

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

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 F81H91000000008. 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, trasmettiamo le osservazioni a riguardo

Carpella Franco (proprietario) e Olivari Fernanda (proprietario) dell'immobile sito in Brescia, Via Ferri N. 25 Condominio Aurora (foglio 177 mapp. 66 sub. 2)

- 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 nel torrente Garza, in particolare nella zona di Piazzale Arnaldo a Brescia anche negli ultimi fenomeni avvenuti tra luglio e agosto 2020.

- 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?

- 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 nè 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 dai 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 riqualficate 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 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 IN0W00R22RGSA0001001B si legge che seppur con situazione critica per gli edifici 30 – 31 e 34 non ne si prevede la demolizione, ci si chiede su che criteri di legge si decida di risparmiare queste case dagli abbattimenti quando a parità di distanza gli edifici di Via Toscana a scopo abitativo per il lotto Treviglio-Brescia sono stati abbattuti.

- 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”.

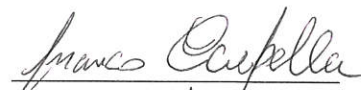
Consideriamo sia doveroso tenere in considerazione seriamente l'opzione di ammodernamento della linea storica, opzione più economica, molto meno impattante e che a fronte di questo siano comunque previsti quegli interventi di miglioramento della città che in ogni caso non giustificano la costruzione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

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.

Brescia, li 06/08/2020

Carpella Franco



Olivari Fernanda

