

STUDIO LEGALE E TRIBUTARIO

37121 Verona - Via Armando Diaz, 24 Fax N°. 045/591884

Avv. STEFANIA SARTORI
Patrocinante in Cassazione
e-mail: stefa.sartori@tiscali.it
Tel. 045/592686

Avv. CRISTINA BEGAL
Patrocinante in Cassazione
e-mail: begal.cristina@gmail.com
Tel. 045/597518

Dott. PIERGIORGIO SCAPPINI
Dottore commercialista - Revisore contabile
Tel. 045/8012283

Avv. FAUSTO SCAPPINI
Patrocinante in Cassazione
e-mail: fausto.scappini@avvfaustoscappini.it
e-mail: segreteria@avvfaustoscappini.it
Tel. 045/8033826

Dott. DANIELE GIACOMAZZI
e-mail: daniele.giacomazzi@avvfaustoscappini.it

Avv. FRANCESCA AMBROSI
e-mail: ambrosi.francesca@libero.it



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

E.prot DVA - 2014 - 0037504 del 14/11/2014

Spett.

**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
raccomandata r.r. - pec: DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it



Spett.

ITALFERR S.P.A.

Responsabile dell'unità Organizzativa Costruzioni - Via G. Galati, 71 - 00155 Roma
raccomandata r.r. - pec: italferr@legalmail.it

Verona li 06/11/2014

Oggetto: **PROGETTO DEFINITIVO E VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE PER LA REALIZZAZIONE DELLA LINEA FERROVIARIA AV/AC MILANO - VERONA: LOTTO FUNZIONALE BRESCIA - VERONA - OSSERVAZIONI.**

Si trasmettono, per conto del signor Fagioli Giovanni ed altri le osservazioni predisposte nei confronti del progetto definitivo e valutazione di impatto ambientale per la realizzazione della linea ferroviaria Av/Ac Milano - Verona: Lotto Funzionale Brescia - Verona.

Si resta a disposizione per ogni ulteriore chiarimento ed integrazione e si porgono distinti saluti.

Avv. Fausto Scappini

Dott. Daniele Giacomazzi

di area di stoccaggio peraltro neppure prevista per l'occupazione temporanea (doc. all. n. 5, 6 e 10).

La signora Faggiuoli Elsa è proprietaria di un impianto fotovoltaico posto nelle adiacenze del cantiere di potenza pari a 993, 258 Kw entrato in funzione il 6 giugno 2011 ed è interessata dall'occupazione di una parte dell'area destinata a pista di cantiere (doc. all. n. 7 e 10).

La signora Faggiuoli Francesca è residente nelle vicinanze del cantiere.

I signori Velasco Andrea, Dallimore Mallaby Elizabeth, Velasco Filippo e Velasco Matilde rappresentano un nucleo familiare che gestisce il centro ippico in Località Sgrifona, posto nelle immediate vicinanze del cantiere e sono comunque residenti in località Sgrifona posto immediatamente a ridosso del cantiere (doc. all. n. 8, 9 e 10).

I signori Grizzi Bruno, Sorio Giovanna, Grizzi Fabio, Sorio Carlo, Mura Irma, Oliosio Lorenzo, Signorati Mariarosaria, Oliosio Camilla, Oliosio Chiara, Oliosio Samuele, Rama Marino, Castioni Rita, Rama Enrico, Rama Annagiulia, Zedda Marco, Marinic Antonia, Zedda Alessandro sono residenti in località Sgrifona, località del Comune di Sona posta nelle immediate vicinanze del cantiere (doc. all. n. 9 e 10).

I signori Grigoli Franco, Mancini Marialuisa, Grigoli Michele, Sabino Fabio, Grigoli, Grigoli Ermenegildo, Bagnara Marco, Girelli Gloriana, Bagnara Federico, Bagnara Valentina, Grigoli Dina, Girelli Mario, Peretti Monica, Girelli Moreno, Girelli Nicolò, Girelli Silvia, Bastiani Francesco, Troiani Sandra, Troiani Bruna, Spagnoli Loris sono tutti residenti in via Borghe, 3 nel Comune di Sona località posta nelle immediate vicinanze del Cantiere (doc. all. n. 7 e 10).



I signori Bighelli Sergio, Stefanoni Pasquina, Bighelli Simone, Bighelli Giuseppe sono tutti residenti in via Monzambana nel Comune di Sona località posta nelle vicinanze del Cantiere (doc. all. n. 10 e 11).

Essi, a vario titolo, ricevono dalla realizzazione della tratta e dall'esercizio successivo della linea AV/AC un grave danno patrimoniale e non patrimoniale a causa dell'impatto che le lavorazioni e successivamente il funzionamento dell'opera avrà sulle loro abitazioni e sulle rispettive proprietà.

*** **

2) I LAVORI E LE OCCUPAZIONI PREVISTE NEL PROGETTO DEFINITIVO DELLA LINEA AV/AC.

L'approvazione del progetto definitivo della Linea A.V/A.C Torino Venezia - Tratta Milano Verona Lotto Funzionale Brescia - Verona ed il successivo esercizio della tratta hanno un grave impatto sulla vita degli esponenti e sui loro beni.

L'approvazione del progetto definitivo li interessa sia durante la fase di realizzazione della tratta sia durante il successivo esercizio in quanto:

- una vasta area di alcuni esponenti è interessata sia dalla presenza del cantiere operativo n. L.6.0.2. di 53849 mq. sia dall'area di stoccaggio L.6.S.T.16 di 53.564 mq., sia, dall'area tecnica L.6.A.T.9 DI 7.151 mq. sia, infine dal opere viarie di adeguamento della viabilità esistente da adeguare e di viabilità esistente interessata da traffico di cantiere sia dalla realizzazione di 2 sovrappassi sull'autostrada (doc. all. n. 12);

- durante la realizzazione della tratta vi saranno gravissimi inconvenienti dovuti alle lavorazioni da eseguire che provocheranno immissioni di rumori, vibrazioni, polveri, ed interferenze con la viabilità;

- la gestione della linea A.V/A.C avrà un grave impatto sui beni degli esponenti e sulla vivibilità complessiva dell'area a causa delle immissioni di rumori e vibrazioni;

- le aree destinate all'area di stoccaggio L.6.S.T.16 di 53.564 mq. non sono previste nell'elenco ditte predisposto per la Conferenza dei Servizi e pertanto la loro eventuale occupazione sarebbe illegittima;

- trattandosi di area adiacente alla progettata Galleria di San Giorgio le lavorazioni i lavori e la successiva gestione della linea potranno provocare impatti sulle acque sotterranee e sul suolo non puntualmente considerati nel progetto.

Per questi motivi si presentano le osservazioni di seguito specificate.

*** **

3) OSSERVAZIONI.

Osservazione n. 1.

Come si è detto la fase di realizzazione della linea A.V/A.C avrà un grave impatto sui beni degli esponenti e sulla vivibilità complessiva dell'area a causa delle immissioni di rumori e vibrazioni.

I beni della maggior parte degli esponenti sono posti a ridosso del cantiere operativo n. L.6.0.2. di 53849 mq. e sono pienamente interessati dal traffico indotto dal cantiere stesso.

Il cantiere L.6.0.2. prevede la realizzazione di una vera e propria cittadella con una funzione logistica e residenziale.

Come risulta dalla relazione di tratta nel cantiere L.6.0.2. sono previste una serie di strutture quali uffici, mensa, magazzini, laboratori, sala ricreazione, locali infermeria, alloggi, aree destinate allo stoccaggio dei



rifiuti, impianti di depurazione, cabine elettriche, serbatoio per il GPL, centrale termica e parcheggi.

Ciò determinerà un transito molto importante dato che nella cittadella troveranno posto numerosissime persone.

E' prevista, inoltre, la modifica della viabilità esistente, il suo adeguamento, la realizzazione di nuova viabilità ed il probabile potenziamento dei sovrappassi esistenti per mettere in comunicazione il cantiere operativo n. L.6.0.2. con l'area di stoccaggio L.6.S.T.16 (che avrà come funzione quella di stoccaggio di inerti, vegetali ecc.) e con l'area nella quale sarà realizzata la galleria di San Giorgio in Salici.

Addirittura una delle arterie da potenziare attraversa proprio la località Borghe.

Inoltre, sia il cantiere operativo n. L.6.0.2. sia il nuovo carico viario renderà di fatto impossibile l'attività del Circolo Ippico Corte Sgrifona.

Infine, non è dato conoscere, essendo completamente assente qualsiasi valutazione, l'impatto del cantiere sull'impianto fotovoltaico.

Tutti questi effetti possono essere evitati, con considerevole vantaggio per la realizzazione della tratta, nel caso in cui il cantiere operativo n. L.6.0.2. potesse essere spostato facendolo coincidere almeno in parte con l'area di stoccaggio L.6.S.T.16 come si dirà in seguito.

Del resto lo spostamento del cantiere sarebbe in piena sintonia con i criteri fissati nella relazione generale di tratta e nella delibera CIPE 5 dicembre 2003, n. 120/2003 (Primo programma delle opere strategiche - Linea AV/AC Milano-Verona) nella quale sono espresse una serie di raccomandazioni.

Per quanto riguarda la relazione generale di tratta in essa si legge che i criteri con cui sono stati localizzati i cantiere sono condizionati da esigenze tecniche mediate da esigenze ambientali con particolare riguardo alla pianificazione urbanistica, alle caratteristiche di accessibilità, alle aree urbane, ai beni monumentali.

Sempre nella relazione di tratta si legge che per l'ubicazione del cantiere si è ritenuto di sfruttare al massimo la viabilità di cantiere e le piste previste lungo la linea in modo da evitare superflui trasferimenti di mezzi d'opera lungo la viabilità ordinaria.

Inoltre per quanto riguarda la viabilità di cantiere la relazione generale di tratta ritiene che la scelta delle strade da utilizzare per la movimentazione dei materiali, dei mezzi e del personale è stata effettuata sulla base della necessità di ridurre al minimo il numero e la lunghezza di percorsi in area urbana, della limitazione al minimo dei transiti in aree residenziali, nella scelta dei percorsi più rapidi per il collegamento tra cantieri o le aree di lavoro e la viabilità a lunga percorrenza, nella necessità di ridurre i tempi di percorrenza e di limitare i costi, i consumi e le emissioni di rumore e gas in atmosfera, nonché per ridurre al minimo l'impatto del traffico di cantiere sugli insediamenti abitativo adiacenti.

Del resto la deliberazione 5 dicembre 2003 del CIPE ha previsto che il progetto definitivo contenga la pianificazione della viabilità di cantiere al fine della minimizzazione le interferenze con la viabilità esistente ed evitando l'attraversamento dei centri abitati.

La deliberazione del CIPE prevede espressamente che in sede di progettazione definitiva venga perseguito l'obiettivo di minimizzare il



disturbo all'ambiente circostante anche mediante un ridimensionamento della superficie prevista dal progetto preliminare.

Sotto tutti questi profili si osserva che quanto affermato dalla relazione generale di tratta e quanto prescritto dal CIPE è in piena contraddizione con il posizionamento del cantiere L.6.0.2.

Come si è già detto esso comporta delle interferenze gravissime sulle abitazioni dei ricorrenti, impedendo alcune attività turistiche e commerciali, compromettendo l'attuale viabilità con un enorme numero di mezzi d'opera e di trasporto indotti dalla presenza della cittadella, stravolgendo di fatto l'intera zona.

Si tratta di effetti assai gravi per gli esponenti in considerazione del radicamento di interessi che essi hanno nella zona.

A ciò si aggiungano le seguenti considerazioni.

Il posizionamento del cantiere L.6.0.2. rende necessario per il General Contractor sostenere costi consistenti per le opere di viabilità e di mitigazione necessarie per mettere in comunicazione del cantiere L.6.0.2. con l'area dei lavori nonché per indennizzi che, inevitabilmente, dovranno essere disposti sia per coloro che subiscono l'occupazione dell'area sia per coloro che subiscono gli effetti, sia pure temporanei, del cantiere.

Infatti il posizionamento del cantiere L.6.0.2. a sud dell'autostrada oltre a comportare i suddetti disagi agli abitanti comporta una rilevantissima spesa a carico del General Contractor in quanto:

- rende necessario potenziare la viabilità esistente ed aggiungere nuova viabilità;

- rende necessario prevedere il potenziamento e probabilmente il rifacimento di due ponti sull'autostrada;

- rende necessario realizzare una grade rotonda di svincolo;
- aumenta le distanze tra la sede delle lavorazioni (galleria di San Giorgio) ed il cantiere operativo con ciò aumentando le spese di trasporto;
- aumenta conseguentemente la strada che i mezzi di lavoro e di trasporto devono percorrere più volte al giorno per tutti i giorni e sette anni, aumentando conseguentemente le immissioni di rumori, di polveri e le gravissime difficoltà alla viabilità.

Tutti questi danni sarebbero evitati, o quantomeno sensibilmente ridotti, con minor costo per il General Contractor qualora il cantiere L.6.0.2. fosse spostato nella parte a nord dell'Autostrada, sovrapponendolo o comunque estendendo le aree destinate all'area di stoccaggio L.6.S.T.16.

In tal modo si avvicinerebbe il cantiere L.6.0.2. all'area operativa, riducendo al minimo le interferenze con i luoghi abitati dai residenti, facendo rimanere tali interferenze nell'ambito delle aree interessate dai lavori.

La proposta, pertanto, consentirebbe al General Contractor un consistente risparmio di spesa e diminuirebbe consistentemente l'impatto dei cantieri sulla popolazione residente e sui centri abitati.

A tal fine si rammenta che il signor Faggioli manifesta la sua disponibilità a porre a disposizione la sua area individuata con il foglio 31 particella n. 139.

Per questi motivi si richiede che il cantiere L.6.0.2. sia spostato nella parte a nord dell'Autostrada, sovrapponendolo o comunque estendendo le aree destinate all'area di stoccaggio L.6.S.T.16.

*** **

Osservazione n. 2.

Come si è detto i signori Velasco Andrea, Dallimore Mallaby Elizabeth, Velasco Filippo e Velasco Matilde rappresentano un nucleo familiare che gestisce il Circolo ippico in Località Sgrifona, posto nelle immediate vicinanze del cantiere L.6.0.2.

Come risulta dalla documentazione prodotta il Circolo Ippico è affiliato al CONI ed è riconosciuto dalla FISE da 25 anni.

Ha costruito nel tempo una grande specializzazione ed una riconosciuta professionalità.

La realizzazione del cantiere L.6.0.2. renderà di fatto impossibile l'attività del Circolo Ippico a causa dei disturbi legati alla presenza di centinaia di persone, delle lavorazioni e soprattutto dell'intenso traffico provocato.

Con l'osservazione n. 1 si è chiesto di spostare il cantiere L.6.0.2.

In via subordinata si chiede di prevedere nel progetto definitivo un indennizzo per i danni che subirà l'attività turistica - sportiva.

Nel capitolo 11 della relazione generale di tratta si affronta il tema degli espropri.

E' prevista l'occupazione temporanea di aree non soggette ad esproprio nonché l'indennità per gli immobili danneggiati perché posti in zone limitrofe alla linea ferroviaria.

Si ritiene che qualora, come nella fattispecie, l'attività di realizzazione dell'opera, comprendendo in tale attività anche i cantieri temporanei, comporti un'interferenza negativa con un'attività imprenditoriale, anche se non vi è occupazione di un'area debba egualmente essere previsto un indennizzo.

Per questi motivi si richiede che il progetto definitivo contenga espressamente la previsione di un indennizzo dell'attività turistica - sportiva svolta dal Circolo Ippico Corte Sgrifona.

*** **

Osservazione n. 3.

Si è detto che la signora Fagioli Elsa è proprietaria di un impianto fotovoltaico posto nelle adiacenze del cantiere di potenza pari a 993, 258 Kw.

L'impianto è entrato in funzione il 6 giugno 2011 in un momento in cui il contributo era massimo ed ha richiesto un investimento ammortizzabile in 20 anni.

Né dalla relazione generale di tratta, né da altri elaborati, è possibile comprendere quali saranno gli effetti della realizzazione del cantiere L.6.0.2., né delle lavorazioni per la realizzazione della linea AV/AC né, infine, gli effetti del passaggio del treno.

Tutto ciò comporterà degli effetti in termini di vibrazioni e di polveri e potrebbe compromettere la funzionalità dell'impianto fotovoltaico.

Con l'osservazione n. 1 si è chiesto di spostare il cantiere L.6.0.2.

Si chiede, inoltre, che il progetto definitivo venga integrato con i potenziali effetti della realizzazione e funzionamento dell'opera sull'impianto fotovoltaico.

Si chiede, infine, di prevedere nel progetto definitivo un indennizzo per gli eventuali danni che subirà l'impianto fotovoltaico.

*** **

Osservazione n. 4.

Nella zona in esame si rilevano numerose contraddizioni tra gli elaborati progettuali, in particolare alla rappresentazione grafica delle aree

tecniche, di stoccaggio e le strade di cantiere non corrispondono le medesime aree nei piani particellari di occupazione ed espropriazione.

In particolare nell'elenco ditte per la Conferenza dei Servizi l'area di stoccaggio L.6.S.T.16 non risulta inserita.

Si richiede che vengano risolte le contraddizioni integrando e/o correggendo gli elaborati progettuali rendendoli chiari ed univoci e prevedendo espressamente le aree di stoccaggio oggetto di occupazione.

*** **

Osservazione n. 5.

Si è detto che quasi tutti gli esponenti sono residenti nella zona adiacente al cantiere L.6.0.2. e saranno sicuramente interessati dalla viabilità indotta e dalle immissioni di rumori, polveri, vibrazioni ed interferenze dell'attuale viabilità conseguenti alla realizzazione ed alla gestione del cantiere.

Addirittura una delle arterie da potenziare attraversa proprio la località Borghe.

Per tutta la durata del cantiere, ipotizzabile in 7 anni, vi saranno evidenti compromissioni della vita degli esponenti.

L'indennizzo da espropriazione non può essere limitato solo a quanto previsto nella relazione generale di tratta.

Si chiede, pertanto, di prevedere nel progetto definitivo un indennizzo per gli eventuali danni che subiranno i residenti in conseguenza delle opere previste per la linea AV/AC.

*** **

Osservazione n. 6.

In base alle prescrizioni del CIPE il soggetto aggiudicatore deve sviluppare il progetto definitivo con particolare attenzione alle interferenze che l'opera potrà avere con il suolo e sottosuolo e con l'assetto idrogeologico locale, in particolare per la presenza di falde e per i possibili problemi connessi al loro drenaggio in corrispondenza di gallerie e trincee.

La presenza di falde e di possibili problemi connessi al loro drenaggio in corrispondenza di gallerie e trincee possono avere effetti negativi sull'alimentazione delle sorgenti e su eventuali fenomeni di subsidenza.

In vicinanza alle abitazioni degli esponenti è presente la galleria naturale di San Giorgio, di evidente impatto ambientale anche in considerazione della sua lunghezza. La relazione generale di tratta, nel descrivere sono presenti delle zone di circolazione idrica sia nei depositi fluvioglaciali che in orizzonti localizzati all'interno delle morene ipotizzando che gli acquiferi più superficiali tendono ad ubicarsi tra il piano campagna e i 7 metri di profondità.

Poiché si prevede uno scavo per la galleria che può arrivare in profondità fino a 30 metri, si chiede che venga esaminata la questione in modo più approfondito al fine di evidenziare i possibili rischi per il movimento degli acquiferi, nonché gli effetti dell'opera definitiva sugli stessi. Si chiede, inoltre, di approfondire i possibili effetti delle lavorazioni su potenziali inquinamenti delle falde.

*** **

Osservazione n. 7.

Si osserva che la relazione generale di tratta, nel descrivere la realizzazione della galleria di San Giorgio in Salici, evidenzia la necessità di



realizzare un consolidamento mediante sistema di infilaggi metallici e jettiniezione. Si presume pertanto che gli infilaggi avverranno mediante percussione e ciò potrebbe determinare vibrazioni eccessive stante anche la presenza dell'abitato.

Inoltre, la relazione generale di tratta, nel descrivere l'impatto dell'opera in relazione alle vibrazioni evidenzia che gli aspetti inerenti il potenziale impatto vibrazionale la verifica è stata limitata ad una fascia di impatto potenziale individuata in 50 metri dal binario esterno.

Poiché le abitazioni degli esponenti sono poste nelle vicinanze della galleria si chiede di esaminare meglio gli effetti dei lavori di consolidamento e di adottare misure meno impattanti. Si chiede inoltre che la verifica vibrazionale venga estesa almeno quanto quella dei rumori, soprattutto laddove l'opera interferisce con attività agricole e dove è più intensa la presenza di abitazioni.

*** **

Osservazione n. 8.

L'impatto da rumore sui territori contigui alle linee ferroviarie e il relativo disturbo subito dai cittadini crescono con l'aumento della velocità dei treni. Oltre al rumore generato dall'esercizio ferroviario esiste ed è notevole quello generato dalle attività costruttive presso i cantieri prodotto da movimenti veicolari e macchine operatrici.

Inoltre il rumore emesso da un treno non si propaga uniformemente nello spazio come quello del traffico autostradale ma presenta due piani di emissione preferenziali laterali e inclinati di circa 25/30 gradi sul suolo. In sostanza gran parte del rumore emesso è deviato verso l'alto il che impone barriere più elevate di quelle autostradali

Queste sono le fonti di rumorosità che saranno presenti sul territorio per un tempo stimato di 84 mesi tenendo conto che nelle vicinanze delle abitazioni dei ricorrenti sarà realizzata la galleria di san Giorgio.

Si richiede l'integrazione del progetto definitivo con un esame più puntuale dell'analisi dei livelli di rumore previsti in corrispondenza dei recettori interessati delle emissioni della infrastruttura in progetto, e di eseguire una ulteriore verifica di abbattimento dei rumori e/o di mitigazioni dirette o indirette soprattutto in prossimità dell'area in cui abitano gli esponenti in prossimità della galleria di San Giorgio in Salici.

*** **

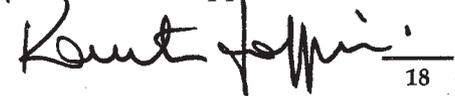
Per tutti i sovraesposti motivi si chiede che il progetto definitivo venga integrato con le richieste formulate con le presenti osservazioni.

Si producono i seguenti documenti:

- 1) Tavola di progetto;
- 2) Mappali interessati dal cantiere L.6.0.2.;
- 3) Planimetria della Corte Sgrifona;
- 4) Fotografia aerea della località Sgrifona;
- 5) Estratto di mappa con il Mappale n. 139;
- 6) Fotografia aerea del mappale n. 139;
- 7) Fotografia aerea di località Borghe e dell'impianto fotovoltaico;
- 8) Depliant del Circolo Ippico Località Sgrifona;
- 9) Articolo di giornale;
- 10) Fotografia aerea della zona;
- 11) Fotografia aerea di Via Monzambana.

Sona (Verona) - Roma li 6 novembre 2014

avv. Fausto Scappini


18

dot. Daniele Giacomazzi

