

- Al Presidente della 7^a Circoscrizione Comune di Verona circoscrizione7@comune.verona.it
- Al Presidente della 6^a Circoscrizione Comune di Verona circoscrizione6@comune.verona.it
- Al sindaco del Comune di Verona protocollo.informatico@pec.comune.verona.it
- Al RUP Unità Organizzativa Costruzioni della Società Italfer spa proc-aut-espro@legalmail.it

Verona 27 gennaio 2016

Oggetto: osservazioni al progetto definitivo della linea ferroviaria AV_AC Verona Padova I° lotto funzionale Verona Vicenza per il tratto che interessa il Comune di Verona dal km 0+000 in corrispondenza delle ex officine ferroviarie fino al km 4+050 (confine Comune di S. Martino B.A.)

I sottoscritti Lorenzo Albi, vicepresidente dell'associazione Legambiente Verona, Giuseppe Campagnari comitato scientifico di Legambiente Verona, Vittorio Tonolli, presidente del Comitato Giarol Grande, con riferimento a quanto indicato in oggetto presentano le seguenti osservazioni:

Premessa generale

Con riferimento all'opera denominata "Sub tratta linea AV_AC Verona Vicenza" nonché al quadro programmatico entro cui si inserisce, a distanza di oltre un ventennio dall'avvio della procedura sull'opera complessiva, con numerose variazioni sul tracciato e le variate condizioni economiche generali del paese, si è andato ulteriormente chiarendo un quadro generale che depone fortemente a sfavore dell'opera stessa.

È, infatti, da dimostrare l'utilità di un intervento infrastrutturale pesante e particolarmente invasivo del territorio Veneto, in particolare per la carenza di una precisa ed esauriente Analisi Costi/Benefici che potrebbe evidenziare anche l'insostenibilità del progetto rispetto a soluzioni meno impattanti dal punto di vista ambientale e socio-economico, oltre che meno dispendiose dal punto di vista economico.

L'efficacia di una importante infrastruttura non si misura dalla sua localizzazione bensì, in via prioritaria, dalla verifica della tipologia di domanda di mobilità ferroviaria. La soluzione offerta dal progetto di ferrovia ad alta velocità sull'asse Milano Venezia è diffusamente riconosciuta essere insoddisfacente, presentando costi economici (mediamente 70 milioni di €/km) e ambientali sproporzionati, in cambio di un servizio rivolto ad un segmento decisamente minoritario, quello degli affari, che tuttalpiù si sposta tra le grandi aree urbane qui non presenti. Il tessuto insediativo e produttivo interessato, già sottoposto a esternalità negative pesanti quali la pessima qualità dell'aria e una congestionata mobilità prevalentemente privata sia delle persone che delle merci, è caratterizzato da città di media grandezza e da distanze mediamente brevi, decisamente inadeguate per praticare alte velocità e dove la distanza media di spostamento raramente supera i 70/80 km.

Appare pertanto assai più efficace e produttivo considerare l'opzione alternativa costituita dal quadruplicamento della linea attuale su tutta la tratta, da destinare per un servizio interpolo con velocità massime di 240km/h (velocità delle attuali "frece rosse" sulla Firenze-Roma) sul modello sviluppato nei paesi dell'area tedesca. Prioritario, quindi, ricercare soluzioni adeguate alle vere criticità del trasporto, promuovendo l'Alta Capacità e contemporaneamente sostenendo e intensificando le reti regionali e interregionali, assai più richieste e rilevanti, per intervenire decisamente sul miglioramento della mobilità urbana ed extraurbana dei pendolari e delle merci.

L'interoperabilità dei binari praticato ormai da 8 anni sulla PD-VE è un ottimo esempio di efficacia frutto del quadruplicamento, che si contrappone al negativo esempio della linea TAV TO-MI, il cui esercizio esclusivo ad alta velocità, oltre alla mancanza di stazioni intermedie, determina una condizione di intollerabile sottoutilizzo per assenza di domanda, con solamente 36 treni giornalieri a fronte di una capacità di 280 treni/giorno.

Appare quindi doveroso e indispensabile rivalutare e rivedere l'intera tratta in oggetto, se pur per queste

osservazioni limitate alla sola tratta Verona-Vicenza, considerando il quadruplicamento in affiancamento sull'intero asse sul modello dei primi 3,8 km in comune di Verona con le dovute modifiche più sotto specificate, abbandonando il suo infruttuoso e deturpante spostamento che sottrae solamente ulteriore suolo agricolo e non affronta minimamente il tema della mobilità.

Per quanto in oggetto, **preso atto che:**

- ❖ la nuova linea AV-AC fino al km 3+200 è da considerarsi una linea in ambito urbano con un notevole impatto su un territorio fortemente antropizzato;
- ❖ nei primi 1000 m circa la velocità di tracciato prevista è di 115 km/h ed il compatibile raggio della curva in uscita dalla stazione è di 640 m.

Si chiede che

1. la velocità di tracciato di 115 km/h sia mantenuta fino alla progressiva km 3+200 (corrispondente al confine orientale della proprietà dell'Istituto Sorelle della Misericordia); i treni per percorrere il tratto in questione, impiegheranno solo **7 secondi** in più.
2. l'interasse delle due linee (Linea Storica e Linea AV-AC) che mediamente è prevista dal progetto in 15 m circa, sia ridotto a max. 12 m, con ulteriore possibile riduzione, sostituendo i pali della T.E (Trazione Elettrica) con portali che servano tutti e quattro i binari;
3. sia rivisto il progetto nelle parti riguardanti il sistema di raccolta delle acque al piede dei rilevati e alla base dei muri di sostegno, in quanto si potrebbero risparmiare almeno 5 m di occupazione del territorio per un tratto di almeno 2000 m, corrispondenti a ca. 10.000 mq.;
4. sia utilizzata Via Serenelli come sede della nuova linea e, previo accordo con l'Istituto Sorelle della Misericordia, venga risistemata la viabilità interna all'Istituto in modo da poter permettere l'utilizzo del passo carraio di via Campagnole;
5. sia realizzato un nuovo sottovia stradale al progressivo km 3+400 circa che colleghi, con una nuova bretella di circa 500 m, via Pontara Sandri con la rotatoria della tangenziale ad est di San Michele e intercettando il prolungamento di via Antonio Salieri già previsto dal progetto;
6. siano indicati e motivati preventivamente i criteri di individuazione – localizzazione delle aree e delle strade di cantiere, oltre alla programmazione e organizzazione dei lavori, in modo da:
 - a) permettere la presentazione di specifiche osservazioni,
 - b) ridurre la durata dell'occupazione e spreco di suolo. La strada di cantiere, ad esempio, prevista all'interno del parco dell'Adige deve essere spostata ai piedi della nuova linea rimanendo in sinistra idrografica della Fossa Morandina/Progno, senza occupare suolo agricolo nel fondo comunale denominato Giarol Grande, garantendo la permeabilità con un passaggio pedonale tra lo stesso Parco e l'abitato di San Michele Extra (vedi punto 7.);
7. siano salvaguardati tutti gli attraversamenti della linea ferroviaria, pedonali e stradali che dall'abitato di San Michele portano al Parco dell'Adige:
 - sottopassaggio via Orti Trezza progr. km 1+250 circa (manca nel progetto)
 - sottopassaggio piazza Garibaldi progr. km 1+375 circa (manca nel progetto) prevedendo un ascensore per l'accesso al Parco a tutti gli anziani e ai soggetti portatori di inabilità
 - sottopasso chiesetta di San Rocco progr. km 1+870 circa (previsto il prolungamento ma non la strada)
 - sottovia via Bernini Buri progr. km 2+200 (previsto)
 - sottopassaggio via Campagnole progr. km 2+509 (previsto);

Analisi dei vantaggi prodotti dalle richieste: rapporto COSTI E BENEFICI

La riduzione della velocità di progetto a 115 km/h permette di ridurre il raggio minimo della curva da 800 a 640 m. Il nuovo tracciato ferroviario produrrà così numerosi vantaggi sia per l'ambiente che per gli abitanti di S. Michele, ma anche per la gestione delle opere in fase di cantiere.

Oltre al risparmio di territorio pari a circa 22.000 mq con conseguente diminuzione delle aree da espropriare, la proposta di riduzione della velocità a 115 km/h e dell'utilizzo della sede stradale di via Serenelli, comporta una notevole semplificazione del tratto definito critico nel progetto e indicato come "Prima variante linea storica". Il nuovo tratto comprenderebbe solo parte della curva ed il rettilineo lungo via Serenelli, e lo spanciamiento verso via A. Salieri si ridurrebbe ad un metro o poco più rispetto ai 7-8 m previsti dal progetto; le fasi provvisorie e i tempi di costruzione (più di due anni) verrebbero ridotti significativamente e l'impatto sui fabbricati di via A. Salieri sarebbe decisamente meno rovinoso e invasivo.

Riassumendo

- ❖ meno espropri e risparmio di suolo per una superficie non inferiore a 42.000 mq;
- ❖ minore demolizione delle barriere antirumore da poco installate sulla Linea Storica;
- ❖ miglioramento della viabilità con la costruzione del nuovo sottovia di via Pontara Sandri e il trasferimento del traffico che oggi, provenendo da via Serenelli, transita in via Bernini Buri;
- ❖ minori costi di costruzione che compenserebbero ampiamente sia il nuovo sottovia di Pontara Sandri che la sistemazione del nuovo ingresso e viabilità interna dell'Istituto delle Sorelle della Misericordia;
- ❖ minor tempo di costruzione con conseguente minor disagio per la popolazione residente a ridosso dei cantieri;
- ❖ minore impatto sui fabbricati di via Salieri interessati dalla "Prima variante linea storica".

INOLTRE SI CHIEDE DI:

- 1) valutare l'impatto ambientale, definendo preventivamente al progetto esecutivo il traffico indotto (numero camion, frequenza, percorsi nell'area e nel quartiere), il rumore, l'inquinamento atmosferico aggiuntivo e la durata dei lavori in fase di costruzione della tratta urbana;
- 2) considerare prioritariamente la salvaguardia delle risorgive esistenti nell'area (almeno due non sono indicate), intercettando con canalette inerbite e trattando le acque di prima pioggia della piattaforma ferroviaria prima dello scarico nelle vasche di laminazione, per evitare lo scorrimento superficiale con recapito diretto nel torrente Valpantena e quindi nell'Adige, come prescritto dall'art. 39, comma 9, del Piano Regionale di Tutela delle Acque;
- 3) tutelare l'enorme Pioppo Nero ubicato in prossimità della Fonte delle Monache, attualmente tra i più imponenti esemplari della sua specie in Veneto, che misura ben 560cm di circonferenza per 178cm di diametro; tra gli alberi censiti negli elenchi ufficiali secondo la LR 9 agosto 2002, n. 20 "Tutela e valorizzazione degli alberi monumentali", sarebbe secondo solo al Pioppo nero del Parco Ferderl di Vittorio Veneto.
- 4) inserire nel progetto la conservazione-valorizzazione della "Fonte delle Monache", bene storico di proprietà comunale, progr. Km 1+325, compresa nel mappale del Giarol Grande e riprogettazione delle vasche di laminazione;
- 5) prevedere un ripristino progressivo, e non a fine lavori, delle piste-strade di servizio al cantiere sulla tratta Verona-Vicenza, per ridurre la durata delle occupazioni provvisorie ed evitare disagi per circa 6 anni al quartiere S. Michele;
- 6) localizzare il campo-base nell'area dell'ex Tiberghien, recuperando parzialmente un bene abbandonato e garantendone la custodia;
- 7) stralciare il ricorso a cave di prestito per garantire il materiale necessario alle opere facendo riferimento a materiali derivati da selezione, lavorazione e riciclo di inerti, ancorché materiale da cava già autorizzato:
 - considerando che la Regione Veneto, in linea con le indicazioni dell'Unione Europea e nazionale, nel Piano per la Gestione dei Rifiuti approvato nel 2015 ha indicato tra i principali obiettivi il riciclaggio e il recupero di materia a tutti i livelli;
 - considerando che la quantità di materiali da demolizione-costruzione ammonta a circa 6 milioni di tonnellate, di cui circa 1,1 milione di ton. nella sola provincia di Verona;

- considerando che il materiale da cava già estratto in Veneto è disponibile per soddisfare la domanda regionale per il prossimo ventennio, anche tenendo conto degli infausti e altrettanto improbabili consumi degli anni novanta;

si chiede

che il progetto venga rivisto e prenda in considerazione l'effettiva quantità di materiali di recupero da demolizione e costruzione, e solamente in seguito si valuti l'utilizzo di materiale già autorizzato e stoccato nella cave attive, stralciando definitivamente la possibilità di far ricorso alle cave di prestito;

- 8) ridurre l'impatto ambientale e paesaggistico interrando la linea ad alta tensione che alimenta la sottostazione a confine col comune di S. Martino B.A.;
- 9) mascherare-schermare con essenze vegetali ed alberature, utilizzando tecniche di ingegneria naturalistica le murature di sostegno della Linea AV_AC verso il Parco dell'Adige e verso l'area agricola adiacente alla linea ferroviaria.
- 10) Relativamente agli effetti sul quartiere derivati dal rumore e dalle vibrazioni prodotte dai treni in transito si chiede
 - l'estensione delle mitigazioni almeno per una fascia di 100 metri dalla nuova linea, con verifica puntuale sulla situazione complessiva dei livelli di disturbo degli edifici dovuti alla linea storica e alla nuova av/ac, in modo da assicurare anche il risanamento acustico del quartiere;
 - di effettuare una campagna estesa di rilievi delle vibrazioni, non limitandosi all'uso di modelli di simulazione, per verificare i reali effetti su persone e case, garantendo la conservazione dei beni anche attraverso incisive misure di mitigazione;
- 11) Verifica livelli di sismicità e richiesta eventuale di messa a norma di tutti gli attraversamenti della linea, aumentandone anche il numero, per una maggiore permeabilità verso le frazioni a ridosso dell'Adige e verso il Parco

Si propone come compensazioni per i quartieri e per la città:

1. promuovere e favorire la realizzazione di linee urbane di trasporto rapido di massa a trazione elettrica sulle reti esistenti e sottoutilizzate, tali da avviare finalmente quel Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale, già presente nel PTRC vigente approvato nel 1992, fondato sulla necessità di offrire collegamenti TPL tra i bacini di utenza provinciali, già ricadenti a ridosso o in prossimità delle linee ferroviarie esistenti, e la città di Verona.
2. realizzare nel territorio del Comune - Provincia di Verona e lungo il tracciato delle linee esistenti nuove stazioni-fermata per permettere l'avvio di un servizio ferroviario metropolitano sopra descritto verso le direttrici Peschiera, Domegliara, Mantova, Legnago, Nogara e San Bonifacio.
3. realizzare, previo consultazione e dibattito con i cittadini, opere quali Auditorium, palestre, palazzetto dello sport, ecc...
4. restituire all'uso pubblico l'area dismessa dello scalo merci (57 ettari cioè 570.000 mq) da destinare a parco e bosco urbano con l'acquisizione del bene pubblico prima dell'avvio dei lavori, previo accordo col comune di Verona;
5. realizzare un percorso ciclo-pedonale tra il sottopasso km 1+870 circa e il Bosco Buri che eviti l'attraversamento della contrada Molini;
6. prevedere che l'acquisizione di personale per la per la realizzazione della linea AV_AC Verona - Vicenza sia riservata al settore edilizio locale, considerando che nel Progetto Definitivo è previsto l'impiego di 190 impiegati e 740 operai.

Sicuri di un vostro accoglimento cortesemente porgiamo cordiali saluti

Per Legambiente

Per il Comitato Giarol Grande

Pianificatore Terr. Lorenzo Albi
Ing. Giuseppe Campagnari

Vittorio Tonolli