPS

Nel Sia accluso al progetto definitivo, sono presenti due Relazioni di Incidenza una per il primo sub lotto e un'altra per il secondo. Nella sintesi non tecnica che dovrebbe essere il documento per la partecipazione del cittadino al procedimento sotto la denominazione di "Studio d'incidenza " (pag 44 e 45 sub lotto uno; pag 38 e 39 sub lotto 2) si afferma che entro un buffer di 10 km sono stati considerati 6 Sic che si " sono fermati alla fase di screening " e uno



“SIC fiume Adige tra Verona est e Badia Polesine” che “ termina al secondo livello “ ovvero in una “valutazione appropriata” . Locuzione quest’ultima introdotta sul piano metodologico da una “**proposta nella guida della Commissione** “ . Nella documentazione con codice elaborato

IN0D00DI2RHIM0004001C sono elencate in inglese le schede dei Sic delle ZPS interferiti dall’opera. Gli unici riferimenti legislativi nella sintesi non tecnica sono il dpr 357/1997 e la direttiva 92/43/CEE. Lo Studio di Incidenza “ non sembra affatto rispondere a quanto prescritto dalla Direttiva 92/43/CEE”, e nemmeno al decreto di recepimento della direttiva, in particolare il DPR 357/97 (Allegato G) ed il DPR 120/03, né alla delibera della Giunta della Regione Veneto DGR 2299/2014. In applicazione dei DPR **357/97 e 120/03**, non vengono citate “la produzione di rifiuti”, “l’uso delle risorse naturali” ed “il rischio di incidenti per quanto riguarda le sostanze e le tecnologie utilizzate”, “l’inquinamento e i disturbi ambientali” e “le componenti abiotiche e biotiche e le connessioni ecologiche”. Nella sintesi non tecnica viene citata la direttiva e il decreto di recepimento e risultano assenti molti atti legislativi importanti , quali il D.L. 128/2010, il D.L. 4/2008, il Codice Appalti e nemmeno quello Ambientale. L’art 5 comma 4 del DPR 357/1997 è la norma di prevalente riferimento che impone il rispetto dell’Allegato G (contenuti della Relazione per la Valutazione di Incidenza) e che rappresenta la diretta trasposizione della direttiva 92/43/CEE. I contenuti della Relazione sono: Caratteristiche dei piani e del progetto descritte con riferimento alle tipologie delle azioni e/o opere; alle dimensioni e/o ambito di riferimento; alla complementarietà con altri piani e/o progetti; all’uso delle risorse naturali; alla produzione di rifiuti; all’inquinamento e disturbi ambientali; al rischio d’incidenti per quanto riguarda le sostanze e le tecnologie utilizzate. Interferenze con il sistema ambientale considerando le componenti abiotiche , biotiche e le connessioni ecologiche. Le interferenze devono tener conto, della capacità di rigenerazione delle risorse naturali della zona e della capacità di carico dell’ambiente naturale. Questi elementi vanno analizzati nella Relazione per la Valutazione di Incidenza. Anche nel caso in cui l’Incidenza appare o risulti o addirittura nulla. La Relazione deve ottemperare



a tutti i contenuti previsti dagli allegati riportati. Quest'obbligo trova la sua ratio nel fatto che la mancanza o la marginalità di uno o più elementi richiesti dalla legislazione nazionale e comunitaria rendono impossibile esprimere una valutazione attendibile atteso che non consente di analizzare nel dettaglio i possibili impatti dell'opera o del progetto. Tali significative difformità fanno ritenere la Relazione di Incidenza non conforme al quadro normativo vigente .

Osservazione n 6: Cantieri

Nei territori dei Comuni di Verona e di San Martino Buon Albergo sono previsti rispettivamente un campo base su un'area agricola di circa 45.000 mq che ospiterà circa 280 unità lavorative per circa 80 mesi e a San Martino un cantiere operativo, uno industriale, uno tecnologico e uno di armamento con occupazione di una superficie di circa 260 mila mq. L'impatto determinato dai cantieri è di notevole entità, tale da essere richiamata nell'Allegato XXI dell'art 164 D.Lgs 163/2005. Nella documentazione acclusa e coerentemente con quanto disposto dalla lettera m) punto 10 Allegato XXI art 164 Codice Appalti è presente il manuale di Sistema di Gestione Ambientale per il primo sub lotto, ma manca per il secondo lotto.

Osservazione n 7.

Relativamente alla normativa che disciplina le terre e rocce da scavo, rappresentata nella parte V del decreto legislativo 152 del 2006, nel DM 161 /2012 e nei correttivi a quest'ultimo, introdotti con il decreto "emergenze" (DL 43/2013), il decreto del "fare " (69/2013) e attualmente con il decreto " sbloccacantieri". (DL 133/2014) si rileva l'opportunità di fare anche riferimento a quanto stabilito dalla Circolare 5205 del 15 luglio 2005 del Ministero dell'Ambiente. La Circolare contiene le disposizioni operative per il settore ambientale. In particolare recita la disposizione "aggregato riciclato per la realizzazione di sottofondi stradali, ferroviari, aeroportuali secondo le indicazioni UNI-EN 13285:2004 ; UNI EN933-1; UNI EN 933-8; UNI EN1097/2;



Norma Armonizzata UNI EN 13242/2004. La mancata conformità dei trattamenti alle norme UNI EN di riferimento rendono problematico considerare sottoprodotto il materiale scavato, venendo meno il vincolo della normalità della pratica industriale, che è il presupposto affinché il materiale di scavo non rientri nella normativa di disciplina dei rifiuti speciali.

Osservazione n 8.

Gallerie San Martino singola canna a doppio binario della lunghezza di 1900 m.

Le norme di riferimento concernenti la sicurezza delle gallerie ferroviarie discendono dal D.M. MIT del 28 ottobre 2005 "Sicurezza nelle gallerie ferroviarie" (G. U n. 83 aprile 2006) e dalla Decisione della C.E. 2008/163/CE del 20 dicembre 2007 relativa alla specifica tecnica di interoperabilità concernente la sicurezza nelle gallerie ferroviarie nel sistema ferroviario trans europeo convenzionale e ad alta velocità. Il decreto "gallerie ferroviarie " stabilisce, che a far data dall'8 aprile del 2006 la progettazione, la costruzione, l'esercizio e la manutenzione delle gallerie ferroviarie devono rispettare il contenuto del decreto medesimo ovvero : a) rispetto dei requisiti minimi e integrativi, per la sicurezza delle gallerie ferroviarie, riguardanti l'infrastruttura, il materiale rotabile e le procedure operative; b) modalità per lo svolgimento dell'analisi di rischio finalizzata al raggiungimento degli obiettivi di sicurezza stabiliti. Il decreto " gallerie ferroviarie" si applica alle gallerie, di lunghezza superiore ad 1 km. I progetti delle gallerie ferroviarie sono soggetti al parere di conformità della Commissione Sicurezza istituita presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (art. 8, comma 2 e art. 9, comma 1). Ciascun progetto deve essere corredato da una documentazione di sicurezza che consta di : a) documentazione di sicurezza, al fine di evidenziare il corretto recepimento delle indicazioni del decreto, e che contiene : 1) la relazione sulla galleria o sulle gallerie; 2) l' identificazione dei pericoli potenziali per l'esercizio del sistema ferroviario in galleria; 3) una relazione e descrizione dei requisiti e



**Associazione
WWF VERONESE**

via Risorgimento 10
37126 – Verona
email: verona@wwf.it

Tel. 338.8767.711

delle predisposizioni di sicurezza; b) la documentazione relativa alla analisi di rischio se necessaria che dimostri il raggiungimento degli obiettivi di sicurezza come statuito dall'art 13. Tutte le gallerie devono obbligatoriamente rispettare i requisiti minimi mentre i requisiti integrativi sono conseguenti ai risultati a cui è pervenuta l'Analisi di Rischio. I requisiti di sicurezza indicati dal Decreto gallerie ferroviarie ricomprendono le misure indicate nella Decisione della Commissione Europea 2008/163/CE del 20 dicembre 2007. L'Analisi di Rischio è obbligatoriamente effettuata quando la galleria ferroviaria supera i 2 Km. Quest'obbligo comunque deve essere assolto anche quando “ non sia possibile escludere sia la contemporanea presenza di treni trasportanti merci pericolose e treni passeggeri e sia la presenza di rischi di area specifici in prossimità degli imbocchi”. Nella scheda denominata relativa all'elencazione della “Normativa di Riferimento” non compaiono, le citate norme relative al DM del MIT e la Decisione della CE del dicembre 2007.

Osservazione n 9.

Nel quadro di riferimento progettuale non compare l'analisi economica costi benefici che evidenzia i valori unitari e il tasso di redditività interna dell'investimento come prescrive l'art 4 comma 3 DPCM 27 dicembre 1988.

Osservazione 10.

Il 79% del primo sub-lotto è costituito da rilevati, il 15% da viadotti e il resto da gallerie. Tipologie costruttive che comunque turbano le condizioni idrogeologiche in un contesto territoriale fortemente antropizzato e con la falda a pochi metri dal p.c. Di certo saranno seri i problemi di interferenza con il rischio idraulico e al drenaggio delle falde proprio in corrispondenza della galleria di San Martino. Relativamente a questa vitale risorsa quale è l'acqua non risultano dati nella sintesi tecnica che costituisce il riferimento per una



**Associazione
WWF VERONESE**

via Risorgimento 10

37126 - Verona

email: verona@wwf.it

Tel. 338.8767.711

partecipazione attiva dei cittadini come la vigente legislazione prescrive che quantifichino il consumo complessivo di acqua per realizzare l'infrastruttura. L'acqua sarà utilizzata in quantità considerevoli. Poiché l'acqua è sottoposta a forti pressioni, sia di tipo qualitativo, sia quantitativo; la sintesi non tecnica, avrebbe dovuto fornire un bilancio materiale attendibile relativo all'acqua, specificando i quantitativi da usare e, soprattutto, quali fonti di approvvigionamento saranno oggetto di sfruttamento. Un forte prelievo da falda potrebbe contribuire a causare fenomeni indesiderati, come per esempio un aumento della subsidenza nel territorio. Preoccupazioni ulteriori riguardano le acque sotterranee. La preoccupazione si fonda sul rischio di interferenza quantitativa e qualitativa prodotto da scavi soprattutto per la realizzazione della galleria. Tutte le operazioni di consolidamento, impermeabilizzazione e sostegno richiedono l'uso di materiali additivi che sono miscele quasi sempre inquinanti per le acque sotterranee. Il D.Lgs 152 del 1999 impone di non interferire con le aree di salvaguardia delle fonti d'acqua destinate al consumo umano ed elenca le opere che sono inibite tra le quali rientrano cave, discariche e gallerie. La ristrettezza delle risorse comunali irretite dai vincoli del patto di stabilità rendono legittima la richiesta di costituzione di un Fondo "fideiussorio" a cui attinge un eventuale Osservatorio per rimuovere quelle interferenze negative prodotte dalla cantierizzazione e che impatterebbero negativamente sulla economia locale costituita da turismo ed agricoltura di eccellenza. Nella Strategia sui Cambiamenti Climatici rappresentata dalle Linee Guida del Ministero dell'Ambiente e mai minimamente presa in considerazione; in questo progetto si riferisce che l'opzione preferenziale debba essere **l'ottimizzazione delle reti esistenti rispetto alla realizzazione di nuove e grandi opere** e effettuando **una valutazione ponderata degli standard**



di efficienza delle infrastrutture e della loro vulnerabilità ai cambiamenti climatici rispetto alla loro funzionalità. Questo consente, tra l'altro, di limitare il consumo di suolo non antropizzato. Nell'ultimo Rapporto di Ispra sul consumo di suolo il Veneto si colloca al secondo posto con un consumo pari all'11,1%. Il suolo consumato nelle province di Verona e Vicenza è pari a 61.000 ettari! Strettamente correlato alla Strategia di Adattamento ai Cambiamenti Climatici è il Piano di Gestione del Rischio Alluvioni di cui alla direttiva 2007/60/CE. Valutazione e gestione del rischio normata nel D.Lgs 49/2010 che nella redazione delle mappe di rischio da alluvione tiene conto dell'uso del territorio e quindi delle allocazioni e densità d'infrastrutture puntuali e lineari. Il Comitato Istituzionale del bacino idrografico delle Alpi Orientali che comprende i fiumi Tagliamento, Livenza, Piave, Brenta, Bacchiglione e Adige ha adottato il Piano di Gestione del Rischio Alluvioni che alla luce del V Rapporto IPCC, della 21 Cop di Parigi e della componente ambientale suolo, atmosfera e ambiente idrico sarebbe opportuno e auspicabile considerare nell'ambito della procedura di VIA per opere ad elevato impatto ambientale.

Osservazione n 11: *Particolato (PM10 E PM2,5)*

La situazione di partenza per il particolato è già in sé problematica, considerata la morfologia del territorio, e le condizioni meteoroclimatiche locali.

Il Rapporto Ispra sulla Qualità dell'Ambiente Urbano ne è fedele riscontro. Superamento della soglia sia per i PM10 che per i PM2,5. La **direttiva europea sulla qualità dell'aria 2008/50/CE** fissa a 25 µg/m³ il limite per i PM2,5 come media annuale. Il livello attuale nei territori interessati dal progetto potrebbe non essere lontano da questo limite. Bisogna però considerare che il rispetto della soglia non evita gli effetti nocivi: "La WHO, nella revisione delle Air Quality Guidelines del 2005, non ha ritenuto possibile proporre un valore limite di soglia per il PM a causa della presenza di effetti dannosi già a partire da livelli molto bassi (10 µg/m³) di PM10".



**Associazione
WWF VERONESE**

via Risorgimento 10

37126 - Verona

email: verona@wwf.it

Tel. 338.8767.711

Nel documento è poi ipotizzato un rilevante impatto sulla salute pubblica derivante dall'incremento del particolato ("un incremento, in termini di curve di massima iso-concentrazione, pari a 10 µg/m³ per il PM_{2,5} e pari a 20µg/m³ di PM₁₀"), soprattutto per la popolazione sensibile a patologie cardiache e respiratorie. L'altro elemento riportato delle concentrazioni è da intendersi come valore medio annuo o come picco di concentrazione. Nella stima dell'impatto spesso ci si riferisce agli effetti acuti, motivandola con la durata temporanea dei cantieri. Posizione che appare errata perché la cantierizzazione soprattutto con la tecnica dei lotti costruttivi che è la soluzione scelta dal legislatore per il progetto AV Vr-Pd avrà durata almeno decennale.

Altri inquinanti pericolosi per i territori delle province interessate dal progetto sono le sostanze perfluoroalchiliche (PFAS). Una Ricerca di tre anni fatta elaborata dall'Istituto di Ricerca sulle Acque (IRSA) del CNR, ha riscontrato in tre campagne di monitoraggio nei corpi idrici superficiali alte concentrazioni di acido perfluorooctanico (PFOA) e acido perfluorooctansolfonico (PFOS). Si richiede alla Commissione di prescrivere nel parere di VIA una valutazione d'impatto sanitario (VIS) secondo le recenti Linee Guida elaborate da Ispra. Nel 2014, la Regione Lombardia ha approvato con D.G.R. n. 1266 del 24/01/2014 le Linee Guida per la componente salute pubblica degli Studi di Impatto Ambientale (SIA), con il fine di assicurare un adeguato supporto tecnico-amministrativo alle Autorità competenti in materia di VIA. Sempre nel 2014, è stata approvata da un ramo del Parlamento Italiano, nell'ambito della Legge Sbocca Italia, una modifica al D.Lgs 152/2006. Specificatamente, fermo restando quanto disposto dall'articolo 26, comma 4, e successive modificazioni, al medesimo D.Lgs 152/2006, è stato inserito il comma 5bis) in cui si richiede lo svolgimento nell'ambito della VIA di una VIS, in conformità a linee guida definite dall'Istituto Superiore di Sanità (ISS). Vis limitata ad alcune tipologie di opere.



**Associazione
WWF VERONESE**

via Risorgimento 10
37126 - Verona
email: verona@wwf.it

Tel. 338.8767.711

**Di seguito le osservazioni presentate da un gruppo di cittadini il
26 gennaio 2016:**

Al Presidente della Settima Circoscrizione del Comune di Verona

Al Presidente della Sesta Circoscrizione del Comune di Verona

Al sindaco del Comune di Verona

Ing. Luigi Evangelista (RUP Italfer)

Oggetto: Osservazioni al progetto definitivo della linea ferroviaria AV-AC Verona Padova I° lotto funzionale Verona Vicenza per il tratto che interessa il Comune di Verona dal km 0+000 in corrispondenza delle ex officine ferroviarie fino al km 4+050 (confine Comune di S. Martino B.A.)

Il sottoscritto Alberto Merli, rappresentante delegato di un gruppo di cittadini iscritti al WWF *, frequentatori del Parco dell'Adige sud, con riferimento a quanto indicato in oggetto presenta le seguenti osservazioni

Premessa generale

Con riferimento all'opera denominata "Sub tratta linea AV_AC Verona-Vicenza" nonché al quadro programmatico entro cui si inserisce, a distanza di oltre un ventennio dall'avvio della procedura sull'opera complessiva, con numerose variazioni sul tracciato e le variate condizioni economiche generali del paese, si è andato ulteriormente chiarendo un quadro generale che depone fortemente a sfavore dell'opera stessa.

È, infatti, da dimostrare l'utilità di un intervento infrastrutturale pesante e particolarmente invasivo del territorio Veneto, in particolare per la carenza di una precisa ed esauriente Analisi Costi/Benefici che potrebbe evidenziare anche l'insostenibilità del progetto rispetto a soluzioni meno impattanti dal punto di vista ambientale e socioeconomico, oltre che meno dispendiose dal punto di vista economico.

L'efficacia di una importante infrastruttura non si misura dalla sua localizzazione bensì, in via prioritaria, dalla verifica della



**Associazione
WWF VERONESE**

via Risorgimento 10
37126 - Verona

email: verona@wwf.it

Tel. 338.8767.711

tipologia di domanda di mobilità ferroviaria. La soluzione offerta dal progetto di ferrovia ad alta velocità sull'asse Milano-Venezia è diffusamente riconosciuta essere insoddisfacente, presentando costi economici (mediamente 70 milioni di €/km) e ambientali sproporzionati, in cambio di un servizio rivolto ad un segmento decisamente minoritario, quello degli affari, che tutt'al più si sposta tra le grandi aree urbane qui non presenti. Il tessuto insediativo e produttivo interessato, già sottoposto a esternalità negative pesanti quali la pessima qualità dell'aria e una mobilità principalmente privata sia delle persone che delle merci prevalentemente congestionata, è caratterizzato da città di media grandezza e da distanze mediamente brevi, decisamente inadeguate per praticare alte velocità e dove la distanza media di spostamento raramente supera i 70/80 km.

Appare pertanto assai più efficace e produttivo considerare l'opzione alternativa costituita dal quadruplicamento della linea attuale su tutta la tratta, da destinare per un servizio interpolo con velocità massime di 240km/h (velocità delle attuali "freccie rosse" sulla Firenze-Roma) sul modello sviluppato nei paesi dell'area tedesca. Prioritario, quindi, ricercare soluzioni adeguate alle vere criticità del trasporto, promuovendo l'Alta Capacità e contemporaneamente sostenendo e intensificando le reti regionali ed interregionali, assai più richieste e rilevanti, per intervenire decisamente sul miglioramento della mobilità urbana ed extraurbana dei pendolari e delle merci.

L'intercambiabilità e l'uso promiscuo dei binari praticato ormai da 8 anni sulla PD-VE è un ottimo esempio di efficacia frutto del quadruplicamento, che si contrappone al negativo esempio della linea TAV TO-MI, il cui esercizio esclusivo ad alta velocità, oltre alla mancanza di stazioni intermedie, determina una condizione di intollerabile sottoutilizzo per assenza di domanda, con solamente 36 treni giornalieri a fronte di una capacità di 280 treni/giorno. Appare quindi doveroso e indispensabile rivalutare e rivedere l'intera tratta in oggetto, se pur per queste osservazioni limitate alla sola tratta Verona-Vicenza, considerando il quadruplicamento, come per i primi 3,8 km in comune di Verona e con le dovute



**Associazione
WWF VERONESE**

via Risorgimento 10
37126 - Verona

email: verona@wwf.it

Tel. 338.8767.711

modifiche più sotto specificate, in affiancamento dell'intero asse, abbandonando il suo infruttuoso e deturpante spostamento che sottrae solamente ulteriore suolo agricolo e non affronta minimamente il tema della mobilità.

Per quanto in oggetto, preso atto che:

- ❖ la nuova linea AVAC fino al km 3+200 è da considerarsi una linea in ambito urbano con un notevole impatto su un territorio fortemente antropizzato;
- ❖ nei primi 1000 m circa la velocità di tracciato prevista è di 115 km/h ed il compatibile raggio della curva in uscita dalla stazione è di 640 m.

SI CHIEDE CHE:

- ❖ la velocità di tracciato di 115 km/h sia mantenuta fino alla progressiva km 3+200 (corrispondente al confine orientale della proprietà dell'Istituto Sorelle della Misericordia); i treni per percorrere il tratto in questione, impiegheranno solo 7 secondi in più.
- ❖ l'interasse delle due linee (Linea Storica e Linea AV-AC) che mediamente è prevista dal progetto in 15 m circa, sia ridotto a max. 12 m, con ulteriore possibile riduzione, sostituendo i pali della T.E (Trazione Elettrica) con portali che servano tutti e quattro i binari;
- ❖ sia rivisto il progetto nelle parti riguardanti il sistema di raccolta delle acque al piede dei rilevati e alla base dei muri di sostegno, in quanto si potrebbero risparmiare almeno 5 m di occupazione del territorio per un tratto di almeno 2000 m, corrispondenti a ca. 10.000 mq.;
- ❖ sia utilizzata Via Serenelli come sede della nuova linea e, previo accordo con l'Istituto Sorelle della Misericordia, venga risistemata la viabilità interna all'Istituto in modo da poter permettere l'utilizzo del passo carraio di via Campagnole;
- ❖ sia realizzato un nuovo sottovia stradale al progressivo km 3+400 circa che colleghi, con una nuova bretella di circa 500 m, via Pontara Sandri con la rotatoria della tangenziale ad est di San Michele e intercettando il prolungamento di via Antonio Salieri già previsto dal progetto;



**Associazione
WWF VERONESE**

via Risorgimento 10
37126 - Verona

email: verona@wwf.it

Tel. 338.8767.711

❖ siano salvaguardati tutti gli attraversamenti della linea ferroviaria, pedonali e stradali che dall'abitato di San Michele portano al Parco dell'Adige:

- sottopassaggio via Orti Trezza progr. km 1+250 circa (manca nel progetto)
- sottopassaggio piazza Garibaldi progr. km 1+375 circa (manca nel progetto)
- sottopasso chiesetta di San Rocco progr. km 1+870 circa (previsto il prolungamento ma non la strada)
- sottovia via Bernini Buri progr. km 2+200 (previsto)
- sottopassaggio via Campagnole progr. km 2+509 (previsto);

Analisi dei vantaggi prodotti dalle richieste: rapporto COSTI E BENEFICI

La riduzione della velocità di progetto a 115 km/h permette di ridurre il raggio minimo della curva da 800 a 640 m. Il nuovo tracciato ferroviario produrrà così numerosi vantaggi sia per l'ambiente che per gli abitanti di S. Michele, ma anche per la gestione delle opere in fase di cantiere.

Oltre al risparmio di territorio pari a circa 22.000 mq con conseguente diminuzione delle aree da espropriare, la proposta di riduzione della velocità a 115 km/h e dell'utilizzo della sede stradale di via Serenelli, comporta una notevole semplificazione del tratto definito critico nel progetto e indicato come "Prima variante linea storica". Il nuovo tratto comprenderebbe solo parte della curva ed il rettilineo lungo via Serenelli, e lo spanciamento verso via A. Salieri si ridurrebbe ad un metro o poco più rispetto ai 78 m previsti dal progetto; le fasi provvisorie e i tempi di costruzione (più di due anni) verrebbero ridotti significativamente e l'impatto sui fabbricati di via A. Salieri sarebbe decisamente meno rovinoso e invasivo.

Riassumendo

- ❖ meno espropri e risparmio di suolo per una superficie non inferiore a 42.000 mq;



**Associazione
WWF VERONESE**

via Risorgimento 10
37126 - Verona

email: verona@wwf.it

Tel. 338.8767.711

- ❖ minore demolizione delle barriere antirumore da poco installate sulla Linea Storica;
- ❖ miglioramento della viabilità con la costruzione del nuovo sottovia di via Pontara Sandri ed il trasferimento del traffico che oggi, provenendo da via Serenelli, transita in via Bernini Buri;
- ❖ minori costi di costruzione che compenserebbero ampiamente sia il nuovo sottovia di Pontara Sandri che la sistemazione del nuovo ingresso e viabilità interna dell'Istituto delle Sorelle della Misericordia;
- ❖ minor tempo di costruzione con conseguente minor disagio per la popolazione residente a ridosso dei cantieri;
- ❖ minore impatto sui fabbricati di via Salieri interessati dalla "Prima variante linea storica".

INOLTRE SI CHIEDE DI:

- 1) valutare l'impatto ambientale, definendo preventivamente al progetto esecutivo il traffico indotto (numero camion, frequenza, percorsi nell'area e nel quartiere), il rumore, l'inquinamento atmosferico aggiuntivo e la durata dei lavori in fase di costruzione della tratta urbana;
- 2) considerare prioritariamente la salvaguardia delle risorgive esistenti nell'area (almeno due non sono indicate), intercettando con canalette inerbite e trattando le acque di prima pioggia della piattaforma ferroviaria prima dello scarico nelle vasche di laminazione, per evitare lo scorrimento superficiale con recapito diretto nel torrente Valpantena e quindi nell'Adige, come prescritto dall'art. 39, comma 9, del Piano Regionale di Tutela delle Acque;
- 3) inserire nel progetto la conservazione-valorizzazione della "Fonte delle Monache", bene storico di proprietà comunale, progr. Km 1+325, compresa nel mappale del Giarol Grande e riprogettazione delle vasche di laminazione;
 - a) non intercettare o deviare con opere di qualsiasi tipo l'attuale naturale flusso delle acque di superficie o profonde che scendono verso l'Adige ad impedire l'inaridimento delle



aree a valle del percorso della TAV sia a Parco naturale che agricole.

4) prevedere un ripristino progressivo, e non a fine lavori, delle piste-strade di servizio al cantiere sulla tratta Verona-Vicenza, per ridurre la durata delle occupazioni provvisorie ed evitare disagi per circa 6 anni al quartiere S. Michele;

5) indicare e motivare preventivamente i criteri di individuazione-localizzazione delle aree di cantiere, oltre alla programmazione e organizzazione dei lavori, in modo da :

- a) permettere la presentazione di specifiche osservazioni,
- b) ridurre la durata dell'occupazione e spreco di suolo (ad esempio la strada di cantiere, prevista all'interno del parco dell'Adige deve essere spostata ai piedi della nuova linea, senza occupare suolo agricolo nel fondo comunale denominato Giarol Grande);

6) localizzare il campo base nell'area dell'ex Tiberghien, recuperando parzialmente un bene abbandonato e garantendone la custodia;

7) stralciare il ricorso a cave di prestito per garantire il materiale necessario alle opere facendo riferimento a materiali derivati da selezione, lavorazione e riciclo di inerti, ancorché materiale da cava già autorizzato:

- considerando che la Regione Veneto, in linea con le indicazioni dell'Unione Europea e nazionale, nel Piano per la Gestione dei Rifiuti approvato nel 2015 ha indicato tra i principali obiettivi il riciclaggio e il recupero di materia a tutti i livelli;
- considerando che la quantità di materiali da demolizione-costruzione ammonta a circa 6 milioni di tonnellate, di cui circa 1,1 milione di ton. nella sola provincia di Verona;
- considerando che il materiale da cava già estratto in Veneto è disponibile per soddisfare la domanda regionale per il prossimo ventennio, anche tenendo conto degli infausti e altrettanto improbabili consumi degli anni novanta;

si chiede che il progetto venga rivisto e prenda in considerazione l'effettiva quantità di materiali di recupero da demolizione e costruzione, e solamente in seguito si valuti l'utilizzo di



**Associazione
WWF VERONESE**

via Risorgimento 10
37126 - Verona

email: verona@wwf.it

Tel. 338.8767.711

materiale già autorizzato e stoccato nella cave attive, stralciando definitivamente la possibilità di far ricorso alle cave di prestito;

8) ridurre l'impatto ambientale e paesaggistico interrando la linea ad alta tensione che alimenta la sottostazione a confine col comune di S. Martino B.A.;

9) mascherare-schermare con essenze vegetali ed alberature, utilizzando tecniche di ingegneria naturalistica le murature di sostegno alla linea TAV verso il Parco dell'Adige e verso l'area agricola adiacente alla linea ferroviaria, impiegando varie essenze arbustive e arboree autoctone tipiche dei luoghi interessati dai lavori, atte a formare una fascia boscata a planimetria irregolare, priva di rigidità, creando in tal modo un raccordo paesaggistico con le attuali aree boscate del Parco Naturale dell'Adige.

10) escludere in tutte le strutture murarie l'utilizzo di ghiaie provenienti da cave di prestito vicine o remote aperte nell'alveo dell'Adige, tenendo conto che il fiume è stato impoverito di materiali nei tempi passati e non può sopportare ulteriori impoverimenti.

Si propone come compensazioni per i quartieri e per la città :

1. promuovere e favorire la realizzazione di linee urbane di trasporto rapido di massa a trazione elettrica sulle reti esistenti e sottoutilizzate, tali da avviare finalmente quel Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale, già presente nel PTRC vigente approvato nel 1992, fondato sulla necessità di offrire collegamenti TPL tra i bacini di utenza provinciali, già ricadenti a ridosso o in prossimità delle linee ferroviarie esistenti, e la città di Verona.

2. analogamente ad altre realtà (Trento) interessate dalla TAV , realizzare nel territorio del Comune Provincia di Verona e lungo il tracciato delle linee esistenti nuove stazioni-fermata per permettere l'avvio di un servizio ferroviario metropolitano sopra



**Associazione
WWF VERONESE**

via Risorgimento 10
37126 - Verona

email: verona@wwf.it

Tel. 338.8767.711

descritto verso le direttrici Peschiera, Domegliara, Mantova, Legnago, Nogara e San Bonifacio.

3. restituire all'uso pubblico l'area dismessa dello scalo merci (57 ettari cioè 570.000 mq) da destinare a parco e bosco urbano con l'acquisizione del bene pubblico prima dell'avvio dei lavori, previo accordo col Comune di Verona;

a) dando l'avvio alla formazione del bosco a dare all'area appena acquisita dal Comune di Verona;

4. prevedere che l'acquisizione di personale per la per la realizzazione della linea TAV Verona Vicenza sia riservata al settore edilizio locale, considerando che nel Progetto Definitivo è previsto l'impiego di 190 impiegati e 740 operai.

In ultima,

durante l'incontro pubblico con la ditta IRICAV alla Commissione ambiente 7^

Circoscrizione di Verona è emerso che nella documentazione non è stato rilevato un pioppo nero secolare.

In allegato la scheda tecnica.

Verona 10 marzo 2016

Il Delegato
WWF Veronese
Gruppo di Verona

Alberto Merli

* Averardo Amadio, Lina Arvati, Felicità Crudele, Manuela Formenti, Giada Merli, Paolo Villa, Merli Alberto



Associazione **WWF Veronese**
Via Risorgimento, 10
37126 Verona
Tel. 338.8767711



**Associazione
WWF VERONESE**
via Risorgimento 10
37126 – Verona
email: verona@wwf.it

Tel. 338.8767.711

Pioppo Nero di San Michele all'Adige VR

Specie: *Populus nigra* L.

Localizzazione: 45° 26' 04.51'' N - 11° 02' 15.81'' E

Rilievi dendrometrici:

Data del rilievo: 10 - 03 - 2016

Diametro a 1.30 dalla base: ==> 5.52 m

Diametri d'insidenza della chioma: da N a S ==> 35,23 m , da E a W ==> 29.96 m

Triforcuto a 2.50 m circa

Qualche ramo secco e tagliato a 6 m da terra

La pianta è in buono stato vegetativo e non presenta lesioni nel tronco e nei tre rami dominanti

Area d'insidenza: disturbata; si trovano in zona una piccola palma, dei sambuchi, reticolato con paletti metallici delimitatore di proprietà, un avvallamento di terreno alla base che tende a inclinare la pianta.

Angoli e distanze per misurare l'altezza:

- posizione a 60 m dalla base della pianta

- 50/100 di grado verso antiorario

- 25° e 48/100 di grado verso antiorario

L'altezza stimata con metodo trigonometrico è di 28,59 metri.

Età stimata con metodi lineari: 180 anni

