



Vicenza, 7 Agosto 2018

Raccomandata A.R.

inviata anche a mezzo PEC a:

[DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it](mailto:DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it)

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 n. 44  
00147 ROMA

Raccomandata A.R.

Spett.le

**Ministero delle Infrastrutture  
e dei Trasporti**  
Via Nomentana n. 2  
00161 ROMA

Raccomandata A.R.

Spett.le

**R.F.I. Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.**  
Piazza della Croce Rossa n. 1  
00161 ROMA

Raccomandata A.R.

Ill.mo Signor

**Sindaco del Comune di Vicenza**  
Palazzo Trissino  
Corso Palladio n. 98  
36100 VICENZA

Raccomandata A.R.

Spett.le

**Regione del Veneto**  
Palazzo Balbi  
Dorsoduro n. 3901  
30123 VENEZIA

**Stabilimenti:**

36100 **VICENZA** - (ITALIA) - Viale della Scienza, 25  
Tel. 39 0444 968211 - Fax 39 0444 963836 - C.P. 784  
[www acciaierie-valbruna.com](http://www acciaierie-valbruna.com) - E-mail: [info@valbruna.it](mailto:info@valbruna.it)



39100 **BOLZANO** - (ITALIA) - Via A. Volta, 4  
Tel. 39 0471 924111 - Fax 39 0471 924497

**Depositi:**

20032 **CORMANO (MI)** - Via Bizzozzero, 125 - Tel. 02 66306550 - Fax 02 66300654  
25100 **BRESCIA** - Via Perotti, 17 - Tel. 030 2681224 2681345 - Fax 030 2680373  
40012 **CALDERARA DI RENO (BO)** - Via Torretta, 58 - Tel. 051 727562 - Fax 051 729352  
10040 **LEINI (TO)** - Strada del Fornacino, 112 - Tel. 011 9969586/87/88 - Fax 011 9969025  
60027 **OSIMO (AN)** - Via Chiusa, 6 - Loc. Aspigo Terme - Tel. 071 7108956 - Fax 071 7108957  
43010 **BIANCONESE DI FONTEVIVO (PR)** - Via Atene, 10 - Tel. 0521 615260 - Fax 0521 615150  
31050 **MONASTIER DI TREVISO (TV)** - Via Vallio, 31 - Tel. 0422 898129 - Fax 0422 791109

*9*







Il progetto *de quo*, infatti, prevede:

- lo spostamento dei due binari storici con loro collocazione in aderenza al lato sud dell'edificio di Acciaierie Valbruna S.p.A., e l'affiancamento agli stessi dei nuovi binari dell'Alta Velocità;
- la realizzazione di un grande sottopasso viabilistico in Viale dell'Oreficeria, a contatto fisico - anche in profondità - con il lato est dello stabilimento.

Di contro, le linee produttive, i sistemi di controllo qualità e l'impianto centralizzato di filtrazione e trattamento fanghi dello stabilimento sono incompatibili con le vibrazioni e gli scuotimenti provenienti, in fase costruttiva prima e di esercizio poi, dalle due suddette infrastrutture.

Ciò posto la scrivente:

- ricordava di avere formalmente sollevato la questione avanti a R.F.I. Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., ad Italferr S.p.A., al Comune di Vicenza ed alla Regione Veneto, chiedendo che, in tempi congrui per evitare danni alla produzione, fosse individuata un'area per realizzare un nuovo stabilimento, e fosse determinata un'indennità a copertura dei relativi costi;
- osservava l'assoluta carenza, nel progetto, di qualsivoglia valutazione sugli effetti delle vibrazioni derivanti dalla realizzazione e dall'esercizio dell'opera;
- annunciava l'effettuazione, a propria cura, di una campagna di monitoraggio dei livelli vibrazionali *ante operam*, da confrontare con i dati previsionali dei livelli indotti dalla realizzazione e dall'esercizio della linea ferroviaria e del sottopasso viario, in relazione ai limiti tecnici di tolleranza di macchine ed impianti suddetti;
- sottolineava, comunque, che lo Studio d'Impatto Ambientale redatto per la VIA, nel Capitolo dedicato (capitolo 8 del volume 2 della Relazione Generale), malgrado i pregressi, reiterati avvisi della scrivente, non aveva prospettato e valutato in modo idoneo gli effetti delle vibrazioni derivanti dalla realizzazione e dell'esercizio delle opere;
- chiedeva, conclusivamente, che lo studio di impatto ambientale fosse approfondito sul punto.

Di quanto esposto dalla scrivente nella succitata Osservazione la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale ha preso compiutamente atto. Infatti, nella comunicazione prot. 0001342 del 06.04.2018 la Commissione ha - tra l'altro - ritenuto "*necessario acquisire le integrazioni di seguito elencate:*

(...)

***Vibrazioni: fase di cantiere***

30. Dalla documentazione esaminata si rileva che non è presente l'analisi dell'impatto dovuto alle vibrazioni ante operam ed in corso d'opera (fase di cantiere), su eventuali ricettori potenzialmente impattati e più prossimi alle aree di cantiere per le attività connesse al riassetto del reticolo viario Comunale, limitrofo alla ferrovia e per tutti gli interventi (adeguamento, modifica e nuova realizzazione), inerenti gli impianti tecnologici a servizio dell'opera stessa.

*Per quanto riguarda la fase di cantiere (ante operam e corso d'opera), inerente la realizzazione del tracciato ferroviario, si è effettuato uno Studio Previsionale delle Vibrazioni, a seguito di una campagna di rilevamenti*

eseguita lungo l'attuale linea in esercizio, riferito, esclusivamente, alla valutazione degli effetti sulla popolazione (UNI 9614).

Si ritiene opportuno, in relazione alla "Fase di cantiere" che interessa l'impatto da vibrazioni prodotto per:

- la realizzazione del tracciato ferroviario;
  - il riassetto del reticolo viario Comunale, limitrofo alla ferrovia;
  - l'adeguamento della Cabina TE di Vicenza, nonché quella prodotta per tutti gli altri interventi (adeguamento, modifica e nuova realizzazione), inerenti gli impianti tecnologici a servizio dell'opera
- (...)

c. effettuare una valutazione di impatto sulle vibrazioni (ante operam, e fase di cantiere) con particolare riferimento ad eventuali ricettori di tipo industriale-artigianale dotati di macchinari di precisione, il cui corretto funzionamento può essere pregiudicato dalle vibrazioni indotte dai convogli.

Lo studio della componente Vibrazioni deve contenere:

- i dati di input del modello previsionale utilizzato, descritti e tabellati;
- evidenza della taratura del modello;
- i livelli vibratorii stimati dal modello di calcolo previsionale, per la verifica del rispetto dei limiti indicati dalle norme UNI 9614 e UNI 9916;
- eventuali interventi di mitigazione.

I risultati, della summenzionata stima previsionale, devono essere riportati in tabelle di sintesi dei ricettori e/o delle aree individuate, la loro tipologia, distanza dal cantiere e, per gli edifici, il numero dei piani e relativa sensibilità alle vibrazioni al fine di verificare il rispetto dei limiti indicati dalle norme tecniche di settore.

d. integrare il Piano di Monitoraggio (ante operam e fase di cantiere), con adeguati rilievi di accelerazione nelle tre direzioni fondamentali e con caratterizzazione in termini di analisi settoriale ed occorrenza temporale secondo le modalità previste dalla Normativa, per la verifica delle modifiche dei livelli vibrazionali presso i ricettori potenzialmente impattati, affinché venga garantito il rispetto dei limiti di legge.

### **Vibrazioni: fase di esercizio**

31. Dalla documentazione esaminata si rileva che non è presente l'analisi dell'impatto dovuto alle vibrazioni post operam (fase di esercizio) su eventuali ricettori potenzialmente impattati dalle Vibrazioni prodotte dal riassetto del reticolo viario limitrofo alla ferrovia e a servizio della stessa.

a. integrare lo Studio Previsionale delle Vibrazioni inerenti la fase post operam (fase di esercizio) del Tracciato Ferroviario, finalizzato anche alla valutazione degli effetti sugli edifici (UNI 9916);

b. effettuare uno studio della componente Vibrazioni finalizzato alla valutazione degli effetti sugli edifici (UNI 9916), ed anche alla valutazione degli effetti sulla popolazione (UNI 9614), in fase di post operam (Fase di esercizio) per i ricettori interessati e potenzialmente impattati dalla rumorosità prodotta dal riassetto della rete del reticolo viario limitrofo alla ferrovia;

c. effettuare una valutazione di impatto sulle vibrazioni (fase di esercizio) con particolare riferimento ad eventuali ricettori di tipo industriale-artigianale dotati di macchinari di precisione, il cui corretto funzionamento può essere pregiudicato dalle vibrazioni indotte dai convogli.

Lo studio della componente Vibrazioni deve contenere:





- i dati di input del modello previsionale utilizzato, descritti e tabellati;
- evidenza della taratura del modello;
- i livelli vibratori stimati dal modello di calcolo previsionale, per la verifica del rispetto dei limiti indicati dalle norme UNI 9614 e UNI 9916;
- eventuali interventi di mitigazione.

I risultati, della summenzionata stima previsionale, devono essere riportati in tabelle di sintesi dei ricettori e/o delle aree individuate, la loro tipologia, distanza dal cantiere e, per gli edifici, il numero dei piani e relativa sensibilità alle vibrazioni al fine di verificare il rispetto dei limiti indicati dalle norme tecniche di settore.

### **Monitoraggio ambientale: vibrazioni**

33. In relazione a quanto riportato nello "Studio degli interventi di mitigazione e Monitoraggio Ambientale" è opportuno, nelle fasi ante operam, fase di cantiere e post operam, integrare il Piano di Monitoraggio Ambientale, per la verifica dei limiti previsti dalla normativa, con:

(...)

c. eventuale campagna di monitoraggio (ante operam, fase di cantiere e post operam), con adeguati rilievi di accelerazione nelle tre direzioni fondamentali e con caratterizzazione in termini di analisi settoriale ed occorrenza temporale secondo le modalità previste dalla Normativa (ISO2631/UNI 9614 e UNI 9916/DIN 4150, parte 3), per la verifica delle modifiche dei livelli vibrazionali laddove siano presenti ricettori di tipo industriale-artigianale, potenzialmente impattati, dotati di macchinari di precisione, il cui corretto funzionamento può essere pregiudicato dalle vibrazioni indotte dai convogli.

### **Campi elettromagnetici**

34. (...)

d. pur constatando che gli impianti in progetto rientrano in zone di pertinenza ferroviaria e che non vi sono vincoli territoriali o ambientali che possano generare criticità sulla compatibilità elettromagnetica, ai sensi del D.P.C.M. 8 luglio 2003, relativamente alla linea di trazione a 3KV c.c., si ritiene necessario dettagliare il contesto normativo che si prende a riferimento, che non appare ben chiaro nei documenti presentati dal Proponente ("Studio Impatto ambientale – Relazione generale 2" rif. IN0I00R22RGSA000A002A pag. 311-314, "Relazione generale degli interventi - Trazione elettrica e SSE" rif. IN0I00R18ROSE0000001A).

L'integrazione documentale presentata da R.F.I. S.p.A./Italferr S.p.A. a riscontro di tale richiesta, tuttavia, appare del tutto inadeguata e non esauriente, tanto da precludere la possibilità di formulazione della valutazione affidata a codesta Ill.ma Commissione.

In proposito si osserva quanto segue:

#### **In linea generale**

Una precisazione: nelle parti appena trascritte e sottolineate della nota 06.04.2018 della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale si richiamano, quali fattori di malfunzionamenti degli impianti industriali, "le vibrazioni indotte dai convogli". Invero, quali fattori perturbativi devono

9



intendersi tutte le vibrazioni e scuotimenti, indotti, in fase di cantiere o di esercizio, dalle opere in progetto.

Tali opere, per quanto concerne la problematica sollevata dalla scrivente, si devono intendere la linea ferroviaria, che si sviluppa sul lato Sud dello stabilimento, il nuovo tronco di Via dell'Oreficeria e relativo sottopasso ubicati lungo il confine est dello stabilimento, e l'attigua area di servizio CO 4.

### Sui singoli punti

#### punto 30

R.F.I. S.p.A./Italferr S.p.A. rinviano lo studio vibrazionale al Progetto Ambientale della Cantierizzazione *"nell'ambito del quale sarà eseguito lo studio vibrazionale in fase di cantiere volto all'accertamento delle potenziali vulnerabilità connesse al tema delle vibrazioni alla progettazione definitiva"*.

In proposito si formulano due rilievi:

- a) in termini di improcedibilità della Valutazione: la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale ha rilevato *l'incompletezza della documentazione presentata*. Nella specie, ha constatato l'assenza *dell'analisi dell'impatto dovuto alle vibrazioni ante operam ed in corso d'opera (fase di cantiere)*, che è inclusa tra la documentazione obbligatoria ai sensi del coordinato disposto dell'art. 183 del D.Lgs. n. 163/2006 e del relativo allegato XXI. In altri termini: la Commissione ha constatato che l'insufficienza della documentazione non le consente di esprimere la propria valutazione. Pertanto, facendo uso del potere assegnatole dall'art. 185 del citato D.Lgs., ne ha richiesto l'integrazione, indicando una precisa metodica per la compilazione del relativo studio (cfr *supra*, quesito 30, sub lett. a), b), d) ed in particolare c). Tale è la rilevanza conferita all'adempimento dell'integrazione, che il comma 3 del suddetto art. 185 prevede che, in mancanza, *il parere si ritiene negativo*. Nella fattispecie, però, R.F.I. S.p.A./Italferr S.p.A. non hanno esaudito la richiesta della Commissione, limitandosi a rinviare l'approfondimento della problematica di cui al quesito 30 alla successiva fase progettuale.

Di fatto, dunque, la Commissione non dispone degli elementi valutativi che essa stessa ha richiesto; non è in condizione, pertanto, di esercitare, per quanto attiene alla materia delle immissioni vibrazionali, il proprio sindacato *ex lege* sull'inserimento dell'opera nell'ambiente.

L'insufficienza della documentazione, inoltre, preclude, anche nelle successive fasi di scrutinio del progetto preliminare, la possibilità di valutare, ed eventualmente prescrivere, soluzioni progettuali alternative (tra le quali potrebbe essere annoverata la realizzazione di uno stabilimento sostitutivo dell'attuale; è evidente che iniziativa siffatta esige tempi e programmazioni amministrative ed aziendali tali da imporre che essa sia pianificata prima del progetto definitivo dell'opera pubblica, non dopo).

In breve: una integrazione insufficiente o comunque carente deve considerarsi come mai avvenuta.

Donde, allo stato, appare del tutto giustificato concludere che la VIA è improcedibile e, parallelamente, che le proponenti sono incorse nella fattispecie reiettiva di cui al predetto art. 185 co. 3;

A





b) in termini di ottemperanza alla peculiare articolazione contenutistica e funzionale delle fasi progettuali che caratterizza le opere ai sensi della l. 443/2001: l'anticipazione della valutazione di impatto ambientale alla fase progettuale preliminare è finalizzata a definire i requisiti necessari per l'ottimale armonizzazione dell'opera pubblica con l'ambiente esterno (cfr. CdS, Sez. IV, 6667/2012) prima che lo sviluppo del progetto raggiunga un grado di approfondimento e di dettaglio nel quale non è più suscettibile di sensibili modifiche.

Pertanto, stante la natura non meramente preparatoria del progetto preliminare delle infrastrutture strategiche, rinviare le valutazioni in materia al Progetto Ambientale della Cantierizzazione significa congelare, in una sostanziale irreversibilità, l'attuale configurazione del progetto, scaturita da una base dati esplicitamente dichiarata insufficiente dalla Commissione. E, pertanto, del tutto inadeguata a supportare la valutazione sia del progetto, che di eventuali alternative.

Sarebbe in tal modo compromessa la funzione stessa dell'articolazione plurifasica del progetto e dell'inserimento della Valutazione di Impatto Ambientale nella fase progettuale preliminare, prescritti dalla legge.

Pertanto, come correttamente richiesto dalla Commissione, lo studio vibrazionale dev'essere necessariamente svolto in questa fase. Giacché il tema della compatibilità delle attività produttive esistenti con la realizzazione delle nuove infrastrutture e dell'esame di eventuali alternative sono antecedenti logici della progettazione definitiva, e non suoi semplici corollari.

### **punto 31**

R.F.I. S.p.A./Italferr S.p.A. svolgono argomenti meramente congetturali.

In sostanza, sostengono che l'analisi dell'impatto dovuto al traffico veicolare non è stata effettuata *"poiché laddove è soddisfatta l'analisi per quanto concerne il traffico ferroviario, lo è di norma quello veicolare"*. In particolare, sul tratto di Via dell'Oreficeria R.F.I. S.p.A./Italferr S.p.A. preconizzano *"verosimilmente effetti praticamente nulli"*.

Peraltro, al punto "c", annunciano che *"nella successiva fase di progettazione definitiva dell'intervento in oggetto verrà elaborato lo studio vibrazionale per la fase di esercizio ferroviario con individuazione nel dettaglio degli impianti produttivi prossimi al tracciato di progetto che svolgono attività con macchinari il cui funzionamento potrebbe essere pregiudicato dalle vibrazioni. I risultati delle simulazioni verranno confrontati con la situazione ante operam. In caso di superamento dei valori attuali occorrerà esaminare, congiuntamente alle imprese esercenti, i limiti e le tolleranze di operatività delle macchine"*.

In proposito si osserva:

- a) anche in questo caso, la precisa richiesta della Commissione, cui si rinvia (riportata *supra*, quesito 31) non è stata esaudita. L'integrazione è stata rinviata alla fase della progettazione definitiva. R.F.I. S.p.A./Italferr S.p.A., pertanto, non forniscono alla Commissione gli elementi cognitivi richiesti. Donde, si deve ritenere che l'integrazione vada considerata come mai avvenuta, e che la Commissione non sia nella condizione di esprimere la propria valutazione in proposito. Circa le conseguenze, in punto di legittimità, si rinvia a quanto esposto al capo precedente;

A



b) quanto esposto da R.F.I. S.p.A./Italferr S.p.A. al punto c) conferma in pieno le osservazioni e gli argomenti della scrivente. Infatti, l'eventualità di superamento dei valori vibrazionali odierni è *de plano* contemplata da R.F.I. S.p.A./Italferr S.p.A. stesse, ed il rimedio prospettato (*esaminare, congiuntamente alle imprese esercenti, i limiti e le tolleranze di operatività delle macchine*) è del tutto inadeguato. Come dianzi accennato, rinviare al progetto definitivo l'esame della compatibilità dell'esercizio delle infrastrutture con le attività esistenti significa precludere l'adozione di alternative efficaci. Infliggendo un evidente *vulnus* tanto all'articolazione delle fasi progettuali prescritta dalla legge, quanto, ai diritti ed agli interessi dell'Impresa. E, per una realistica quantificazione dei danni che la scrivente subirebbe, si rinvia al documento allegato all'Osservazione del 23.11.2017.

### **punto 33**

Anche in questo caso, R.F.I. S.p.A./Italferr S.p.A. rinviando al Progetto Ambientale della Cantierizzazione il soddisfacimento delle precise richieste della Commissione (riportate *supra*, quesito 33).

E' del tutto evidente che il rinvio a tale fase dello studio volto all'accertamento delle potenziali vulnerabilità connesse al tema delle vibrazioni, ed al relativo monitoraggio, non esaudisce la richiesta istruttoria della Commissione, ed innesca censure concettualmente analoghe a quelle formulate ai punti precedenti (integrazione da ritenersi mai avvenuta, improcedibilità della Valutazione della Commissione, violazione della funzione dell'articolazione delle fasi progettuali, e dell'anticipazione della VIA alla fase del progetto preliminare) che, pertanto, si confermano anche in relazione al punto in esame.

### **punto 34**

A fronte di una precisa richiesta della Commissione ("*si ritiene necessario dettagliare il contesto normativo che si prende a riferimento, che non appare ben chiaro nei documenti presentati dal Proponente ...*") l'integrazione di R.F.I. S.p.A./Italferr S.p.A. appare del tutto inadeguata, per l'irrimediabile genericità ("*...per il caso in oggetto si potrebbe far riferimento...*").

Nuovamente, dunque, si assiste ad una progettazione condotta in difetto di una base dati adeguata, ed alla mancata evasione del quesito posto dalla Commissione.

Valgono anche qui, pertanto, gli argomenti dianzi svolti in termini di improcedibilità della valutazione, allo stato attuale della documentazione presentata dal Proponente, ed al mancato rispetto dell'articolazione contenutistica e funzionale degli stadi progettuali, prescritta dalla legge.

In punto di campi elettromagnetici, inoltre, si osserva che potrebbero verificarsi interferenze con le strumentazioni di controllo e gli impianti in uso presso lo stabilimento della scrivente.

Nello specifico, le interferenze potrebbero riguardare:

- a) i seguenti sistemi di rilevazione per il controllo a correnti indotte:
- Circograph (per la verifica dei difetti superficiali longitudinali del materiale);
  - Defectomat (per la verifica dei difetti superficiali trasversali del materiale);





- Magnetest (sistema di controllo antimescolamento del materiale).
- b) i seguenti impianti:
  - navetta laser;
  - impianti CND;
  - forno a tunnel;
  - linee di alimentazione elettrica delle rettifiche;
  - cabina elettrica.

Pertanto si ritiene che, qualora la Commissione non ravvisi l'improcedibilità della Valutazione, vada approfondito il tema delle interferenze elettromagnetiche rispetto ai macchinari ed alle strumentazioni utilizzate presso la scrivente, il cui corretto funzionamento potrebbe essere compromesso dai campi elettromagnetici prodotti dalla nuova linea.

**sui quesiti 30,31 e 33**

Si è veduto che R.F.I. S.p.A./Italferr S.p.A. non hanno fornito il dovuto riscontro ai quesiti posti dalla Commissione.

Peraltro (e *ad abundantiam*, dato che l'integrazione carente deve intendersi come mai avvenuta) si ritiene di precisare che i quesiti stessi, nelle parti relative all'interferenza, in fase realizzativa e/o di esercizio, delle infrastrutture in progetto con gli impianti produttivi circostanti, non devono affatto intendersi circoscritti alle distanze di 20 o 30 mt. dai cantieri e/o dalla nuova linea.

Convincono, in tal senso, almeno due argomenti:

- 1) testuale: i punti dei quesiti, riportati in precedenza e sottolineati, dedicati alle interferenze con le attività produttive non recano limiti distanziometrici di sorta;
- 2) scientifico: posto che l'ampiezza delle vibrazioni si riduce con la distanza, non si può escludere a priori che l'attività costruttiva e/o l'esercizio delle infrastrutture non estendano i loro effetti oltre i 20 o i 30 mt. La propagazione delle onde vibratorie, infatti, dipende dalla natura del suolo, dalla profondità della sorgente, dall'ampiezza e dalla frequenza della vibrazione, ecc., dunque da un insieme di variabili che non consentono di limitarsi ai valori prima menzionati.

Pertanto, i quesiti suddetti vanno ritenuti non circoscritti entro distanze predeterminate, ma estesi agli stabilimenti comunque attigui alle aree interessate dalle infrastrutture in progetto.

\*

Tanto premesso, la scrivente Acciaierie Valbruna S.p.A. ritiene che la non esaustività delle integrazioni documentali in esame osti al rilascio del parere favorevole, e pertanto

chiede

che la richiesta integrazione sia dichiarata non adempiuta da R.F.I. S.p.A./Italferr S.p.A., con ogni conseguente effetto;

ovvero, in alternativa,



chiede

che sia confermata la richiesta alle Proponenti di provvedere alle integrazioni richieste, nel senso e con le precisazioni svolte nel presente testo, anche prescrivendo che la risoluzione delle tematiche poste ai punti dianzi evidenziati debba essere definita - anche congiuntamente alla scrivente - prima dell'espressione, e come suo presupposto logico-giuridico, della valutazione di competenza di codesta Ill.ma Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale.

Acciaierie Valbruna S.p.A.