

Spett.le

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

Direzione Generale per la Crescita e la Qualità dello Sviluppo

Via Cristoforo Colombo, 44 - 00147 Roma

A mezzo PEC all'indirizzo: CRESS@PEC.minambiente.it

Brescia, 6/8/2020

Oggetto: OSSERVAZIONI CIRCA LA COMUNICAZIONE DI AVVIO 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 del Quadruplicamento in affiancamento alla linea storica nell'ambito del Nodo di Brescia (Ulteriore fase funzionale della nuova tratta Brescia – Verona) Linea AV/AC Milano – Verona: tratta Brescia – Verona INFRASTRUTTURA STRATEGICA DI INTERESSE NAZIONALE SECONDO L'ART. 1 DELLA LEGGE DEL 21/12/2001 N.443 - LEGGE OBIETTIVO CUP F81H9100000008. Data Pubblicazione avviso sui quotidiani: 07/07/2020.

Con riferimento alla documentazione presentata per la pubblica consultazione sul Portale delle valutazioni ambientali VAS-VIA (www.va.minambiente.it) del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, relativa al Progetto Preliminare relativo al Quadruplicamento in affiancamento alla linea storica nell'ambito del Nodo di Brescia rientrante nell'ambito della Linea AV/AC Milano – Verona: tratta Brescia – Verona,

i sottoscritti

Luca De Lorenzi e Daniela Gozzetti,

in qualità di frontisti dell'opera in oggetto e proprietari di immobile sito in via Antonio Vivaldi 40 a Brescia - edificio da voi identificato in U.O.VALUTAZIONE RISERVE, ESPROPRI, SUBAPPALTI - PROGETTO PRELIMINARE - IN0W00R43BDAQ00A0002B.pdf (pag. 1) Foglio 152 edificio 126), ultima di cinque villette a schiera a pochi metri dal versante nord della attuale linea ferroviaria,

sottopongono le seguenti osservazioni e richieste di chiarimenti.

- Da documento IN0W00R26RIID0000001A – “Relazione idrologica generale” si indica che l'intero tratto è privo di esondazioni con probabilità di rischio idraulico relativamente basso: i dati utilizzati per l'indagine hanno tenuto conto dei nuovi fenomeni meteorologici che hanno interessato la nostra provincia e che non sono ancora oggetto di studio per quanto riguarda i rischi? Ci riferiamo in particolare alla super cella del 12 agosto 2019 e alla più recente dell'11 luglio 2020.

Uguale discorso per il PGRA del 2014 obsoleto viste le considerazioni fatte precedentemente e citato nel documento IN0W00R26RIID0000002A - “Relazione idraulica attraversamenti (HEC-

RAS/ HY8) visti gli straripamenti avvenuti del torrente Garza, in particolare nella zona di Piazzale Arnaldo a Brescia anche negli ultimi fenomeni avvenuti tra luglio e agosto 2020.

Nel documento IN0W00R26P6CS0000103B - “Planimetria interferenza con edifici – Tav 3/8” si sottolinea anche che vista l'indisponibilità di spazi a sud per l'inserimento di elementi disperdenti si prevede di recapitare le portate meteoriche di sede nel torrente Garza stesso.

Si chiede quindi un'indagine più approfondita e aggiornata per quanto riguarda il rischio idrogeologico generale.

A tale proposito precisiamo che in data 24/7/2020, a seguito di violento temporale, la nostra proprietà esterna e il nostro appartamento sono stati invasi da acqua e fango che gli scarichi comunali su suolo pubblico non sono stati in grado di recepire e smaltire ed è il terzo episodio verificatosi in pochi anni di allagamento e conseguenti gravi danni.

- Nel documento IN0W00R53RGCA0000001B - “Relazione di cantierizzazione” come si pensa di effettuare e con che tempistiche le interruzioni di servizio per il Cavalcavia Kolbe/ Via Serenissima dal momento che saranno valutate in successiva fase di progettazione?

Come si pensa di risolvere le problematiche di traffico dovuta alla chiusura parziale o totale di arterie che collegano la città, l'aumento di mezzi più o meno pesanti, in concomitanza con una zona densamente abitata, con molte strutture commerciali nelle vicinanze, uno dei principali ospedali cittadini e diverse scuole con migliaia di studenti? Che accordi sono stati presi con il Comune di Brescia circa la sospensione di queste arterie di passaggio pedonale, ciclabile e automobilistico cittadino dal momento che sono passaggio anche verso abitazioni private?

- Dal documento IN0W00R53RGCA0000001B - “Relazione di cantierizzazione” si chiede di poter avere visione dei dati delle analisi del terreno riferite alla percentuale di PCB presente sulle tratta, considerando che il territorio bresciano ha un altissimo rischio legato a questo inquinante. I dati relativi a questo inquinante per la tratta di Tav Treviglio-Brescia non sono mai stati resi pubblici nè a livello progettuale né a livello comunale e nonostante questo i lavori effettuati nel comune di Brescia sono stati effettuati senza le procedure specifiche per trattare terreni di quel tipo. È bene sottolineare che questo è avvenuto nonostante si fosse segnalato che i terreni privati limitrofi avessero presenze di Pcb sopra la soglia di legge (Vedi Via Toscana- Brescia).

- Nel documento IN0W00R22RGSA0001001B - “Studio di impatto Ambientale” a tal riguardo viene mostrata come motivazione di non interesse all'argomento di trattamento di terreni con Pcb una cartina che mostra la lontananza dal sito Caffaro dei cantieri in oggetto, non andando ad indicare come motivo di trascuratezza analisi specifiche negative dei terreni di indagine. Il cosiddetto Cono PBC è esteso ben oltre la zona indicata dalla cartina e fortemente inquinante nei territori di Brescia e provincia. Sappiamo inoltre che negli scorsi decenni le movimentazioni di terra provenienti dal “cono Caffaro” non sono state minimamente controllate. Riteniamo opportuno, viste le enormi problematiche ambientali in cui versa la nostra città e provincia, prestare attenzione anche a questo inquinante. Si richiedono quindi analisi più approfondite e rese pubbliche al Comune e ai cittadini. Le nuove analisi e le eventuali bonifiche se necessarie, in che modo andranno a incidere anche solo parzialmente sui costi preventivati per l'opera e quali procedure eventuali si intendono mettere in atto?

- Alla luce dell'emergenza sanitaria da Covid 19 quali piani sono stati fatti per quanto riguarda gli alloggi degli operai e i controlli previsti per l'entrata e uscita di tutto il personale addetto all'opera? Considerando tutte le precedenti segnalazioni fatte per quanto riguarda la costruzione del lotto centrale di suddetta opera e, vista l'emergenza ancora in corso senza una reale prospettiva di

tempistica di “fine pandemia”, che presidi di protezione e sicurezza aggiuntivi verranno adottati? Le nuove procedure che dovranno essere utilizzate andranno a incidere anche solo parzialmente sui costi preventivati per l’opera? Si ricorda che ovviamente lo spostamento di personale andrà ad interagire con la popolazione locale e gli esercizi commerciali. Popolazione, quella di Brescia e limitrofi, tra le più colpite per l’emergenza Sanitaria da Covid-19.

- Per quanto riguarda la configurazione delle aree di proprietà di RFI utilizzate per i cantieri e poi teoricamente riqualificate post operam a zone verdi, cosa si intende fare nello specifico dal momento che le medesime considerazioni sono state fatte per il lotto Treviglio-Brescia e che nonostante la fine dei lavori esistono ancora tutt'oggi sul territorio del comune di Brescia aree non ripristinate e lasciate all’abbandono perché di pertinenza di RFI? Vedi zone adiacenti a Via Dalmazia, Via Zara e Via Toscana.

- Nel documento IN0W00R26CLMU0000001B - “Relazione di predimensionamento montanti Barriere Antirumore” gli elementi strutturali devono rispondere a requisiti di sicurezza che consentano di evitare crolli, perdite di equilibrio, dissesti gravi, ecc. Quali requisiti specifici sono presi in esame anche a seguito del cedimento di una delle Barriere Antirumore posizionate nella zona del Villaggio Violino (tratta Treviglio-Brescia) dopo la super cella del 12 agosto 2019 che ha richiesto interventi di sistemazione della Barriera ceduta dal suo basamento? Le tre diverse tipologie di barriere previste per il progetto e il loro basamento tengono in considerazione anche la velocità dei venti e la potenza delle precipitazioni che stanno colpendo in maniera sempre più frequente il territorio in questione?

I sottoscritti, la cui proprietà è a ridosso dell'attuale massicciata nord della vecchia linea, danno per scontato (e comunque faranno tutto ciò che è legalmente nelle loro possibilità per esigerlo) che verranno innalzate barriere protettive adiacenti la proprietà stessa, realizzate con i massimi criteri di sicurezza e che garantiscano non ci sia ulteriore innalzamento dell'inquinamento acustico, già attualmente elevato e probabilmente al di sopra dei limiti normativi.

- Dal documento IN0W00R26CLMU0000001B - “Relazione di predimensionamento montanti Barriere Antirumore” sono previsti degli indennizzi per la perdita di valore degli immobili vicino all’opera e per la perdita della qualità della vista dalla propria abitazione?

- Inoltre sono previsti degli indennizzi per lo stress e la potenziale riduzione della qualità della propria vita per la vicinanza ai cantieri, le limitazioni per l’apertura di finestre, i possibili ritardi dovuti al traffico ecc. per le persone che vivono a ridosso di questa zona e per le attività commerciali?

L'utilizzo del nostro giardino privato sarà penalizzato per l'intera durata dei lavori a causa dell'inquinamento dell'aria dovuto al sollevamento di polvere e da quello acustico generato dai macchinari in opera (o certamente lo sarà almeno fino all'installazione di barriere sul lato nord della vecchia linea) così come ne risentiranno le nostre camere da letto che affacciano in direzione della vecchia linea.

- Nel documento IN0W00R22RHIM0004001B - “Relazione interventi diretti sui recettori” si legge che ove non sia possibile la completa mitigazione acustica con barriere anti rumore si potrebbe procedere con la sostituzione degli infissi per almeno 33 edifici sui 72 presi in analisi. Ci si chiede se durante il periodo estivo sia stato previsto che la gente che abita gli appartamenti viva con le finestre aperte. Se il rumore percepito in tale condizione non permettesse di tenere liberamente aperte le finestre delle proprie abitazioni, è prevista ad esempio anche la realizzazione di impianti di condizionamento, dal momento che non tutti gli appartamenti ne sono dotati e non si può decidere nei mesi estivi se soffrire esageratamente il caldo e/o avere rumore in casa. Chi si occuperà dei costi

di manutenzione dei possibili aeratori ed estrattori di aria interni?

La nostra abitazione ha più finestre affacciate sul tracciato ferroviario e riteniamo pertanto facente parte degli edifici che subiranno questo genere di disagio. Inoltre i caseggiati di oltre cinque piani confinanti con la nostra villetta di due piani, già ora creano un effetto cassa armonica che amplifica a dismisura il livello di rumore (in particolare al passaggio di treni merci) rendendo, soprattutto nelle ore notturne, impossibile tenere aperte le finestre.

Chiediamo quindi il motivo per il quale il nostro edificio, che è presente sulla PLANIMETRIA DI LOCALIZZAZIONE DEGLI INTERVENTI DI MITIGAZIONE

ACUSTICA IN0W00R22P6IM0004010B Tav. 2 Edificio 1211/ 2, non sia invece presente nello STUDIO ACUSTICO SCHEDE TECNICHE INTERVENTI DIRETTI SUI RECETTORI IN0W00R22SHIM0004002B, nonostante sia posizionato alla stessa distanza dalla attuale linea ferroviaria dei citati confinanti alti caseggiati, per i quali è invece segnalata una criticità (codice ricettore1208 foglio 54).

- Nel documento IN0W00R22RGIM0004002B - “Relazione generale” per quanto riguarda lo studio vibrazionale e il fenomeno annoyance fino a 10 m si chiede se siano stati verificati nel dettaglio lo stato degli edifici limitrofi ai cantieri ante operam, e se si sono ipotizzati interventi specifici.

Teniamo precisare che la nostra abitazione già ora (pur essendo a circa 20 metri dall’attuale linea ferroviaria) è soggetta a notevoli vibrazioni al passaggio dei convogli. Siamo quindi fortemente preoccupati per il mantenimento della sua integrità strutturale con la realizzazione addirittura del quadruplicamento della linea e non osando immaginare a che sollecitazioni sarà soggetta in occasione del passaggio di 3 o 4 convogli contemporaneamente di cui magari 2 sono treni merci. Chiediamo pertanto a RFI una perizia strutturale del nostro immobile per verificare quanto già attualmente soffre al passaggio dei treni e per avere una dichiarazione dello stato attuale di stress e compromissione strutturale ante operam, che riteniamo già oltre i limiti di sicurezza previsti per legge.

- Nel documento IN0W00R22RGSA0001001B - “Studio di impatto Ambientale” viene presa come riferimento per la qualità dell’aria della zona e della presenza dei relativi inquinanti la centralina più vicina al territorio. Viene quindi considerata la centralina installata a Rezzato. Sarebbe a nostro parere opportuno che venissero fatte delle rilevazioni specifiche ante operam della qualità dell’aria nella zona interessata, soprattutto per quanto riguarda la zona compresa da Via Cremona a via Serenissima, con una concentrazione di abitati e di traffico ben diversa da quella presente a Rezzato dove è ubicata la centralina. Anche vista la presenza di numerosi plessi scolastici nelle vicinanze e l’aumento di traffico e sosta dovuta alla presenza dei cantieri per anni, riteniamo doveroso, anche vista la qualità generale dell’aria di Brescia con lo sfioramento dei limiti massimi previsti già durante i primi mesi dell’anno e non durante i 12 mesi e i gravi danni che questo comporta alla salute delle persone, fare un monitoraggio ante e durante opera con centraline apposite temporanee di cui si rendano pubblici i dati.

- Visti i precedenti segnalati di non pulizia delle ruote dei mezzi in uscita dei cantieri, di non controllo delle polveri con idranti, della non copertura dei mezzi con teloni previa bagnatura in uscita dai cantieri, e del non controllo delle polveri anche durante le fasi di abbattimento di edifici e strutture sia per la costruzione della tratta Treviglio-Brescia che per il lotto che riguarda Calcinato, Desenzano, Lonato e Peschiera, riteniamo sia opportuno stilare un piano adeguato alla delicatezza di questa zona, soprattutto con riferimento alle case limitrofe al cavalcavia di via Kolbe, la zona ritenuta più sensibile da questo punto di vista, per non andare ad interferire ulteriormente sulla

salute delle persone che vivono queste zone già ampiamente inquinate e che si troveranno i cantieri sotto casa per anni.

I dati rilevati dovranno essere pubblici e divulgati in tempo reale soprattutto durante la fase dei lavori. Chiediamo: che interventi verrebbero previsti durante la fase di costruzione qualora i livelli di polveri, in particolare di PM10 dovessero sfiorare i limiti di legge?

Come frontisti chiediamo quindi se e in che modo verremo avvisati qualora si renda necessario, per queste problematiche, tenere chiuse le finestre per determinati periodi e orari.

- Dal documento IN0W00R22RGSA0001001B - “Studio di impatto Ambientale” si chiede come si possa affermare che l'esposizione della popolazione agli inquinanti atmosferici sia tale da non ledere la salute umana e che l'effetto sia trascurabile se si evince che essendo in fase preliminare non si sono valutati e conteggiati gli effettivi interventi necessari per l'opera.

Data la collocazione del nostro immobile a ridosso del cantiere esprimiamo quindi la nostra preoccupazione a riguardo.

- Nel documento IN0W00R69RGGE0005001A - “Relazione geologica, geomorfologica, idrologica sismica” si evidenzia che l'area di progetto può essere caratterizzata come di sismicità media.

Vista l'estrema vicinanza delle barriere fonoassorbenti e dei cantieri ad alcune abitazioni, in particolare gli edifici di via Ferri, le distanze e le misure di sicurezza sono adatte a non creare danni o rischi per la salute o gli edifici così a ridosso di tali strutture?

- Nel documento IN0W00R16RGES0001001B - “Esercizio – Relazione Tecnica” viene evidenziato che suddetta opera porterebbe un miglioramento prestazionale, se pur ridotto, ma che gli effetti principali derivanti dall'attivazione “riguardano i benefici di regolarità e gestione di eventuali fuori servizio, tipici di un corridoio quadruplicato”.

Da altri documenti invece si evince che l'utilità principale dell'opera, visto che non è possibile giustificarla per i flussi di traffico e il risparmio irrisorio di tempo nel raggiungere Mazzano, è quella di aumentare la qualità e il valore della zona, apportando interventi di riqualificazione e mitigazione ambientale, aumentando le piste ciclabili, sistemando alcune situazioni critiche come quella del Garza o di alcuni sottopassi. Come si fa a motivare dei normali interventi comunali di messa in sicurezza del territorio “il più grosso beneficio del Tav” per il territorio quando, ricordiamo, quest'opera ha una spesa di più di 500 milioni di euro, è ritenuta non utile dalla stessa Analisi costi – benefici e provoca problematiche complesse alla popolazione e alle attività commerciali della zona?

- Dal documento IN0W00R53RGCA0000001B - “Relazione di cantierizzazione” si stima un numero di circa 4 mezzi l'ora in entrata/uscita dai cantieri per lo spostamento di terre e rocce da scavo, detriti e rifiuti che non verranno riutilizzati all'interno dei cantieri stessi. Come si fa a stimare il numero di mezzi quando mancano ancora molte variabili per definire il reale quantitativo di rifiuti e spostamenti necessari? Come si modificano gli studi e le prospettive per l'inquinamento dell'aria, per le vibrazioni, per i problemi di traffico ecc. qualora questi aumentassero in maniera considerevole? Inoltre servirebbe specificare oltre al numero previsto di transiti di mezzi pesanti, se sono interessate esclusivamente la viabilità di servizio o anche tratti di viabilità ordinaria ad uso pubblico, definendo la verifica delle conseguenti problematiche.

Inoltre chi si accollerà i costi di riparazione delle strade comunali rovinare dal continuo passaggio dei mezzi addetti ai lavori del TAV per tutta la durata degli stessi? Chi si accollerà i costi derivati dalla pulizia delle strade quotidiana?

- Nel documento IN0W00R22RGSA0001001B - “Studio di impatto Ambientale” chiediamo di quantificare “i brevissimi periodi di interruzione di via Kolbe”, che si immagina siano calcolati in accordo con l’area tecnica del comune di Brescia che dovrà coordinare il resto della viabilità cittadina per limitare i disagi del traffico. La chiusura di strade nella zona tocca arterie centrali per il passaggio anche di ambulanze verso l’Ospedale Poliambulanza. Quali misure straordinarie in termini di vibrazioni e contenimento polveri sono previste per la protezione delle case adiacenti al cavalcavia in previsione dell’abbattimento dello stesso? In che periodo dell’anno si preferirà concentrare queste operazioni e con che preavviso verrà comunicato alle persone che risiedono nella zona?

- Nell’Analisi costi benefici, nello specifico la relazione STM nel capitolo 1.1.3 si evince che “al fine di assicurare la funzionalità della linea AV/AC Brescia Est-Verona nel caso in cui, al momento dell’attivazione della tratta di competenza del GC, non dovesse essere disponibile il “Quadruplicamento est in uscita da Brescia” (attualmente la progettazione preliminare è in corso di sviluppo) e il Nodo di Verona Ovest (attualmente il progetto preliminare è in approvazione CIPE), il progetto definitivo prevede la realizzazione di due innesti della tratta AV/AC sulla linea esistente Milano-Venezia, denominati rispettivamente “bivio Rezzato” lato Brescia e “bivio Verona” lato Verona”.

Consideriamo sia doveroso tenere in considerazione seriamente l’opzione di ammodernamento della linea storica, opzione più economica, molto meno impattante e che a fronte di questo siano comunque previsti quegli interventi di miglioramento della città che in ogni caso non giustificano la costruzione di quest’opera e l’impatto che la stessa avrebbe per anni sulla città e sulla qualità di vita. Opera ribadiamolo, ritenuta inutile dall’Analisi costi benefici stessa.

Con un’ultima ma non meno importante osservazione, desideriamo richiamare l’attenzione sul fatto che Brescia (insieme a Bergamo) è stata insignita del ruolo di Capitale della Cultura per l’anno 2023, quindi proprio in concomitanza con la prevista apertura dei cantieri e inizio dei lavori. Ciò significa che tutti gli sforzi pratici ed economici che verranno attuati (anche a spese della cittadinanza) per rendere la nostra Città bella, pulita, funzionale ed accogliente saranno vanificati, o per lo meno compromessi, dalla presenza, nei quartieri immediatamente prossimi al Centro Storico, di cantieri, rumore, aria e ambiente inquinati dalle polveri, viabilità modificata, ridotta e complicata e che ciò non sarà certo il miglior modo per presentarla e offrirla ai turisti che verranno (a questo punto si spera) a visitarla.

Precisando che le sopraindicate osservazioni sono frutto di una valutazione che tiene conto della situazione già compromessa del nostro territorio che verrebbe ulteriormente aggravata dal passaggio della suddetta linea ferroviaria, si confida, pertanto, in un accoglimento positivo delle stesse.

Con l’occasione si porgono distinti saluti.

Luca De Lorenzi



Daniela Gozzetti

