



Ministero della Transizione Ecologica

DIREZIONE GENERALE VALUTAZIONI AMBIENTALI

DIVISIONE V – PROCEDURE DI VALUTAZIONE VIA E VAS

OGGETTO: [ID: 8837] Istanza di Valutazione preliminare ai sensi dell'art.6, comma 9 del D.Lgs.152/2006 relativa al progetto Stazione di Venezia Mestre – Progetto di fattibilità tecnica ed economica –Riqualificazione e rifunzionalizzazione del complesso di stazione.

Nota tecnica.

Oggetto della richiesta di valutazione preliminare

La Società RFI S.p.A. con nota prot. n. RFI-AD.DST.II\A0011\P\2022\0000752 del 28/07/2022, acquisita al prot. MiTE/99427 del 09/08/2022, ha presentato istanza per l'avvio della procedura di Valutazione preliminare ai sensi dell'art.6, comma 9 del D.Lgs.152/2006 relativa al progetto Stazione di Venezia Mestre – Progetto di fattibilità tecnica ed economica –Riqualificazione e rifunzionalizzazione del complesso di stazione.

A corredo dell'istanza sopra citata, la Società proponente ha trasmesso la Lista di controllo predisposta ai sensi del Decreto direttoriale n. 239 del 3 agosto 2017 recante “Contenuti della modulistica necessaria ai fini della presentazione delle liste di controllo di cui all'articolo 6, comma 9 del D. Lgs 3 aprile 2006, n. 152, come modificato dall'articolo 3 del D. Lgs 16 giugno 2017, n. 104”, corredata degli Allegati grafici indicati nella Lista di Controllo”.

Il progetto di potenziamento dell'attuale stazione di Venezia Mestre scaturisce dall'Accordo di Programma per la “Riqualificazione dell'ambito urbano afferente alla stazione ferroviaria di Mestre e la realizzazione di una struttura di collegamento tra Mestre e Marghera”, da realizzarsi nel Comune di Mestre, in Provincia di Venezia, Veneto.

L'intervento, che si configura come modifica, prevede la creazione di un nuovo hub intermodale con funzione anche di riconnessione urbana, attraverso un radicale ammodernamento dell'attuale fabbricato viaggiatori, che viene conservato ad eccezione delle zone di cui si rende indispensabile la demolizione per consentire la realizzazione dei nuovi interventi, la rimodulazione degli spazio interni della stazione ferroviaria, la realizzazione di un nuovo attraversamento ciclopedonale tra Mestre e Marghera, inteso come “spazio urbano vivibile”.

Scopo del progetto è:

- Promuovere e ottimizzare per la stazione di Mestre la migliore interconnettività fra tutte le tipologie di trasporto con l'intento di massimizzare l'efficacia e l'efficienza dei servizi

pubblici integrandoli con sistemi di mobilità lenta attraverso una specifica struttura di collegamento sopraelevato con Marghera;

- Migliorare la qualità urbana e sociale delle aree prossime alla Stazione di Venezia Mestre attraverso una generale riqualificazione urbanistica ed edilizia che la renda nuovamente polo aggregatore della città di terraferma, in ragione delle funzioni previste e della loro integrazione con gli interventi in corso di avanzata realizzazione nelle aree adiacenti;
- Dotare Mestre di architetture e spazi urbani di grande qualità adeguati alla funzione di porta della città di terraferma e compatibile con il ruolo guida che Venezia riveste nel contesto metropolitana Veneto.

Analisi e valutazioni

L'intervento oggetto della istanza prevede l'ammodernamento ed il potenziamento dell'attuale stazione di Venezia Mestre con la creazione di un nuovo hub intermodale con funzione anche di riconnessione urbana, attraverso la realizzazione di un nuovo attraversamento ciclopedonale tra Mestre e Marghera (Figg.1 e 2).



Fig. 1 –Inquadramento dell'area di progetto, con identificazione Area di Cantiere e della logistica (Fonte: Lista di Controllo)

Il nuovo complesso della stazione di Venezia Mestre si configura come un organismo edilizio con pianta a forma di “L”, costituita da due corpi, di cui uno corrispondente all'attuale sedime della stazione esistente lungo via Favretti – via della Stazione e l'altro, ortogonale al primo, corrispondente alla nuova piastra di scavalco del fascio binari allo scopo di formalizzare il collegamento Mestre - Marghera previsto nell'accordo di programma. L'attraversamento dei binari di stazione si prolunga oltre il limite dell'area ferroviaria per attestarsi sul nuovo insediamento Urbano dell'area ex “Ulloa”, attraversando anche l'asse viario di via della Libertà.

Secondo quanto riportato nella documentazione fornita dal Proponente, il nuovo complesso è organizzato su tre livelli, di cui il primo corrispondente all'attuale quota della stazione e dei marciapiedi; 9 m al di sopra della quota del ferro si colloca il livello dell'attraversamento sopra il fascio binari, nel quale convivono la funzione ferroviaria di accesso alle banchine con quella urbana di connessione tra Mestre e Marghera. L'attraversamento si prolunga al di sopra del fabbricato esistente, aumentando in questo modo la superficie dedicata ai servizi ai viaggiatori; infine a quota 15 è prevista, al di sopra del volume che sormonta la stazione esistente, una copertura a terrazzo praticabile sistemato a verde, immaginata come spazio urbano improntato al verde e alle attività di svago; due volumi parzialmente aggettanti, dedicati ad attività terziarie e socio-culturali, punteggiano la copertura. Un terzo volume è previsto al di sopra del percorso pedonale di collegamento tra Mestre e Marghera, il quale risulta protetto da una grande copertura traslucida che si protende fino all'innesto con l'area ex-Ulloa.



Fig. 2 –Nuova stazione di Venezia Mestre (Fonte: Lista di Controllo)

Il progetto prevede un radicale ammodernamento dell'attuale fabbricato viaggiatori, il quale tuttavia viene conservato ad eccezione delle zone di cui si rende indispensabile la demolizione per consentire la realizzazione dei nuovi interventi.

Il nuovo edificio di stazione sarà costituito da due livelli, di cui il primo (FV.01.), corrispondente all'attuale edificio, a chiara vocazione ferroviaria, ovvero destinato prevalentemente a spazi di connessione e di servizi primari e viaggiatori (biglietteria, sale di attesa, locali igienico-sanitari), mentre il secondo livello (FV.02.), di nuova realizzazione a 9 metri di altezza rispetto al primo, è invece improntato alle attività terziarie, proponendosi come un lungo percorso longitudinale su cui si affacciano gli spazi commerciali. Al di sopra di questi livelli, la copertura si presenta come un terrazzo praticabile parzialmente sistemato a verde su cui spiccano due volumi isolati parzialmente aggettanti rispetto ai sottostanti corpi di fabbrica, destinati ad attività quali ristorazione o terziarie.

Lo schema altimetrico generale dell'impianto si completa con il sistema di sottopassi esistenti (sottopasso centrale e sottopasso est), i quali non subiscono modifiche di rilievo.

Il fabbricato viaggiatori si presenta come due edifici sostanzialmente automi, sovrapposti l'uno all'altro; sotto, il fabbricato esistente, del quale è prevista la demolizione della porzione a due piani lato est, adiacente all'edificio ex-Polfer; del resto dell'edificio verrà preservata quasi totalmente la struttura, mentre saranno completamente ammodernate le componenti riguardanti i completamenti edili ed impiantistici.

Al di sopra della volumetria esistente spicca il nuovo corpo di fabbrica, con caratteristiche costruttive e formali nettamente differenziate rispetto al primo, rafforzando in questo modo il carattere di sovrapposizione;

L'opera di scavalco sopra il fascio binari (SV.01.) è costituita da una piastra di 31 metri di larghezza e 100 metri di lunghezza, posta a 9 metri al di sopra della quota del ferro.

Come riferito dal Proponente, considerata la forte urbanizzazione dell'area, il sito della logistica di cantiere verrà organizzato sul lato Marghera in corrispondenza dei luoghi ove sorgerà il piano urbanistico "ex-Ulloa" (Fig. 1) e sarà gestito in modo tale da minimizzare gli effetti sul traffico ferroviario.

Con riferimento al punto 7. della Lista di Controllo "Iter autorizzativo del progetto proposto" il Proponente indica che per la realizzazione delle opere in progetto si dovrà acquisire l'autorizzazione PAI rilasciata dall'Autorità di Cacino del Fiume Adige.

Con riferimento al punto 8 della "Lista di controllo", "Aree sensibili e/o vincolate", il Proponente riferisce che:

- al punto 1 "Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi", l'area di intervento di colloca a circa 4 km dalla Laguna di Venezia e non interessa corsi d'acqua o foci di fiumi;
- al punto 2 "Zone costiere e ambiente marino", l'intervento è localizzato nell'entroterra a circa 4 km dalla Laguna di Venezia.
- al punto 4 "Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE)", L'area oggetto di intervento non interessa direttamente Riserve e Parchi naturali o zone protette ai sensi della normativa

nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE). Le aree di intervento distano oltre 3,5 km dalle più vicine Aree di Rete natura 2000: SIC IT3250031 “Laguna Superiore di Venezia” e ZPS IT3250046 – “Laguna di Venezia” (Fig. 3).

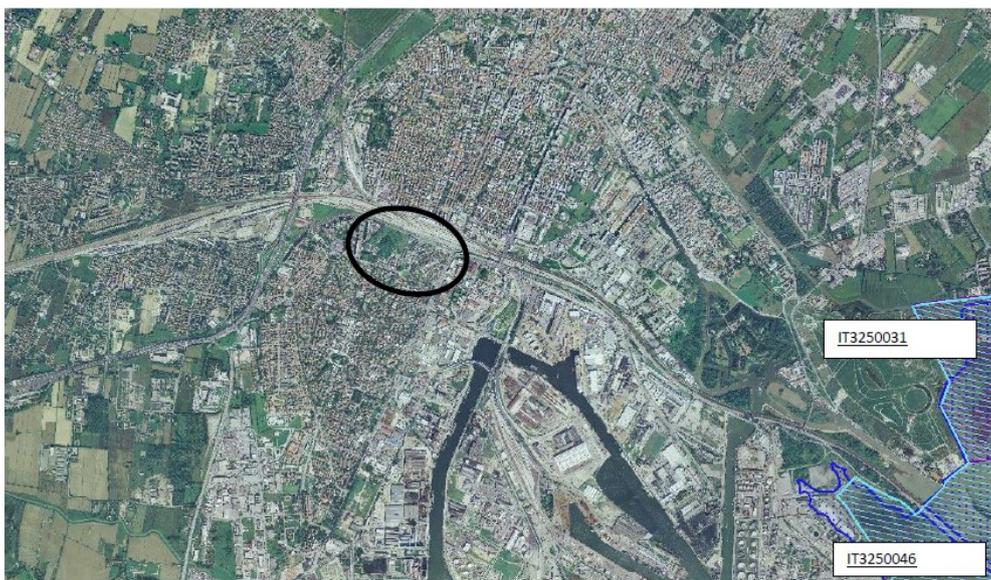


Fig. 3 –Individuazione aree protette (Fonte: Allegato 3 alla Lista di controllo Studio di prefattibilità ambientale)

- al punto 6 “Zone a forte densità demografica”, le aree di intervento ricadono all’interno dell’agglomerato urbano di Mestre/Marghera.
- al punto 7 “Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica”, Le aree di intervento non interessano aree vincolate. Le aree tutelate - ex artt. 136, 157 e 142 c. 1 lett. a), b), c) del Codice – si trovano ad una distanza maggiore di km 1,5. Fig. 4;

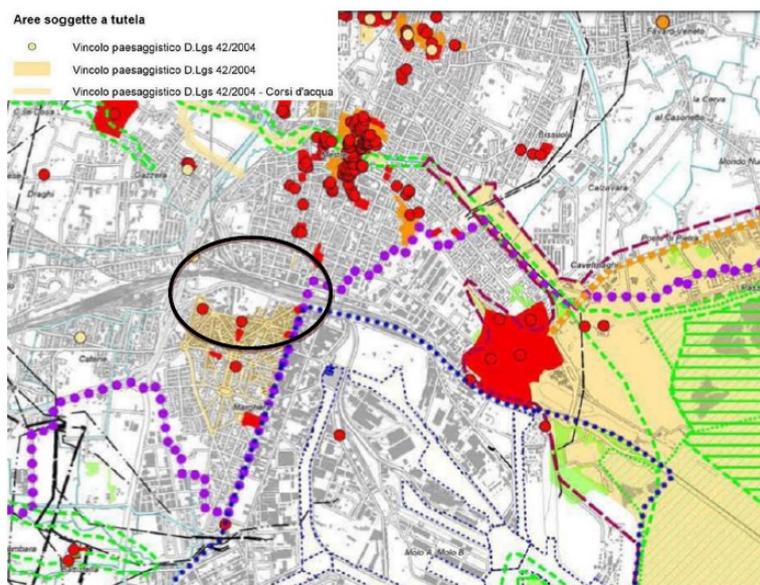


Fig. 4 – Carta dei Vincoli e della pianificazione territoriale del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (Fonte: Allegato 3 alla Lista di controllo Studio di prefattibilità ambientale)

- al punto 9 “Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)” Le aree di progetto sviluppano un’interferenza con un sito potenzialmente inquinato per la sola porzione di sbarco del sovrappasso pedonale, tra il limite esterno di via della Libertà e l’innesto del sovrappasso, con la piazza sopraelevata dell’intervento ex-Ulloa. Il proponente specifica che tale sito è già interessato dal più esteso progetto di “Area CEDIV”, per la cui realizzazione si provvederà alle necessarie preventive operazioni di bonifica.;
- al punto 10 “Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)” L’area di intervento non ricade all’interno dell’idrogeologico
- al punto 11 “Aree a rischio individuate nei Piani per l’Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni”, il proponente evidenzia che l’area oggetto di intervento non ricade in nessuna delle aree di rischio frana individuate dal PAI Autorità di Bacino fiume Adige; in relazione al rischio idrogeologico si evidenzia la presenza di:- un’area di pericolosità idraulica moderata – Aree soggette a scolo meccanico e di - aree allagate dagli eventi alluvionali del 26-09-2007;
- al punto 12 “Zona sismica” Gli interventi in progetto ricadono in Zona sismica 3.
- al punto 13 “Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aereoportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)”, il proponente evidenzia che l’area di interesse del progetto ricade all’interno della fascia di rispetto della Linea ferroviaria e nella fascia di rispetto della viabilità.

Con riferimento al punto 9 della Lista di Controllo “Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale”, le opere interessano aree ferroviarie già esistenti e non sono previste modifiche all’uso del suolo né realizzazione di modifiche morfologiche (sbancamenti e rimodellamenti).

Per quanto riguarda l’utilizzo e il consumo di risorse, non sono previsti potenziali effetti ambientali relativi all’utilizzo di risorse naturali non rinnovabili o scarsamente reperibili, stante il volume contenuto degli approvvigionamenti e considerando il reperimento del materiale necessario da cave già autorizzate. Inoltre ove possibile è stato previsto il riutilizzo in sito dei materiali di scavo.

Con riferimento all’utilizzo, lo stoccaggio, il trasporto, la movimentazione o la produzione di sostanze o materiali che potrebbero essere nocivi per la salute umana o per l’ambiente, o che possono destare preoccupazioni sui rischi, reali o percepiti, per la salute umana, i potenziali effetti generati dagli interventi in progetto sulla salute umana possono ritenersi non significativi in quanto verranno attuate le misure di sicurezza e prevenzione finalizzate all’abbattimento delle polveri in atmosfera attraverso interventi di bagnatura delle aree di lavorazione e demolizione, anche con l’utilizzo di nebulizzatori, pulizia delle strade afferenti il cantiere e alla riduzione dei livelli sonori con l’utilizzo di macchinari a bassa rumorosità, nonché con interventi con barriere antirumore di cantiere.

Per quanto riguarda il trasporto di materiale da e per i siti di approvvigionamento e smaltimento del materiale si specifica come i volumi trasportati possono ritenersi limitati in merito alla assenza di grandi quantitativi di scavi.

Con riferimento alla produzione di rifiuti solidi durante la costruzione e l'esercizio, la Società RFI S.p.A. riferisce che in fase di realizzazione saranno prodotti materiali da destinare a impianto di recupero (prevalentemente rifiuti da demolizione: calcestruzzo, acciaio) e terre e rocce da scavo da riutilizzare in loco (piccoli quantitativi di terre e rocce da scavo da riutilizzare per riempimenti) o da conferire ad impianto di recupero. volumi prodotti da conferire agli impianti di smaltimento e recupero, stante le tipologie di lavorazioni previste e la gestione dei materiali, risultano essere esigui e pertanto non si prevedono effetti potenziali significativi sull'ambiente.

Si prevede il recupero di almeno il 70% dei materiali provenienti dagli scavi e dalle demolizioni in osservanza dei Criteri Ambientali Minimi e dei protocolli applicati.

Riguardo a rischi di contaminazione del terreno o dell'acqua a causa di rilasci di inquinanti sul suolo o in acque superficiali, acque sotterranee, il Proponente afferma che le opere non interferiscono con corpi idrici superficiali. La realizzazione di fondazioni profonde potrebbe interferire con la falda acquifera. Dalle indagini effettuate non risultano particolari criticità relative alla interferenza con la falda acquifera. Comunque, a maggior tutela si potranno prevedere nelle successive fasi progettuali attività di monitoraggio in corso d'opera al fine di monitorare la qualità delle acque sotterranee in fase di cantiere.

L'area interessata dal progetto risulta già antropizzata. Gli effetti potenziali del progetto sui livelli di traffico indotti dall'opera sulla viabilità circostante risultano non significativi dal punto di vista ambientale, stante i bassi volumi di traffico indotto dal cantiere rispetto al traffico circolante sulla viabilità.

Considerazioni e conclusioni

La Società RFI S.p.A. ha presentato presso questa Amministrazione istanza per la procedura di Valutazione preliminare, ai sensi dell'art. 6, comma 9, del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. relativa al Stazione di Venezia Mestre – Progetto di fattibilità tecnica ed economica –Riqualificazione e rifunzionalizzazione del complesso di stazione da realizzarsi nel Comune di Mestre, in Provincia di Venezia, in Veneto.

L'intervento, che si configura come una modifica, prevede la creazione di un nuovo hub intermodale con funzione anche di riconnessione urbana, attraverso un radicale ammodernamento dell'attuale fabbricato viaggiatori, che viene conservato ad eccezione delle zone di cui si rende indispensabile la demolizione per consentire la realizzazione dei nuovi interventi, la rimodulazione degli spazio interni della stazione ferroviaria, la realizzazione di un nuovo attraversamento ciclopedonale tra Mestre e Marghera.

Secondo quanto riportato nella Lista di controllo, considerata la finalità degli interventi proposti, che ricadono totalmente già nelle aree di pertinenza ferroviaria, e considerate altresì le caratteristiche progettuali degli interventi, con particolare riferimento agli aspetti ambientali, è ragionevole sostenere che non sussistano potenziali impatti ambientali significativi e negativi, né in fase di realizzazione, previ accorgimenti cautelativi nella fase di cantiere, né in fase di esercizio dell'intervento proposto.

Per quanto sopra esposto, sulla base delle analisi e delle valutazioni sopra riportate, per quanto di competenza, si è dell'avviso che la proposta progettuale avanzata non sia da sottoporre a successive procedure di Valutazione Ambientale (verifica di assoggettabilità a V.I.A. o V.I.A.), fatta salva l'acquisizione di ogni altra necessaria autorizzazione e nulla osta.

Il Responsabile del procedimento

Dott. Geol. Carlo Di Gianfrancesco

Handwritten signature of Carlo Di Gianfrancesco in black ink.