

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali

Divisione III
Via Cristoforo Colombo 44
00147 ROMA

REGISTRO UFFICIALE - INGRESSO
Prot. 0029161 DVA del 01/12/2016

Ministero per i Beni e le attività Culturali e del Turismo
Direzione Generale Archeologia, Belle Arti e Paesaggio
Via San Michele n. 22
00153 ROMA

Italferr S.p.A.
Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Responsabile dell'Unità Organizzativa Costruzioni
Responsabile procedimento dott. Carlo Di Gianfrancesco
Via G. Galati n. 71
00155 ROMA

Oggetto: OSSERVAZIONI al progetto linea AV/AC Torino-Venezia. Lotto funzionale tratta Brescia-Verona. Nodo AV/AC di Verona: ingresso ovest

Il sottoscritto Consigliere Comunale Stefano Vallani presenta le osservazioni relative al procedimento sottoposto a valutazione di impatto ambientale della linea AV/AC Torino-Venezia, lotto funzionale tratta Brescia-Verona, nodo AV/AC di Verona, ingresso ovest.

Premessa

La Commissione Speciale di Valutazione di Impatto Ambientale ha espresso parere favorevole di compatibilità ambientale su un progetto che doveva prevedere e garantire la penetrazione delle tratte AV/AC Milano-Verona e Verona-Padova in area urbana con il potenziamento degli impianti dello scalo merci veronese Quadrante Europa e trasferimento in questo scalo delle funzioni svolte nell'impianto merci di Verona Porta Nuova.

I confini dell'intervento erano a ovest il cavalcavia dell'autostrada A22 con connessione alla linea Milano-Verona e ad est la stazione di Porta Vescovo con connessione alla linea Verona-Padova.

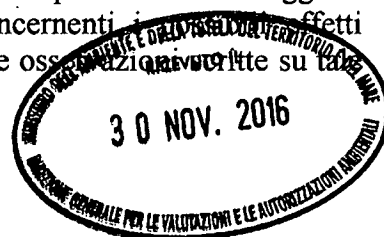
Negli accordi del 2002 tra Comune di Verona, Provincia e RFI, riguardo la penetrazione della linea AC del nodo di Verona e del potenziamento del Quadrante Europa, che dal punto di vista funzionale è collegato al progetto per AC/AV del Nodo di Verona, erano state poste le basi affinché il territorio potesse ospitare il nuovo intervento con il minimo delle criticità possibili.

Fatto presente che

Sono soggetti a VIA statale i progetti di infrastrutture di preminente interesse nazionale di cui alla Legge Obiettivo (L.443/2001) che rientrano nelle tipologie progettuali indicate nell'Allegato II al D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., secondo l'iter procedurale per l'approvazione dei progetti di infrastrutture strategiche.

Lo studio di impatto ambientale di un lotto di infrastruttura deve contenere elementi di massima che diano informazioni sull'impatto ambientale determinato dalla realizzazione degli altri lotti secondo le scelte seguite nel progetto presentato.

L'art. 29 del D.lgs. 152/2006 (partecipazione al procedimento) comma 1 prevede che il soggetto interessato che intenda fornire elementi conoscitivi e valutativi concernenti i effetti dell'opera o intervento progettato può presentare all'autorità competente osservazioni scritte su la



progetto, soggetto alla procedura di valutazione d'impatto ambientale, nel termine di quarantacinque giorni dalla pubblicazione di cui all'articolo 28, comma 2, lettera b).

Il giudizio di compatibilità ambientale considera, contestualmente, singolarmente o per gruppi, tali osservazioni, i pareri forniti dalle pubbliche amministrazioni e le altre eventuali osservazioni del pubblico.

Il tempo per le osservazioni fissato dal D.lgs. 152/2006 è di quarantacinque giorni dalla pubblicazione dell'avviso e non 30 gg come previsto dal Ministero. La pubblicazione dell'annuncio è stata fatta il 18 ottobre 2016.

Ai sensi del D.lgs 152/2006 e s.m.i., la documentazione tecnica da allegare all'istanza deve comprendere lo studio di impatto ambientale.

Lo studio di impatto ambientale è un elaborato che integra il progetto definitivo, redatto in conformità alle disposizioni ed ai contenuti previsti nell'art.22 (lettera i, dell'art. 5, D.lgs. 152/2006) e all'Allegato VII del D.Lgs.152/2006 e s.m.i.,

Relativamente ai livelli di progettazione, il nuovo codice appalti prevede che lo studio di impatto ambientale sia fatto in relazione al progetto definitivo e non sul progetto preliminare che è previsto nello studio di prefattibilità ambientale.

Prova ne è che nelle procedure di valutazione di impatto ambientale delle tratte AV/AC Milano-Verona (lotto funzionale Brescia-Verona) e Verona-Padova (lotto funzionale Verona-Vicenza) si fa riferimento al progetto definitivo e non a quello preliminare.

OSSERVAZIONI

1) Tempo scadenza osservazioni

Essendo espressamente previsto dal D.lgs 152/2006 che chiunque ne abbia interesse può presentare le osservazioni in merito al progetto sottoposto a VIA entro 45 dalla data di pubblicazione, si ritiene che il tempo previsto di 30 gg non sia conforme alla norma e quindi la scadenza deve considerarsi ben oltre il 23 novembre 2016. A conferma dei tempi stretti contenuti nell'annuncio, si è a conoscenza che il Comune di Verona non ha avuto il tempo materiale per convocare una conferenza di servizi interna per l'espressione del parere congiunto da parte degli uffici competenti, ma si sarebbe limitato solo a chiedere ai vari uffici i pareri di competenza ed inoltre e ancora più grave che al Consiglio Comunale non sia stato richiesto di esprimersi su un parere di propria competenza. Questo evidentemente non consente la necessaria e completa valutazione sulla compatibilità ambientale di un intervento che insiste nel cuore della città di Verona. Pare non giustificato normativamente che Rfi pretenda di considerare il nodo entro la vecchia procedura della Legge Obiettivo e del Codice Appalti entrambi abrogati nell'aprile di questo anno. Il 19 aprile 2016 è entrato in vigore il D.lgs. 50 che all'art 217 lettera e) riporta espressamente l'abrogazione del D.lgs. 163/2006 e alla lettera d) l'abrogazione dell'art 1 dai commi da 1 a 5 della legge 443/2001 cosiddetta legge obiettivo che prevedeva la VIA sul progetto preliminare.

2) Validità parere di Compatibilità ambientale

Il Codice dell'Ambiente fissa in anni cinque la validità della valutazione d'impatto ambientale salvo provvedimento di proroga, per particolari motivazioni che nel caso del nodo di Verona non ci sono state e quindi il procedimento deve iniziare con la nuova normativa.

Si chiede come il progetto presentato possa essere un aggiornamento del progetto presentato nel 2004 con parere di compatibilità ambientale emesso l'8 febbraio 2005.

3) Progettazione unitaria

In considerazione dei principi della legislazione in materia di VIA, risulta fondamentale che gli Enti coinvolti e i cittadini tutti possono partecipare all'iter di approvazione di un'opera pubblica avendo piena cognizione dei costi e dei benefici delle scelte progettuali. Tale facoltà risulta chiaramente pregiudicata laddove, come nel caso in argomento non è possibile comprendere a pieno la documentazione perché frammentata da una progettazione parziale. Infatti la procedura di VIA originaria, la cui compatibilità ora risulterebbe scaduta, comprendeva l'intero tracciato da A22 a Porta Vescovo, mentre ora ci si limita ad una VIA ancora parziale che iniziando dalla

A22 arriva fino alla stazione di Porta Nuova. L'impossibilità di avere una visione d'insieme, ossia di disporre di una progettazione definitiva unitaria pregiudica la piena partecipazione al procedimento impedendo altresì di verificare la coerenza dell'opera con gli obiettivi che ci si propone di perseguire per lo sviluppo del territorio. Inoltre il progetto a livello preliminare, che si può con estrema positività essere stato approvato, in linea tecnica, dal CIPE, ma dallo stesso non è stata pubblicata la delibera a causa dei rilievi avanzati dalla Corte dei Conti, in quanto correlato a problematiche finanziarie, riconducibili essenzialmente alla mancanza di disponibilità dei fondi necessari a coprire i costi delle opere.

Si chiede quindi che la procedura di valutazione di impatto ambientale venga espressa solo dopo la presentazione del progetto definitivo e per l'intero tracciato cittadino che va dal cavalcavia dell'autostrada A22 a Porta Vescovo.

4) Interconnessione merci di Verona

Per quanto concerne l'attuale procedura, va evidenziato che con il progetto preliminare del 2003, il nodo di Verona prevedeva lo spostamento dello scalo merci dall'attuale posizione (a sud della stazione di Verona P.N.) al Quadrante Europa. Non pare che nel progetto presentato si tenga conto dell'accordo tra Enti e FS.

Si chiede che il progetto preveda oltre alla progettazione definitiva anche della necessità di liberare lo scalo merci di Porta Nuova, il potenziamento del Quadrante Europa e un accordo tra le parti per un diverso utilizzo a favore della città dell'area che rimarrà libera a Porta Nuova eventualmente anche come opera di compensazione.

5) Misure di compensazione e mitigazione

L'articolo 4, comma 2, del decreto legge 70/2011 ha modificato il codice dei contratti pubblici con riguardo alla disciplina delle infrastrutture strategiche prevedendo espressamente che le opere e misure di compensazione dell'impatto territoriale e sociale siano strettamente correlate alla funzionalità dell'opera. Si ritiene prioritario mitigare maggiormente l'impatto sociale e ambientale delle comunità direttamente interessate dalla nuova infrastruttura ferroviaria AV/AC e dalle opere correlate sia in fase di cantierizzazione che di esercizio.

Si chiede e si ritiene prioritario che mitigare il forte impatto della cantierizzazione sulla viabilità, sulle abitazioni e dei residenti direttamente interessati debbano essere, per tutta la durata dei lavori, adottate misure per il contenimento del rumore, delle polveri e venga effettuata la riqualificazione della rete viabilistica interessata dal passaggio dei mezzi di cantiere e delle maestranze.

6) Accesso passeggeri a Porta Nuova dal lato sud della stazione

Con la linea AV/AC vi sarà certamente un ampliamento del fascio binari utilizzati verso sud (lato attuale scalo merci) e quindi lo studio SIA non può limitarsi agli stretti interventi dell'opera, ma deve estendersi oltre il limite ferroviario.

Il Comune di Verona, a sud di Porta Nuova, ha una serie di attività economiche che interagiscono con il sistema ferroviario. Tanto per fare un esempio la Fiera di Verona che con le sue manifestazioni attira un rilevante numero di persone, lo sviluppo della ZAI storica con nuovi centri commerciali, il nuovo filobus, tanto per fare alcuni esempi.

In questo scenario non è pensabile sottrarre ad una oggettiva valutazione l'imprescindibile possibilità di un organizzato accesso a sud della stazione.

La stazione di Verona Porta Nuova è un punto di riferimento fondamentale per la realtà economica come la Fiera di Verona e i centri commerciali che il Comune ha approvato per non pensare al filobus che collegherà il casello di Verona Sud con il centro della città passando per la Stazione.

Si chiede che il progetto vada a considerare le funzioni future dello scalo merci di Porta Nuova considerando lo sviluppo della stazione verso sud.

Si chiede che lo scenario futuro dell'area dello scalo merci rientri nella progettualità e che tra gli interventi di compensazione, sia prevista la realizzazione di un parco urbano di adeguate dimensioni e la possibilità di accesso alla stazione dalla zona sud. Si chiede venga attivata

prima del pronunciamento della Commissione VIA una progettualità concordata con il Comune per definire e contestualizzare gli accordi e il protocollo d'intesa che prevedeva la dismissione dello scalo merci di Verona Porta Nuova.

7) Via Fenilon – via Carnia

Si chiede che la realizzazione di svincoli e interventi sulle strade della viabilità ordinaria debba prevedere la realizzazione di marciapiedi e piste ciclabili.

8) Rumore

Si evidenzia la necessità di valutare l'impatto acustico dell'opera anche in corrispondenza di futuri recettori riferiti ai progetti in itinere previsti nel piano degli interventi.

Si chiede che siano individuati nell'ambiente esterno in corrispondenza dell'area di influenza e pertinenza acustica dell'infrastruttura in progetto, per misure fonometriche ante e post opera al fine di verificare il rispetto dei limiti di legge.

9) Osservatorio per AV/AC

Si chiede venga prescritto nel documento di compatibilità ambientale che sarà redatto dalla Commissione VIA, vista la frammentarietà progettuale e i vari progetti in itinere, la costituzione di un Osservatorio composto da rappresentanti dei Comuni interessati al nodo di Verona e da un Comitato tecnico-scientifico con lo scopo di informare i cittadini sugli sviluppi del progetto sotto l'aspetto tecnico e ambientale.

L'Osservatorio dovrà monitorare gli interventi costruttivi e il rispetto delle disposizioni in materia di emissioni acustiche e delle vibrazioni, il controllo delle risorse idriche, delle sorgenti, della qualità dell'aria, della configurazione del cantiere e dell'ecosistema.

Firmato

Consigliere Comune di Verona

Stefano Vallani

