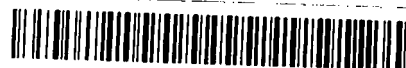


Pec Direzione



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio
del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali

E.prot DVA - 2014 - 0036487 del 07/11/2014

Da: serraglio@mypec.eu
Inviato: mercoledì 5 novembre 2014 14:53
A: DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it
Oggetto: Osservazioni Serraglio Società Agricola su Valutazioni Impatto ambientale TAV
Brescia-Verona
Allegati: Osservazioni Serraglio Società Agricola.pdf
Priorità: Alta

Egregi signori, sul vostro sito nel Vostro indirizzo PEC, compaiono delle lettere in Maiuscolo. Pertanto per non sbagliare inviamo il nostro allegato anche a questo indirizzo. Ovviamente ci scusiamo se ciò costituisse una ripetizione del nostro precedente messaggio già inviato ad un indirizzo con tutte le lettere in minuscolo.

Distinti saluti
Serraglio



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali
Divisione II Sistemi di Valutazione Ambientale
Via Cristoforo Colombo 44
00147
Roma
via pec
dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it

OGGETTO: Osservazioni alla Valutazione di Impatto Ambientale della Linea Ferroviaria AV/AC Torino-Venezia: tratta AV/AC Milano-Verona, da parte della Sig.ra Fulvia Brunner, nella sua qualità di legale rappresentante dell'azienda Serraglio di Brunner Fulvia & C. s.a.s, Società Agricola, con sede in Località Serraglio, Desenzano del Garda, Brescia.

Egregi Signori,

dopo undici anni, si torna a discutere dell'impatto ambientale dell'opera in oggetto.

Ciò che preme fin da subito evidenziare è che sembra sia in corso un tentativo di farlo in modo palesemente illegittimo, in violazione degli obblighi comunitari e nazionali, oltre che in modo ampiamente criticabile, sia sotto il profilo del perseguimento dell'interesse pubblico, sia sotto quello della minimizzazione dell'impatto ambientale compatibile con le finalità di interesse pubblico che si dichiara di voler raggiungere.

Una valutazione d'impatto ambientale ("VIA"), deve riguardare gli effetti diretti ed indiretti di un progetto e delle sue principali alternative, compresa l'alternativa zero, (i) sull'uomo, (ii) sulla fauna, (iii) sulla flora, (iv) sul suolo, (v) sulle acque di superficie e sotterranee, (vi) sull'aria, (vii) sul clima, (viii) sul paesaggio e (ix) sull'interazione fra detti fattori, nonché (x) sui beni materiali e (xi) sul patrimonio culturale, sociale ed ambientale e valuta (xii) inoltre le condizioni per la realizzazione e l'esercizio delle opere e degli impianti.

È palese che si tratta di profili dinamici, in grado di modificarsi rapidamente.

D'altra parte, inaccettabile ed illegittima appare altresì la pretesa di procedere al di fuori di un procedimento VIA complessivo, in grado di cogliere integralmente gli effetti ambientali dell'opera, e tenendo conto seriamente dell'alternativa "0" come si sta, peraltro, già facendo per la linea Milano-Como-Chiasso.

In effetti, sebbene per le opere di interesse strategico, la VIA venga anticipata allo stadio del progetto preliminare, e sia ovvio che i livelli di progettazione si differenzino tra di loro per il grado di approfondimento

e di dettaglio, , la normativa italiana (oggi trasposta del Codice dei Contratti Pubblici) prevede che l'opera pubblica approvata con progetto preliminare debba essere nuovamente sottoposta a valutazione ambientale, ove vi sia stata in sede di approvazione del progetto definitivo una sensibile variazione rispetto alla valutazione effettuata al momento del progetto preliminare e vi sia stata una significativa modificazione dell'impatto globale del progetto sull'ambiente. Ciò in conformità con le direttive in materia (85/337/CE e 97/11/CE), le quali prevedono che la valutazione ambientale debba coincidere con l'atto che autorizza alla realizzazione dell'intervento.

A tal riguardo, già nel 2007, il Consiglio di Stato (Cons. Stato, VI, 31 gennaio 2007, n. 370), spiegava che *"non è neanche corretto limitare la valutazione sull'entità dell'intervento al solo dato del nuovo materiale movimentato, in quanto la rilevanza del progetto non può prescindere dal fatto che si tratta di una variante ad un precedente intervento, già autorizzato a seguito di positiva valutazione di impatto. Costituisce principio pacifico quello secondo cui la rinnovazione del giudizio di compatibilità ambientale si impone allorché le varianti progettuali determinino la costruzione di un intervento significativamente diverso da quello già esaminato. [...] Nel caso di specie, le modifiche apportate al progetto approvato in precedenza, pur non delineando un'opera sostanzialmente diversa, non sono certo costituite da marginali variazioni, ma integrano importanti modifiche incidenti anche sull'aspetto ambientale [...] Sarebbe elusivo della precedente autorizzazione consentire che in sede di variante possano essere riproposte soluzioni simili a quelle già esaminate in precedenza, senza "passare" da una nuova valutazione di impatto".*

Peraltro, come ci insegna anche la Corte di Giustizia Europea, *"è principio acquisito quello per cui la rinnovazione del giudizio di compatibilità ambientale è necessario quando le varianti progettuali determinino la costruzione di un intervento significativamente diverso da quello già esaminato. Se è prevista un'autorizzazione alla realizzazione di un intervento in più fasi, è necessaria una seconda VIA se nel corso della seconda fase (e quindi per esempio in sede di definitivo o di variante) il progetto può avere mostrato un nuovo impatto ambientale importante, in particolare per la sua natura, le sue dimensioni o la sua ubicazione (in termini, Cons. Stato, VI, n. 2694 del 2006, principio conforme a Corte giust. Comm. eu. 4 maggio 2006, C-290/2003; Consiglio di Stato sez. IV, 7 luglio 2011, n. 4072)".*

Pertanto, conclude il Consiglio di Stato (Cons. Stato, VI, 31 gennaio 2007, n. 370), *"sussiste il motivo di illegittimità [...] nella violazione delle regole che riguardano l'approvazione del progetto preliminare e di quello definitivo e il rapporto tra i due livelli progettuali, ai fini della valutazione ambientale".*

Del resto, sempre il Consiglio di Stato (da ultimo, Cons. Stato Sez. IV, 21 dicembre 2012, n. 6667) ha ripetutamente spiegato che *"è illegittima, in assenza di ulteriore sottoposizione a valutazione di impatto ambientale, l'approvazione del progetto definitivo dell'opera strategica recante una sostanziale modifica del progetto preliminare già sottoposto a valutazione ambientale. La non conformità del progetto definitivo al progetto preliminare, invero, a maggior ragione ove (come nella specie) trattasi di infrastruttura strategica,*

per la quale il progetto preliminare assume una valenza decisiva sotto molteplici aspetti, determina ex se l'illegittimità dell'approvazione del progetto definitivo in quanto difforme dal preliminare".

Per quanto concerne la non conformità del progetto definitivo a quello preliminare, e solo a titolo di esempio, citiamo la realizzazione di una "galleria a due canne" (anziché ad una), sotto la collina di Lonato del Garda, con tutto ciò che questo comporta in termini di evidente allargamento del tracciato, e quindi anche estensione degli espropri a monte e a valle della stessa, dimensione dei cantieri, impatto sulle matrici ambientali ecc. E ciò per non parlare dei preventivi dell'opera, tutti da verificare in termini di realizzazione, vista la recente polemica sull'esplosione dei costi della Torino-Lione. Di questa "nuova" Galleria si è venuti a conoscenza solo in questi ultimi giorni.

Ne deriva che - data l'ampiezza e l'incisività delle varianti in discussione - l'intero procedimento VIA dovrebbe, per ciò solo, essere rinnovato, così da consentire un riesame complessivo dell'impatto ambientale dell'opera, la quale non può essere legittimamente frazionata, ma va valutata nel suo insieme, perché è solo in questa prospettiva - ossia quella legalmente imposta - che è possibile valutarne l'effettivo impatto.

Alla necessità della rinnovazione dell'intera VIA porta, d'altro canto, anche la ancor più ovvia constatazione che sono ormai passati undici anni dalla precedente VIA, che si pretende qui di acriticamente utilizzare quasi fosse un atto slegato dalle inevitabili dinamiche di trasformazione dell'ambiente, e non invece un atto la cui efficacia è strettamente *rebus sic stantibus*.

A tal proposito, si segnala che la Corte di Giustizia Europea (Corte giust.. 3 luglio 2008, C-215/2006), su ricorso proposto dalla Commissione Europea, ha condannato la Repubblica di Irlanda per non aver adempiuto con gli obblighi derivanti dalla *"direttiva del Consiglio 27 giugno 1985, 85/337/CEE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, nella sua versione precedente o successiva alle modifiche intervenute con la direttiva del Consiglio 3 marzo 1997, 97/11/CE"*, sull'assunto che dopo lo studio di impatto ambientale del 1998, *"l'Irlanda non ha realizzato alcuna nuova valutazione dell'impatto ambientale di tale costruzione prima che il committente riprendesse i lavori sul sito nel corso del 2004"*, nonostante i cambiamenti intervenuti sul territorio.

La direttiva in parola, che ispira la normativa nazionale, non può che essere interpretata nel senso che essa osta a che un parere concernente la valutazione dell'impatto ambientale di un progetto possa essere legittimamente utilizzato svariati anni dopo l'adozione del parere medesimo, imponendo, in tal caso, una nuova valutazione dell'impatto ambientale del progetto di cui trattasi, specie in presenza di cambiamento dei presupposti fattuali considerati nella VIA ormai obsoleta.

Una significativa modifica dello stato dell'ambiente è *in re ipsa* a fronte degli anni trascorsi dalla precedente VIA approvata nel 2003. Tuttavia, tra i presupposti fattuali certamente modificati, si segnalano, a mero titolo esemplificativo e limitatamente agli interventi più noti:

1. l'allargamento dell'autostrada A4, con l'apertura della tratta Milano-Bergamo, ampliata a quattro corsie (più corsia d'emergenza) il 22 luglio 2007 in direzione Brescia e il 23 settembre 2007 in direzione Milano;
2. l'espansione urbanistica del Comune di Sona;
3. la nascita del Comitato Promotore per il Parco Colline Moreniche del Garda, per cui è stata avanzata il 15 maggio anche una proposta di legge di Iniziativa Popolare, già validata dal Consiglio Regionale Lombardia, per l'ISTITUZIONE DEL PARCO REGIONALE DEL GARDA LOMBARDO E DELLE COLLINE MORENICHE, che comprende, tra gli altri, l'intero territorio amministrativo di Desenzano del Garda (BS), dove si trova ubicata l'Azienda Serraglio (allegato 2)

D'altronde, come ci insegna la Corte Costituzionale (Corte Cost. 30 dicembre 1987, n. 641) *"l'ambiente è protetto come elemento determinativo della qualità della vita. La sua protezione non persegue astratte finalità naturalistiche o estetizzanti, ma esprime l'esigenza di un "habitat" naturale nel quale l'uomo vive ed agisce e che è necessario alla collettività e, per essa, ai cittadini, secondo valori largamente sentiti; è imposta anzitutto da precetti costituzionali (artt. 9 e 32 Cost.), per cui esso assurge a valore primario ed assoluto"*. E dunque, oltre che illegittimo, non è neanche opportuno dare inizio ad una così importante opera sulla base di una VIA obsoleta, vecchia di undici anni.

Del resto, l'illegittimità di un acritico utilizzo a distanza di così tanti anni di una VIA è ormai inequivocabilmente sancito anche dall'art. 26 del Codice dell'Ambiente, ai sensi del quale *"i progetti sottoposti alla fase di valutazione devono essere realizzati entro cinque anni dalla pubblicazione del provvedimento di valutazione dell'impatto ambientale. Tenuto conto delle caratteristiche del progetto il provvedimento può stabilire un periodo più lungo. Trascorso detto periodo, salvo proroga concessa, su istanza del proponente, dall'autorità che ha emanato il provvedimento, la procedura di valutazione dell'impatto ambientale deve essere reiterata"*.

Ebbene, alla luce di tale limite (come si è dimostrato, comunitariamente necessario), la VIA in questione è divenuta inefficace nel 2008, o, a tutto voler concedere (ossia a voler ritenere che tale limite temporale, introdotto nel 2008, abbia prodotto i suoi effetti solo a partire dal 2008), la VIA è divenuta "obsoleta" ed inefficace nel 2013 (ossia dopo cinque anni dall'entrata in vigore del limite). Del resto, se la chiara previsione dell'art. 26, d.lgs. 152 del 2006 è ormai dirimente, ad identiche conclusioni si sarebbe dovuti giungere anche sulla base dei principi generali del diritto dell'ambiente, da sempre vigenti e vincolanti per il legislatore nazionale e comunitario.

Invero, il procedimento di VIA è un passaggio ineludibile, previsto dalla legge e tutelato a livello costituzionale. Quindi sarebbe indubbiamente illegittimo ed elusivo non rinnovare uno studio ormai obsoleto e inattuale, per andare avanti con un progetto basato su presupposti fattuali ormai superati. Sarebbe, a maggior ragione, incomprensibile approvare varianti dall'importante peso specifico ed impatto, senza passare da una nuova complessiva valutazione di impatto. Anche considerato il momento storico, è certamente consigliabile, nonché assolutamente opportuno procedere prudentemente, sia da un punto di vista finanziario, sia soprattutto

da un punto di vista di compatibilità e rispetto dell'ambiente. Una nuova VIA complessiva appare irrinunciabile, atteso che una valutazione di aggiornamento parziale, relativa alle singole varianti, non sarebbe conforme alla normativa e non avrebbe di certo la stessa valenza e credibilità.

Peraltro, la VIA è, come noto, un istituto di derivazione comunitaria, ispirato come tutti i procedimenti posti a tutela dell'ambiente anche dal cd. principio di precauzione, che consente all'amministrazione di interventi (con provvedimenti aventi effetti anche negativi per il destinatario) ogni qualvolta si prospetti il rischio di una lesione ad un interesse tutelato (l'ambiente!), ancorché manchi la certezza in merito al prodursi, in assenza dell'intervento, di un effettivo pregiudizio.

In altri termini, anche il solo sospetto che il lungo periodo trascorso possa aver reso inaffidabile, o comunque incompleto ed inattuale, lo studio del 2003 e il relativo parere positivo, basterebbe ad imporre l'avvio di una nuova procedura complessiva di VIA sull'opera, che tenga conto tanto delle varianti proposte quanto degli intervenuti cambiamenti del territorio. Nel caso in questione, tali e tante sono le modificazioni dell'ambiente, che non è nemmeno dato parlare di sospetto, ma, piuttosto, di certezza quanto all'imprescindibilità di una nuova VIA.

D'altra parte, la VIA costituisce presupposto necessario ed indispensabile, e i giudici amministrativi hanno avuto modo di spiegare che (T.A.R. Umbria, sez. I, 24 agosto 2010, n. 429) *"la possibilità di una valutazione di incidenza postuma, coinvolgendo anche l'interesse ambientale, è esclusa anche dalla disposizione dell'articolo 29 del Codice dell'Ambiente, il cui primo comma, con riferimento alla VIA, dopo avere premesso che detta valutazione è atto presupposto, o parte integrante del procedimento di autorizzazione od approvazione del progetto, sancisce che i provvedimenti di autorizzazione o approvazione adottati senza la previa valutazione di impatto ambientale, ove prescritta, sono annullabili per violazione di legge, sembrando così escludere ogni possibilità di sanatoria"*, e che (T.A.R. Sardegna, sez. II, 6 febbraio 2012, n. 91) un eventuale vizio riscontrato nel procedimento di VIA *"comporta in via derivata l'illegittimità dei successivi procedimenti ad essa conseguenti"*.

Del resto, il dato letterale dell'articolo 29 in parola è chiaro: *"La valutazione di impatto ambientale costituisce, per i progetti di opere ed interventi a cui si applicano le disposizioni del presente decreto, presupposto o parte integrante del procedimento di autorizzazione o approvazione. I provvedimenti di autorizzazione o approvazione adottati senza la previa valutazione di impatto ambientale, ove prescritta, sono annullabili per violazione di legge"*.

Anche una VIA incompleta, inattuale, o in qualsiasi modo inadeguata, comporterebbe l'annullabilità per violazione di legge dei progetti e degli atti conseguenziali. E, nella denegata ipotesi di un proseguimento dell'iter autorizzatorio nonostante la palese violazione della disciplina VIA, saremmo, nostro malgrado, costretti a ricorrere a tutte le autorità nazionali e comunitarie per segnalare l'atipicità e l'illegittimità di una VIA del 2003, che non tiene (né potrebbe tenere) tenere conto degli inevitabili cambiamenti intervenuti, e di varianti approvate senza tenere conto dell'opera nel suo complesso. La Commissione Europea si è già dimostrata in passato molto sensibile sulle questioni ambientali (si veda il summenzionato caso Commissione

vs. Irlanda) e confidiamo valuterebbe con altrettanta attenzione l'operato delle Amministrazioni coinvolte in questa vicenda, anche per la rilevanza comunitaria dell'opera.

Sul punto, ci limitiamo a ricordare che esiste un esplicito obbligo di legge, per le Amministrazioni nazionali e per tutti gli altri soggetti esercenti funzioni amministrative, di pieno e leale rispetto degli obblighi comunitari dello Stato, con conseguente diritto di rivalsa dello Stato per la sanzioni pecuniarie che sia costretto a subire in ragione delle violazioni del diritto comunitario poste in essere da tali soggetti (art. 43, l. n. 234 del 2012: *"Al fine di prevenire l'instaurazione delle procedure d'infrazione di cui agli articoli 258 e seguenti del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea o per porre termine alle stesse, le regioni, le province autonome, gli enti territoriali, gli altri enti pubblici e i soggetti equiparati adottano ogni misura necessaria a porre tempestivamente rimedio alle violazioni, loro imputabili, degli obblighi degli Stati nazionali derivanti dalla normativa dell'Unione europea. Essi sono in ogni caso tenuti a dare pronta esecuzione agli obblighi derivanti dalle sentenze rese dalla Corte di giustizia dell'Unione europea, ai sensi dell'articolo 260, paragrafo 1, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea. Lo Stato ha diritto di rivalersi sui soggetti responsabili delle violazioni degli obblighi di cui al comma 1 degli oneri finanziari derivanti dalle sentenze di condanna rese dalla Corte di giustizia dell'Unione europea ai sensi dell'articolo 260, paragrafi 2 e 3, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea".*

Le argomentazioni svolte circa l'approccio e il procedimento che (incredibilmente) pare voglia adottarsi, sono ampiamente assorbenti e confidiamo porteranno alla determinazione di procedere ad una nuova VIA complessiva. Tuttavia, per la denegata ipotesi in cui questa Amministrazione non dovesse condividere tale necessità di procedere ad un riesame complessivo dell'impatto ambientale, si segnalano anche le seguenti lacune ed imprecisioni rilevate nella documentazione tecnica prodotta, con riferimento sia ai cambiamenti sopravvenuti e non considerati, sia appalesi sviste o dimenticanze.

a. Sito archeologico di Lavagnone

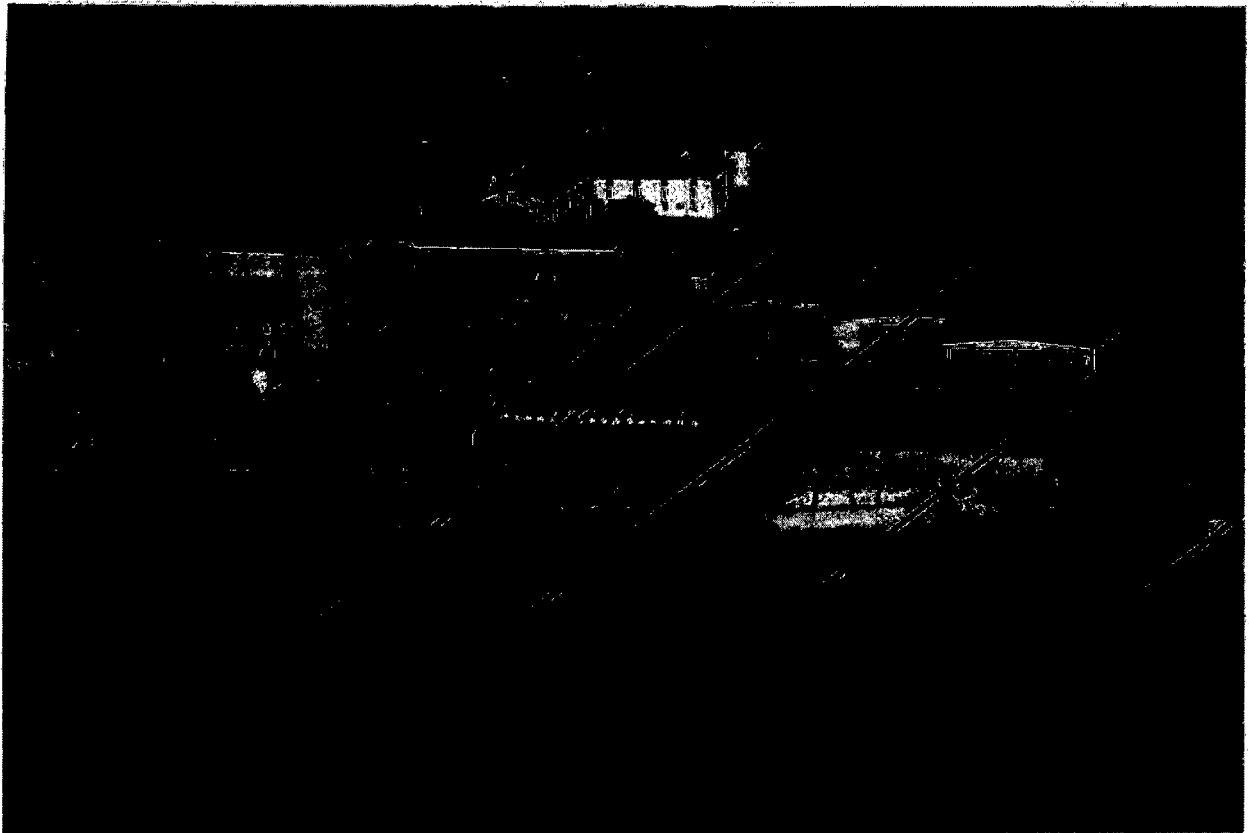
In località Desenzano del Garda (BS), nonostante gli studi e le analisi, l'asserita completezza e validità del progetto, le aree di cantiere andrebbero incredibilmente ad occupare parzialmente molti dei campi adiacenti il Sito palafitticolo del Lavagnone, tutelato dall'UNESCO e sottoposto a vincolo archeologico.

Non si possono nemmeno immaginare i danni che deriverebbero dal continuo passaggio di automezzi o anche dal semplice calpestio umano delle maestranze. Sull'importanza a livello mondiale del Sito del Lavagnone e sulla vicinanza della nostra azienda allo stesso sito, alleghiamo una dichiarazione della Università degli Studi di Milano (allegato n. 3).

b. Studi di Impatto e di Incidenza

Lo studio di impatto ambientale per quest'opera non sembra aver considerato il posizionamento geografico della scrivente azienda. L'azienda è lambita dall'autostrada A4, nei pressi del casello di Desenzano del Garda (BS). I due importanti espropri già subiti, il primo all'epoca della costruzione della A4, il secondo per il

successivo allargamento, riguardarono alcuni terreni a Nord dell'azienda, mentre si salvarono i fabbricati rurali tuttora adiacenti alla A4, con tutto il condizionamento che ne è derivato.



La ricostruzione in questa veduta aerea dell'azienda è purtroppo abbastanza fedele. Tutto ciò che si trova all'interno delle bande nere dovrebbe essere demolito: una stalla che ospita i tori nelle diverse fasi della crescita, una seconda stalla che ospita le giovani manze, «l'asilo dei vitelli», il mangimificio che produce la «ricetta» per l'alimentazione, un fienile, 4 sili a trincea per la stoccaggio dei foraggi, il recinto e la tettoia del ricovero delle manze, una grande letamaia e poi sulla destra l'ingresso principale dell'Azienda. Il cantiere lambisce a sinistra, una costruzione in mattoni rossi che è una propaggine della sala mungitura.

Potrà ora sembrare paradossale, ma se un giorno si volesse ampliare ulteriormente la A4 come peraltro è già avvenuto sulla A4 Milano-Bergamo, ciò non sarebbe possibile, per la presenza della TAV!

Possibile che chi ha deciso che la TAV corresse parallela alla A4, anziché molto più a Sud (a costi decisamente inferiori) non sia stato consapevole di tutto ciò?

Risulta palese che ora l'incidenza ambientale dell'opera, forse ancor più a causa di tutti i connessi cantieri, cumulata a quella della suddetta autostrada A4, sarà significativa sugli accessi, sull'integrità del terreno e su tutta la viabilità. Inoltre, il costante rumore e tutte le polveri generate dai cantieri non potranno che incidere negativamente anche su chi vive e lavora nel territorio, abbassando notevolmente la qualità della vita di tutti i soggetti coinvolti oltre che pregiudicando l'attività aziendale.

c. **Impatto sull'attività zootecnica della scrivente Azienda**

La scrivente Serraglio è un'azienda agricola zootecnica che produce latte di qualità, destinato al Consorzio del Grana Padano. L'Azienda è già di importanti dimensioni (con circa 350 capi) per questo settore e ne rappresenta una delle eccellenze bresciane (e.g., uno dei suoi giovani torelli è nei primi posti della speciale classifica italiana per le caratteristiche genetiche). Il progetto e gli studi a monte dello stesso, non tengono assolutamente conto di questa peculiare realtà produttiva! Difatti, espropriare un'Azienda che alleva animali e che produce latte, comporta problematiche enormi: ad es. non si può rinunciare certo all'acqua per gli abbeveratoi nemmeno per poche ore, non si può rinunciare alla corrente elettrica per la mungitura di così tanti capi, né tanto meno ai mangimi e ai foraggi per alimentarli!

- Il progetto pare prevedere l'esproprio di ben 29 (ventinove!) ettari, di cui 7 (sette) a titolo definitivo per il tracciato e 22 (ventidue) a titolo temporaneo, per i cantieri.
- Un eventuale trasloco dell'allevamento avrebbe costi altissimi e non potrebbe che essere indispensabile a seguito dell'abbattimento previsto di due stalle, del mangimificio, del fienile e di quattro "sili a trincea" oltre che di altre opere minori.

Il trasloco di tutti i tori, ospitati in una delle stalle oggetto della demolizione, presenterà anche rischi da non sottovalutare, data l'adiacenza dell'autostrada! Sono animali forti, che vanno gestiti con estrema cautela, da personale specializzato.

- D'altro canto non si può che immaginare la ricostruzione di tutte le infrastrutture necessarie, prima che avvenga l'eventuale demolizione di quelle previste! (tutto ciò che è compreso nelle bande nere dell'immagine). Ecco perché la nostra proposta di un prolungamento della Galleria naturale potrebbe essere una soluzione adeguata, se non altro per evitare anche tempi molto più lunghi.
- L'esproprio di una superficie così estesa per i Cantieri, comporterà poi la fine inevitabile dell'auto-sufficienza sinora tipica e quasi totale di quest'azienda nell'alimentazione della mandria con foraggi di qualità che sono indispensabili ai fini della produzione di un latte destinato al Grana padano. È evidente poi che anche le coltivazioni che si potranno realizzare sui pochi terreni rimasti a disposizione, non presenteranno certo le stesse caratteristiche qualitative di sempre, immaginando la quantità di terra e polveri che circoleranno nell'ambiente circostante. Non si può certo dar da mangiare della terra agli animali.
- In che misura la perdita di tutti questi i terreni (definitiva e temporanea) comprometterà la posizione oggi a norma dell'azienda rispetto a tutte le leggi vigenti che, a mero titolo esemplificativo, parlano per esempio di rapporto tra animali e terreni, o dettano una stringente disciplina in materia di reflui.
- Nessuno può oggi immaginare di continuare ad allevare/nutrire/mungere una mandria nelle condizioni che verosimilmente sussisteranno nel periodo di costruzione dell'opera: rumori assordanti e continue terribili vibrazioni, con la verosimile creazione di forti campi elettromagnetici.
- Da segnalare poi che dei tre pozzi di proprietà dell'azienda, due verranno eliminati dall'opera in questione, senza che sia attualmente prevista una soluzione per questo abnorme problema! Ai pozzi sono collegate infatti tutte le tubazioni che portano l'acqua alle stalle, ai campi per l'irrigazione, e a

tutte le abitazioni coloniche (compresa la cascina del Lavagnone, di proprietà dell'azienda che si trova sotto il Comune di Lonato) e che andranno perse dalla sovrapposizione dell'opera. È a forte rischio anche l'equilibrio idrogeologico dell'area.

Tutto quanto espresso sopra, avrà effetti estraneamente negativi sulla produzione del latte, ma potrà anche produrre il rischio di una sospensione nel ritiro da parte dei caseifici a causa dei continui (e corretti) controlli. Basta poca polvere nel latte perché ne sia sospeso il ritiro!

Non risulta che gli studi di impatto ambientale abbiano minimamente valutato queste innegabili ed inevitabili conseguenze, con grave detrimento per l'Azienda scrivente. I Terreni espropriati temporaneamente in che condizioni saranno restituiti?

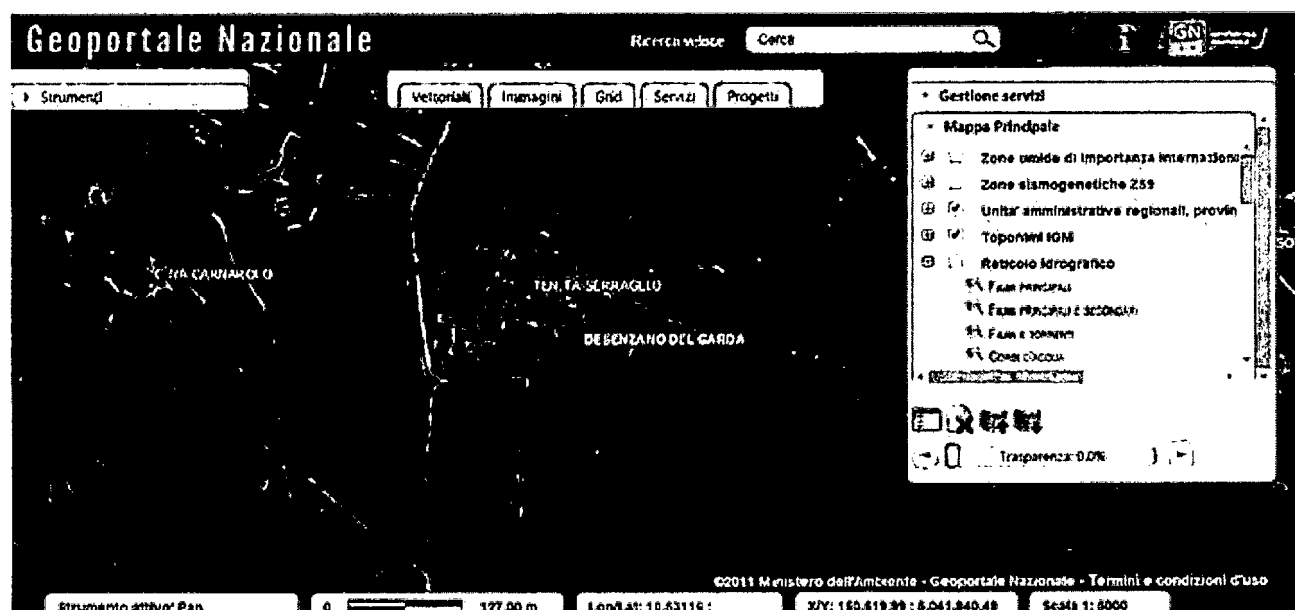
d. Manufatto risalente al XVIII secolo appartenente alla scrivente Azienda

Per quanto più direttamente interessa alla Azienda Serraglio, si rileva che, presso la sua sede in Desenzano del Garda (BS), vi è un immobile di pregio (allegato 4) risalente al XVIII secolo: sulla casa c'è una targa in marmo datata 1794 con iscrizioni latine, che ne attestano l'epoca.

Questo immobile, come molte case d'epoca, non ha fondazioni, sicché sarebbe posto in pericolo nella sua stessa integrità strutturale dalle vibrazioni prodotte prima dai Cantieri e poi dai treni AV. Tuttavia, nessuna misura è stata prevista per tutelarne l'integrità!

Le voci geografiche territoriali, nella loro varietà e frequenza, offrono un'immagine dell'area «a misura storica»; immagine che prende consistenza quando il termine, «ancorato» allo spazio, si trasforma in toponimo. L'analisi dei termini geografici e dei toponimi derivati, rappresenta un patrimonio importante dei rapporti tra cultura e ambiente, e riveste una grande importanza territoriale.

Il "Serraglio" e la stessa casa a livello di toponomastica storica sono da sempre presenti come "Tenuta Serraglio". Si veda anche l'immagine tratta dal Portale Cartografico Nazionale.



Sebbene la Tenuta Serraglio non sia ancora stata inclusa nell'elenco ufficiale dei beni culturali, tutti gli immobili di particolare interesse storico ed artistico fanno parte dei beni culturali: la loro tutela, protezione e conservazione è normata dal D.Lgs.n.42/2004 "Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio" che ha di fatto assorbito le precedenti disposizioni contenute nella Legge n.1089/1939 e nel D.Lgs.n.490/1999.

Ai sensi dell'art. 20 del Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio, *"i beni culturali non possono essere distrutti, deteriorati, danneggiati o adibiti ad usi non compatibili con il loro carattere storico o artistico oppure tali da arrecare pregiudizio per la loro conservazione"*.

Per realizzare un'opera che persegua identicamente l'interesse pubblico alla migliore mobilità e, d'altra parte, in ottemperanza al principio di proporzionalità, abbia minore impatto sull'ambiente e sulle attività umane, basterebbe prendere in esame con coscienza una delle seguenti concrete alternative:

1) spostare il tracciato della linea AV a nord dell'autostrada A4; ciò anche in considerazione del fatto che ancora a Brescia si trova a nord dell'autostrada, ovvero

2) per quanto in particolare attiene l'azienda Serraglio, allungare la galleria naturale, facendola sbucare 1 km più avanti, evitando così l'abbattimento di circa metà dell'azienda! Del resto, riprogettando la galleria naturale sotto la collina di "Lonato" in modo che questa possa scendere ad una quota più profonda nella zona in cui è presente l'azienda Serraglio, così da evitare sia la fabbricazione della galleria artificiale, sia possibili scavi aggiuntivi su un terreno agricolo coltivato; la quota dell'estradosso superiore della copertura della nuova galleria naturale si troverebbe ad una quota decisamente più bassa rispetto al piano campagna ed avrebbe certamente un impatto minore anche in termini di vibrazioni sui fabbricati soprastanti, ovvero

3) potenziare la Linea FS Storica, che già sarebbe ampiamente in grado di assicurare le esigenze infrastrutturali qui in questione ove si procedesse ad investimenti in tecnologie esistenti e infinitamente inferiori in termini di costi (e tempi) a quelli previsti per la presente opera.

PQM

si confida in un nuovo e integrale procedimento di valutazione di impatto ambientale, che, in conformità alla legislazione nazionale e agli obblighi discendenti dall'appartenenza all'Unione Europea, tenga adeguato conto delle modifiche intervenute sui fattori di rischio dal 2003 ad oggi, nonché degli ulteriori elementi in questa memoria specificamente segnalati,

Con ogni riserva, anche quanto alla tutela avanti alle competenti Autorità nazionali e dell'Unione Europea.

Con osservanza,

Dott.ssa Fulvia Brunner



SERRAGLIO di Brunner F. e C. s.a.s.
Società Agricola
Loc. Serraglio
25015 Desenzano del Garda (BS)
P.I. 02113990986 - C.F. 01805770151

Si allegano:

1. Copia del documento di identità del sottoscrittore;
2. Dichiarazione della Associazione Parco delle Colline Moreniche del Garda
3. Dichiarazione della Università degli Studi di Milano;
4. Foto della casa e della targa in marmo datata 1794;



Desenzano, 30 ottobre 2014

ATTESTAZIONE

La proposta di Legge di Iniziativa Popolare di ISTITUZIONE DEL PARCO REGIONALE DEL GARDA LOMBARDO E DELLE COLLINE MORENICHE, avanzata dallo scrivente Comitato il 15 maggio 2009, validata dal Consiglio Regionale Lombardia, comprende, tra gli altri, l'intero territorio amministrativo di Desenzano del Garda, dove si trova ubicata l'AZIENDA AGRICOLA SERRAGLIO.

Cordiali saluti

Comitato Parco Colline Moreniche del Garda
Il Presidente
(Emilio Crosato)

Sede: Via Rimembranze 78 25015 Desenzano del Garda
Tel 030 9140500 - Cell 339 1948027 - e-mail: comitatoparcogarda@gmail.com



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI MILANO

DICHIARAZIONE

Si dichiara che l'Azienda Agricola del Serraglio si trova nei pressi del sito archeologico del Lavagnone, abitato dell'età del Bronzo di rilevanza internazionale nonché sito incluso nel patrimonio UNESCO, sede di scavi e ricerche da parte dell'Università degli Studi di Milano da oltre 30 anni.

Dal giugno 2011 il Lavagnone è una delle 19 aree archeologiche selezionate sul territorio italiano che rientrano nella *Lista dei Siti palafitticoli preistorici dell'arco alpino del Patrimonio mondiale dell'UNESCO* (codice identificativo del sito: "IT-LM-01"). La serie si estende sui territori di Svizzera, Austria, Francia, Germania, Italia e Slovenia, e comprende una selezione di 111 villaggi palafitticoli più interessanti tra i circa 1000 siti noti (whc.unesco.org, www.unesco.beniculturali.it).

L'intero bacino inframorenico del Lavagnone è interessato da un vincolo archeologico diretto e si estende sui territori comunali di Desenzano del Garda e di Lonato (Brescia), in un'area paesaggisticamente intatta di indiscutibile valore documentario ai fini degli studi di carattere sia archeologico che paleo-ambientale.

Milano, 4 novembre 2014

In fede,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'M. Rapi'.

MARTA RAPI

Professore aggregato di Protostoria europea,
direttore responsabile delle ricerche al Lavagnone

dott.ssa Marta Rapi, professore aggregato di Protostoria europea
Università degli Studi di Milano - Dip.to Beni culturali e ambientali - sez. Archeologia
Via Festa del Perdono, 7 - 20122 Milano, Italy tel. 02.50312329 marta.rapi@unimi.it

