

Spett.le

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

Direzione Generale

Via Cristoforo Colombo 44

00147 – Roma

Pec: DGSalvanguardia.Ambiente@PEC.minambiente.it

Oggetto: Infrastruttura strategica di interesse nazionale – Procedimento di impatto ambientale del progetto preliminare “Attraversamento di Vicenza” Lotto funzionale della tratta AV/AC Verona Padova - Osservazione resa ai sensi dell'art. 183 comma 4 del Dlgs. 163/2006.

Premesso che:

- a seguito dell'avviso al Pubblico nell'ambito della procedura di valutazione di impatto ambientale (art. 216 comma 27 del D.Lgs. 50/2016 e artt. 165 e 183 del D.Lgs. 163/2006) sul Progetto Preliminare “Attraversamento di Vicenza” – Il Lotto funzionale della tratta AV/AC Verona-Padova (infrastruttura strategica di interesse nazionale secondo l'Art. 1 della Legge del 21/12/2001 n. 443 – Legge Obiettivo) CUP J41E91000000009 – ID – VIP3770, disponibile presso il sito del Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare, è stata messa a disposizione la documentazione integrativa per la pubblica consultazione sul portale delle valutazioni ambientali VAS-VIA del Ministero;
- come previsto dalle norme sopra richiamate, viene fissato il termine di 30 giorni per chiunque abbia interesse a prendere visione della documentazione ed a presentare in forma scritta proprie osservazioni, indirizzandole al Ministero dell'Ambiente come da indirizzo riportato o alternativamente via PEC. Il termine perentorio di trasmissione di tali osservazioni viene fissato a 30 giorni dalla data di pubblicazione dell'11 luglio 2018 e quindi al 10 agosto 2018.
- i sottoscrittori risiedono in un quartiere che sorge in adiacenza all'area agricola individuata dal progetto preliminare come sede della nuova Sotto Stazione Elettrica di Lerino in potenziamento di quella già esistente.

Considerato che:

esaminati i documenti integrativi resi disponibili, che nel caso specifico non citano mai l'area della SSE di Lerino, ed in particolare, alle richieste formulate dal Ministero dell'Ambiente, RFI ed ITALFERR rispondono con il documento IN0100R05RGMD0000002A, nel quale l'unica parte relativa al tema dell'interferenza elettromagnetica è riportata a pag. 58/60, alla quale si rimanda, ma che tratta solo ed esclusivamente la valutazione dell'inquinamento elettromagnetico relativo alla linea di alimentazione della ferrovia, ma non cita minimamente le trasformazioni di potenza delle linee di alimentazione della stessa (elettrodotti, SSE). Che tali incrementi di potenza, tra l'altro regolati dalla normativa citata in risposta al Quesito 34, sia da parte del Ministero dell'Ambiente, sia da RFI, se non in più restrittive normative internazionali, siano o meno valutati in sede di Commissione VAS VIA.

Preso atto che:

sempre nello stesso documento, Italferr informa che è stato modificato il modello di esercizio futuro della linea, ben rappresentato nella tabella di pag. 46/60, la quale riporta un nuovo studio di trasporto della Linea AV/AC Milano Venezia dalla società PWC su incarico di RFI.

Tale nuovo modello di esercizio prevede 252 treni/giorno sulla tratta Verona-Vicenza riferito allo scenario a regime con il quadruplicamento completo dell'itinerario Milano-Venezia, con la seguente distribuzione futura:

Linea Storica (LS)	Regionali	Diurni	62 treni/giorno
		Notturni	6 treni/giorno
	Merci	Diurni	52 treni/giorno
		Notturni	20 treni/giorno
Linea AV/AC	Lunga Percorrenza	AV Diurni	64 treni/giorno
		EC Notturni	8 treni/giorno
	Merci	Notturni	40 treni/giorno

Che nella precedente documentazione di Progetto Preliminare (documento IN0100R15RGES0001001C, pag. 6/12) il modello di esercizio attuale, nel tratto compreso fra Vicenza e Padova, mostra la seguente frequenza giornaliera (non scomposta fra diurno e notturno):

Linea Storica (LS)	Regionali	67 treni/giorno
	Merci	58 treni/giorno
	Lunga Percorrenza	53 treni/giorno

Per un totale complessivo pari a 178 treni/giorno.

Nel modello previsionale precedente, Italferr prevedeva una futura distribuzione dei treni pari a 304 treni/giorno sull'esercizio della linea (sempre riportato nel documento citato sopra a pag. 12/12).

Dalla documentazione disponibile, pertanto, si evince che nel nuovo modello di esercizio futuro, vi sia un incremento stimato di traffico pari al 141.57% (da 178 a 252 treni/giorno) rispetto alla situazione attuale, in riduzione rispetto alle precedenti stime di esercizio (da 178 a 304 treni/giorno) allegate al Progetto Preliminare dell'opera. Non si possono avanzare commenti di merito nella distribuzione fra carico treni/giorno diurno e notturno poiché tale scomposizione è stata avanzata solo ed esclusivamente nell'ultima relazione presentata in risposta ai quesiti posti al Ministero dell'Ambiente nell'ambito della valutazione VAS-VIA.

Preso inoltre atto che

dall'esame della documentazione disponibile quindi emerge che:

- il Ministero dell'Ambiente non ha ritenuto necessario valutare l'incremento di potenza necessario per l'esercizio della linea futura, ovvero non ha percepito che per l'esercizio della linea sia effettivamente necessaria la nuova SSE di Lerino in potenziamento;
- ITALFERR e RFI, dal loro punto di vista, hanno analizzato la sola linea ferroviaria senza analizzare gli effetti indotti sull'elettrodotto insistente in area urbana e di alimentazione della SSE attuale e futura;

- nello scenario di traffico proposto dal nuovo studio si potrebbe mettere in discussione la necessità di incrementare l'attuale SSE di Lerino, dal momento che l'incremento di traffico previsto a lungo termine è nettamente inferiore al traffico previsto nella documentazione di Progetto Preliminare.

Infine, è utile in ogni caso osservare quanto previsto dal Decreto dei Ministri nr. 200 del 8/7/2003. Tale norma non è applicabile alla linea di contatto della ferrovia ma è sicuramente applicabile all'elettrodotto che alimenta la SSE attuale e la sua estensione per la SSE futura prevista in Progetto Preliminare.

Si richiama che l'Art. 1, comma 1, recita: "Nel medesimo ambito, il presente decreto stabilisce anche un obiettivo di qualità per il campo magnetico, ai fini della progressiva minimizzazione delle esposizioni".

L'Art. 3, comma 2 recita: "A titolo di misura di cautela per la protezione da possibili effetti a lungo termine, eventualmente connessi con l'esposizione ai campi magnetici generati alla frequenza di rete (50Hz), nelle aree gioco per l'infanzia, in ambienti abitativi, in ambienti scolastici e nei luoghi adibiti a permanenze non inferiori a quattro ore giornaliere, si assume per l'induzione magnetica il valore di attenzione di $10\mu\text{T}$, da intendersi come mediana dei valori nell'arco delle 24 ore nelle normali condizioni di esercizio".

L'Art. 4 "Obiettivi di qualità" riporta che l'obiettivo qualità è quello di portare a $3\mu\text{T}$ il valore dell'induzione magnetica rispetto a quanto riportato nel precedente Art. 3.

Da quanto sopra riportato per effetto dell'incremento del numero di treni viaggianti è plausibile un maggior carico potenziale dell'elettrodotto, pertanto si può considerare un incremento dell'inquinamento elettromagnetico dello stesso. A tal proposito è da accertare quindi se si rientra nei casi di cui all'Art. 1 e all'Art. 4 del D.M. 08/07/03 nr. 200.

L'ente preposto al controllo di tali aspetti è l'ARPAV, il quale effettua misure ed analisi allo scopo di fornire un'adeguata conoscenza sullo stato delle sorgenti di campo elettromagnetico installate sul territorio regionale con relativo rapporto annuale.

Con riferimento alla SSE di Lerino e all'elettrodotto che la alimenta, si osserva che:

- presso la Stazione di Lerino risulta posizionata una sottostazione elettrica mobile (ambulante) da diversi anni, da rilevamento satellitare sembrerebbe installata dopo il 2007;
- è evidente l'incremento del traffico ferroviario dal 2012 ad oggi successivamente ai lavori di ammodernamento della linea;
- agli atti, nel febbraio 2017, risultano lavori di Sostituzione di un trasformatore elettrico nella SSE, come da disposizione comunale per temporaneo accesso al parcheggio di stazione, richiesta RFI protocollo 2321 del 07.02.2017;
- l'attuale elettrodotto da 132kV passa sopra le abitazioni e sul parco giochi Baden Powell ed è classificato Linea Elettrica ad alta tensione;
- ARPAV ha istituito il catasto delle linee elettriche ad alta tensione e ha strumenti software per la modellazione previsionale dell'impatto di tali linee nel contesto urbano su cui insiste l'elettrodotto di alimentazione alla SSE;
- a fronte di quanto è stato possibile esaminare nella documentazione di Progetto Preliminare, le sue successive integrazioni, gli scenari di traffico previsti e presunti è pertanto possibile ipotizzare un aumento ulteriore di potenza tale per cui si possa ricadere nell'ambito di applicazione del D.M. Nr. 200 dell'8/07/03;
- alla data attuale non è noto se i dati in possesso di ARPAV riguardo l'elettrodotto in questione siano aggiornati, se con l'introduzione della SSE ambulante e successive modifiche siano stati aggiornati nel tempo e se ARPAV stessa abbia condotto delle misurazioni specifiche sul campo per effettuare le opportune verifiche sulle abitazioni dell'aumento di potenza, ovvero effettuato tutte le opportune verifiche.

Si osserva che

la documentazione integrativa elaborata da RFI, come già il progetto preliminare, omette di valutare il rapporto tra il nuovo insediamento e il contesto urbano in cui si pretende di inserirlo.

In particolare, non si dà minimamente conto dell'impatto sulla salute umana dell'inserimento all'interno di un popoloso nucleo abitato di una Sotto Stazione Elettrica, cui sono dichiaratamente connessi sia potenziamento della linea ad alta tensione che l'aumento del relativo campo elettromagnetico.

Neppure si dà conto dell'impatto viabilistico generato su Via dal Ponte e su Via Marco Polo (quest'ultima, lo si ricorda, avente le caratteristiche di strada di quartiere), dalla collocazione di un cantiere quasi decennale previsto, prima ancora che per la realizzazione della SSE, per l'intero tratto di linea ferroviaria AV/AC oggetto di progettazione.

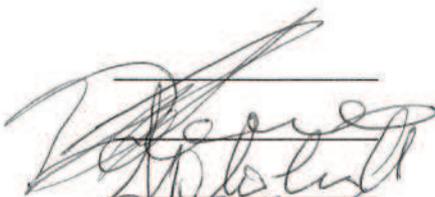
Inoltre, stupisce che le integrazioni documentali prodotte nell'ambito del presente procedimento ignorino a piè pari l'osservazione inviata da Comune di Torri di Quartesolo nel mese di Novembre 2017, in cui sono dettagliatamente rappresentate le criticità in parola, con indicazione di una soluzione alternativa, dal sicuro minor impatto su salute umana e viabilità residenziale.

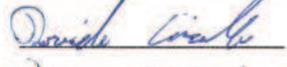
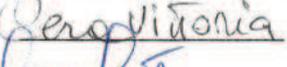
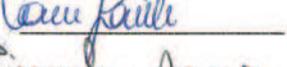
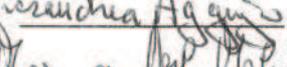
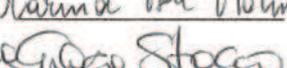
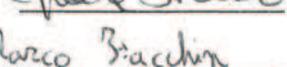
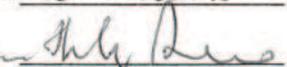
Si ritiene in ogni caso opportuno precisare, al fine neutralizzare pregiudiziali note e alquanto frequenti, che i sottoscriventi non sono ostili alla realizzazione dell'AV/AC, anzi, essa viene considerata un'opportunità di sviluppo per l'economia del territorio e per il miglioramento dei futuri servizi di trasporto metropolitano.

Non di meno, un progetto di tale portata non può prescindere dal considerare tutti gli interessi in campo, né rinunciare pregiudizialmente a soluzioni alternative in grado di meglio bilanciarli.

Lerino – Torri di Quartesolo – lì 20/07/2018

Sottoscrivono la presente osservazione:





ARCAPIO LOCIANO
ITALO CICIRELLO
FEDERICO CICIRELLO
CARLA SACCO
DAVIDE CICIRELLO
CERA VITTORIA
FORNER LUCREZIA
PIERANDREA AGGOSTARO
DAL MOLIN MARIA
MARIA GRAZIA STOCO
MARCO FACCHIN
MASSIMILIANO ANTONELLO RUSSO

