

Vicenza, lì 25 novembre 2017

Spett.le MINISTERO DELL'AMBIENTE
e della tutela del territorio e del mare
Direzione Generale per le valutazioni e le autorizzazioni ambientali
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 ROMA
DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

E p.c.

Spett.le COMUNE DI VICENZA
Corso A. Palladio n. 98
36100 VICENZA
vicenza@cert.comune.vicenza.it

OGGETTO: Progetto preliminare dell'intervento "Attraversamento di Vicenza" - 2°Lotto funzionale della tratta AV/AC "Verona-Padova"- OSSERVAZIONI ai sensi dell'art. 183 c. 4 D. Lgs. 163/2006 e 215 c. 27 D. Lgs 50/2016

Il sottoscritto Pio Saverio Porelli,

OSSERVA CHE

- In data 26/10/2017 è stato pubblicato il Progetto Preliminare e dato avvio alla consultazione pubblica, per l'opera in oggetto;
- l'istanza di svolgimento della procedura di Valutazione di Impatto ambientale è stata presentata da Rete ferroviaria Italiana S.p.a. in data 18/10/2017 ai sensi degli artt. 165 e 183 del D. Lgs. 163/2006 e 216 c. 27 del D. Lgs. 50/2016 in forza del quale le procedure per la valutazione di impatto ambientale delle grandi opere avviate alla data di entrata in vigore del decreto medesimo secondo la disciplina già prevista dagli articoli 182, 183, 184 e 185 di cui al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 (recanti le procedure speciali per la valutazione di impatto ambientale delle grandi opere), sono concluse in conformità alle disposizioni e alle attribuzioni di competenza vigenti all'epoca del predetto avvio e che le medesime procedure trovano applicazione anche per le varianti;
- che il richiamato art. 165 del D. Lgs 163/2006 dispone(va) che il progetto preliminare delle infrastrutture *"deve inoltre indicare ed evidenziare anche le caratteristiche prestazionali, le specifiche funzionali e i limiti di spesa dell'infrastruttura da realizzare, ivi compreso il limite di spesa, comunque non superiore al due per cento dell'intero costo dell'opera, per le eventuali opere e misure compensative dell'impatto territoriale e sociale strettamente correlate alla funzionalità dell'opera."*

Nella percentuale indicata devono rientrare anche gli oneri di mitigazione di impatto ambientale individuati nell'ambito della procedura di VIA, fatte salve le eventuali ulteriori misure da adottare nel rispetto di specifici obblighi comunitari".

- che tra gli elaborati presentati non si rinvergono i ridetti contenuti prescritti dall'art. 165 del D. Lgs. 163/2016;

- che d'altra parte il progetto in argomento *"propone, oltre alla realizzazione dell'infrastruttura ferroviaria, interventi sulla viabilità cittadina e sulle modalità di interscambio orientati a favorire nel tempo il passaggio a un sistema di mobilità sostenibile, a livello territoriale e cittadino, con la graduale riduzione dell'utilizzo dell'auto privata in favore dell'uso del mezzo pubblico, su ferro e su gomma, riducendo puntualmente le fratture esistenti o generate dall'ampliamento della sede ferroviaria"*¹

- che gli interventi orientati a favorire nel tempo il passaggio ad un sistema di mobilità sostenibile, così come quelli volti a ridurre "fratture", anche già esistenti, insieme con gli interventi di mitigazione puntualmente descritti negli elaborati allegati 70-75 del SIA, potrebbero a ben vedere configurarsi quali opere e misure compensative dell'impatto territoriale e sociale dell'infrastruttura, che pertanto, se strettamente correlate alla funzionalità dell'opera, dovrebbero rientrare nel limite del due per cento del costo della stessa; se non strettamente correlate sarebbero addirittura da escludersi;

- parrebbero rientrare in detta categoria, a mero titolo esemplificativo: la nuova linea TPL - che attraverserebbe il territorio cittadino sul percorso programmato dal Piano Urbano della Mobilità e preso in considerazione anche nello studio della mobilità urbana sviluppato dalla società Polinomia per conto del Comune di Vicenza a supporto dell'analisi comparativa sviluppata nel 2016 - e le opere finalizzate a migliorare la viabilità dell'area est di Vicenza, dando continuità stradale alla direttrice Viale della Serenissima con Viale Camisano con la contestuale previsione di una nuova viabilità destinata al traffico locale, regolata dalla presenza di diverse rotatorie connesse mediante l'ausilio di 4 rampe unidirezionali di nuova realizzazione;

- la mancanza dei contenuti prescritti dalle previgenti disposizioni di legge, applicabili in via transitoria per l'approvazione della infrastruttura in oggetto, **rende assolutamente inaffidabile la prospettiva della integrale realizzazione delle opere compensative e di mitigazione proposte alla consultazione pubblica** che solo se integralmente finanziabili e realizzabili nell'ambito del progetto lo possono rendere accettabile sotto il profilo degli impatti sull'ambiente e sulla qualità della vita;

- d'altra parte, anche qualora si ritenessero applicabili per l'approvazione dell'infrastruttura le modifiche apportate al D. Lgs. 152/2006 con il D. Lgs. n. 104/2017, così come paiono ritenere gli estensori del SIA, e pertanto si facesse riferimento al livello di progettazione rappresentato dal progetto di fattibilità tecnica ed economica di cui all'art. 23 del D. Lgs. 50/2016, è assolutamente pacifico che

1 Studio di Impatto Ambientale, Relazione Generale – Volume I, Documento SA000G001 - Foglio 27 di 225

dovrebbero essere parimenti indicate le opere costituenti compensazione e mitigazione, nonché i limiti di spesa.

Tanto rilevato e considerato il sottoscritto

CHIEDE

che sia disposta l'integrazione del progetto presentato da Rete ferroviaria Italiana S.p.a. mediante:

- l'indicazione dei limiti di spesa dell'infrastruttura da realizzare, ivi compreso il limite di spesa delle opere e misure compensative dell'impatto territoriale e sociale strettamente correlate alla funzionalità dell'opera, precisando se uno o più degli interventi progettuali indicati abbiano tale natura;
- l'indicazione delle disposizioni applicabili per l'approvazione del progetto, conseguentemente precisando se il limite di spesa applicabile alle ridette opere compensative e di mitigazione sia la percentuale disposta dall'art. 165 D. Lgs. 163/2006 ovvero il limite che sarà puntualmente indicato negli elaborati progettuali aventi contenuto di progetto di fattibilità tecnica ed economica di cui all'art. 23 del D.Lgs 50/2016;

CHIEDE ALTRESÌ

che a seguito di tale indispensabile integrazione sia disposta la rinnovazione della consultazione pubblica per l'infrastruttura in oggetto.

Con osservanza

Pio Saverio Porelli
Pio Saverio Porelli