

Modulo per la presentazione delle osservazioni per i piani/programmi/progetti sottoposti a procedimenti di valutazione ambientale di competenza statale

Presentazione di osservazioni relative alla procedura di:

- Valutazione Ambientale Strategica (VAS) – art.14 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.
- Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) – art.24 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.
- Verifica di Assoggettabilità alla VIA – art.19 co.4 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.

La Sottoscritta **Cinzia Castagnola**, nata a Caserta il 29 marzo 1974, in qualità di proprietaria delle unità immobiliari site in Brescia via Ferri, 29, censite nel catasto dei Fabbricati del suddetto Comune al foglio 179/NCT, mappale 6 sub.ni 5 e 35, residente nel suddetto immobile,

PRESENTA

ai sensi del D.Lgs.152/2006, le **seguenti osservazioni** al

- Piano/Programma, sotto indicato
- Progetto, sotto indicato:

Infrastruttura strategica di interesse nazionale ex art. 1 della Legge 21 dicembre 2001, n. 443 - Legge Obiettivo. Progetto Preliminare - Linea AV/AC Milano-Verona, Tratta Brescia-Verona. Ulteriore fase funzionale della nuova tratta Brescia-Verona. Quadruplicamento in affiancamento alla linea storica nell'ambito del Nodo di Brescia.

OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

- Aspetti di carattere generale (es. struttura e contenuti della documentazione, finalità, aspetti procedurali)
- Aspetti programmatici (coerenza tra piano/programma/progetto e gli atti di pianificazione/programmazione territoriale/settoriale)
- Aspetti progettuali (proposte progettuali o proposte di azioni del Piano/Programma in funzione delle probabili ricadute ambientali)
- Aspetti ambientali (relazioni/impatti tra il piano/programma/progetto e fattori/componenti ambientali)
- Altro: _____

ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

- Atmosfera
- Ambiente idrico
- Suolo e sottosuolo
- Rumore, vibrazioni, radiazioni
- Biodiversità (vegetazione, flora, fauna, ecosistemi)
- Salute pubblica
- Beni culturali e paesaggio
- Monitoraggio ambientale
- Altro: IMPATTO DELL'OPERA SULLA PROPRIETA' PRIVATA

TESTO DELL' OSSERVAZIONE

Io sottoscritta Cinzia Castagnola, residente nella zona a maggiore impatto ambientale derivante dalla costruzione dell'opera nell'ambito urbano del Comune di Brescia (**edificio 30** riferimento documentazione di progetto "Censimento edifici interferiti - Elaborati di Progetto - IN0W00R26RGCS0000002B), con la presente intendo evidenziare che la stessa società RFI ha rilevato nello studio di impatto ambientale (Relazione generale - Documentazione generale - IN0W00R22RGSA0001001B) **molteplici criticità** derivanti dalla prossimità dell'opera con i fabbricati residenziali nella zona del cavalca ferrovia Kolbe (ove appunto risiedo), sotto il profilo:

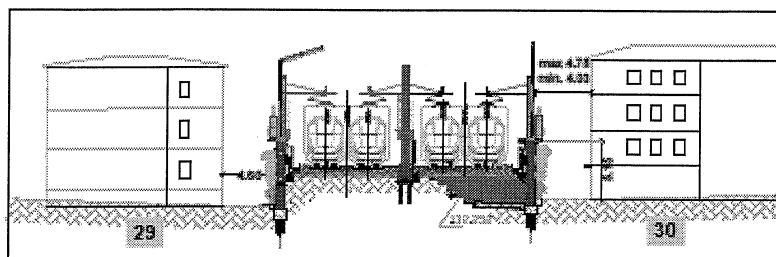
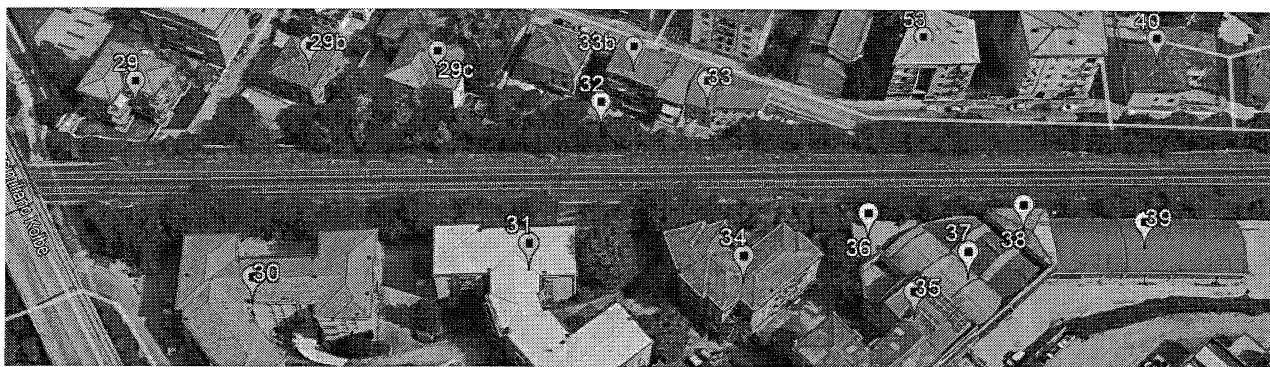
- dell'inquinamento acustico;
- delle emissioni di polveri sottili ed altri inquinanti;
- delle vibrazioni.

Tali criticità, sia in relazione alla messa in esercizio dell'opera stessa sia in relazione alla cantierizzazione dell'area (i cui tempi al momento sono indeterminati), non appaiono sufficientemente mitigate e su molti aspetti RFI minimizza, o non affronta, gli impatti sulla popolazione o semplicemente si limita a citare ipotetiche tolleranze derivanti da studi modellistici teorici.

Nello studio di impatto ambientale, all'art. 2.2.5., in particolare si definisce:

"Una situazione critica, seppur non determini la demolizione degli edifici esistenti, si riscontra lungo il fronte sud in corrispondenza delle progressive 95+800 e 95+950; in tale tratto, infatti, gli edifici ad uso abitativo 30, 31, 34 risultano particolarmente vicini al fronte del muro della recinzione. In particolare:

• edificio 30 - la distanza dei fronti più prossimi alla ferrovia varia da un minimo di 4,00 m ad un massimo di 4,75m;"



Rispetto a tale criticità, RFI e ITALFERR non illustrano soluzioni, limitandosi unicamente a evidenziare come non sia necessaria (a detta loro) la demolizione del fabbricato.

Nel documento "Relazione giustificativa per le espropriazioni (compreso interventi diretti sui ricettori da mitigare) - Elaborati di Progetto - IN0W00R43RGAQ000001C" si legge inoltre:

"5.3 Fabbricati ricadenti nella fascia di mt 10 dalla parete dei muri di recinzione.

I fabbricati che ricadono nella fascia dei 10 metri dai muri di recinzione assumo le caratteristiche di fabbricati "Frontisti" ovvero quelli con destinazione abitativa che non hanno ostacoli rispetto alla sede ferroviaria. La classificazione di fabbricato frontista può considerarsi estesa anche ai fabbricati ad uso uffici per i quali è comunque prevista la permanenza all'interno di persone per periodi superiori alle 4 ore.

Più in particolare, ai fini estimativi, si considerano tutti i fabbricati ad indirizzo abitativo/uffici legittimamente edificati oppure sanabili ex art. 38 comma 2 bis (fatto salvo l'accertamento ex DPR 753/80) o porzioni di essi, che insistono nella fascia di 10 mt dal tunnel fonico/muri secondo il disposto dell'art. 9 del D.M. 1444/68 che stabilisce la distanza minima, anche recepita nei PGT comunali, tra pareti finestrate e pareti di edifici antistanti tra loro.

Questa definizione di "fabbricato frontista" per RFI giustifica la presenza dei fabbricati residenziali a distanza inferiore a metri 10 dal muro di recinzione dell'opera, laddove RFI in luogo della espropriazione ipotizza dei criteri di indennizzo parziale dei soli vani ricadenti in tale fascia:

"Riguardo l'individuazione della superficie da considerare ai fini indennitari si prendono a riferimento i vani che sono intaccati dalla fascia più volte citata di 10 metri, considerando una superficie media prudenziale di ciascun vano di mq. 20, avuto conto anche dei piani fuori terra per i quali si sviluppa l'edificio."

Tale soluzione appare come una misura altamente lesiva del diritto di proprietà.

Nello studio di impatto ambientale (Relazione generale - Documentazione generale - IN0W00R22RGSA0001001B) riguardo agli edifici da demolire si riporta:

"A tale ultimo riguardo si rammenta che gli edifici dei quali è stata prevista la demolizione sono localizzati ad una distanza inferiore a 3 metri dalle pareti dei muri in progetto. La distanza minima trova fondamento giuridico all'art. 873 del CC, che regola le distanze minime nelle costruzioni su fondi finitimi. Laddove le costruzioni non siano unite o aderenti, queste debbono necessariamente essere ad una distanza minima di 3 m."

Il richiamo normativo in oggetto non appare corretto in relazione all'opera ivi esaminata, trattandosi di infrastruttura dedicata alla viabilità ad alto impatto ambientale, la quale, sotto qualsiasi punto di vista tecnico, non può essere equiparata ad una qualsiasi costruzione urbana (sia di tipo abitativo o meno).

La costruzione dell'opera in un contesto urbano così densamente popolato e a ridosso delle abitazioni residenziali appare inoltre fortemente in contrasto con quanto stabilito dell'art. 49 del DPR 753/80 che testualmente prescrive "Lungo i tracciati delle linee ferroviarie è vietato costruire, ricostruire o ampliare edifici o manufatti di qualsiasi specie ad una distanza, da misurarsi in proiezione orizzontale, minore di metri trenta dal limite della zona di occupazione della più vicina rotaia."

Rendere dunque il sedime ferroviario ancora più prossimo alle abitazioni, oltre che logicamente incompatibile dal punto di vista ambientale e della salute pubblica, è anche giuridicamente illegittimo. Appare evidente la contraddizione in cui il progettista e il committente ricadono richiamando le distanze legali di cui al codice civile, quando la norma speciale impone distanze ben superiori.

La presente osservazione vuole quindi **evidenziare l'incompatibilità** dell'opera con la **permanenza delle abitazioni residenziali** ad una distanza estremamente ridotta, nel caso in questione **inferiore a metri 5 (cinque)**.

Ai cittadini residenti in ambiti estremamente prossimi all'opera – sia nella futura e permanente fase di esercizio operativo, sia nella lunga e indeterminata fase di cantierizzazione – la realizzazione della stessa arrecherà un peggioramento della condizione di vivibilità generale ed in particolare sotto l'aspetto dell'inquinamento ambientale e acustico di non trascurabile entità, con particolare riferimento anche alle vibrazioni generate dal passaggio di un numero considerevole di treni. A ciò ovviamente non può che ricollegarsi una considerevole perdita patrimoniale, di gran lunga superiore alla stima effettuata da RFI e ITALFERR, secondo cui:

“La somma dei fattori di disturbo equivale ad un coefficiente di deprezzamento del 27% di cui, per i punti A e B, il 10% ciascuno mentre per il punto C il 7%”.

Si evidenzia peraltro come lo stesso progettista abbia individuato le criticità relative alla cantierizzazione dell'area di via Kolbe, con particolare riferimento all'edificio n. 30.

All'uopo si richiamano le mappe di isolivello, allegate allo studio di impatto ambientale (rif. Doc. IN0W00R22RGSA0001001B), dalle quali emerge come il livello di rumore nella zona interessata, anche a seguito dell'installazione delle barriere fonoassorbenti, sia oltre i limiti di tolleranza:

- Simulazione senza barriere fonoassorbenti (Rif. **Figura 6-60** Output del modello di simulazione in planimetria - Relazione generale - Documentazione generale - IN0W00R22RGSA0001001B).
- Simulazione con barriere fonoassorbenti (Rif. **Figura 6-67** Output del modello di simulazione in planimetria in presenza di barriere antirumore - Relazione generale - Documentazione generale - IN0W00R22RGSA0001001B).

Che la situazione relativa alla realizzazione dell'opera in prossimità del cavalcavia Kolbe sia tutt'altro che agevole viene peraltro evidenziato anche dal progettista; all'art. 6.11.2. del citato documento si legge infatti:

*“Sulla scorta di tali parametri, lo studio modellistico ha assunto come **scenario critico** quello relativo all'intervento riguardante il cavalcavia Kolbe.*

*Tale intervento risponde a tutti i requisiti sopra riportati in quanto presenta, tra le diverse attività realizzative condotte all'interno dell'area urbana, quelle **maggiormente rilevanti dal punto di vista emissivo ed inoltre è localizzato in un'area in cui l'edificato ad uso abitativo è consistente**. A tal riguardo si ricorda che in prossimità di tale area di intervento sono inoltre presenti alcuni edifici scolastici (cfr. Figura 6-70) [...] Nello specifico, per quanto attiene alle attività considerate nel citato studio, queste sono:*

- *Movimentazione del materiale stoccato ed erosione dei cumuli per effetto del vento, in corrispondenza dell'area di stoccaggio AS.01 (superficie: 7000 mq)*
- *Scavo per la realizzazione dei plinti di fondazione del nuovo cavalcaferrovia (IV01), assunta come attività maggiormente critica dal punto di vista emissivo tra tutte quelle condotte in corrispondenza dell'area di intervento in esame".*

Quale ultimo aspetto, si evidenzia come la "Relazione idrologica generale" (doc. IN0W00R26RIID0000001A) definisca l'intero tratto quale privo di esondazioni con probabilità di rischio idraulico relativamente basso. Ciò non pare corrispondere al vero, anche tenuto conto dei recenti eventi atmosferici, sempre più frequenti, che hanno interessato la Provincia di Brescia, e che hanno causato proprio lo straripamento del Garza, nel quale, peraltro, confluiscono anche i sistemi fognari di alcuni condomini della zona.

Si ritiene pertanto sia necessaria un'indagine più approfondita del rischio idrogeologico.

In conclusione, per gli edifici residenziali più prossimi all'opera (entro la fascia di 10 metri) si ritiene **inammissibile la permanenza dei residenti**, sia - come detto più volte - durante la fase di cantierizzazione, sia durante la permanente fase di messa in esercizio della stessa per le innumerevoli ricadute negative di carattere ambientali che l'opera stessa genererà.

La soluzione che si auspica per tali ambiti è quella dell'esproprio (ed indennizzo) totale in modo da consentire alla popolazione la ricollocazione in altro sito equivalente.

La Sottoscritta dichiara di essere consapevole che, ai sensi dell'art. 24, comma 7 e dell'art.19 comma 13, del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., le presenti osservazioni e gli eventuali allegati tecnici saranno pubblicati sul Portale delle valutazioni ambientali VAS-VIA del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (www.va.minambiente.it).

ELENCO ALLEGATI

Allegato 1 - Dati personali del soggetto che presenta l'osservazione

Allegato 2 - Copia del documento di riconoscimento in corso

Brescia, 6 agosto 2020.

La dichiarante

Cinzia Castagnola

