

COMUNE DI FLERO
PROVINCIA DI BRESCIA



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

E.prot DVA – 2014 – 0039343 del 28/11/2014

Protocollo: _____

Al Presidente del Consiglio dei Ministri
Palazzo Chigi
Piazza Colonna, 370
00187 ROMA
presidente@pec.governo.it

Al Ministero dell'Ambiente e della Tutela
del territorio e del mare
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 ROMA
DGSalvanguardia.Ambientale@pec.minambiente.it

Al Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti
Via Nomentana, 2
00185 ROMA
stm@pec.mit.gov.it

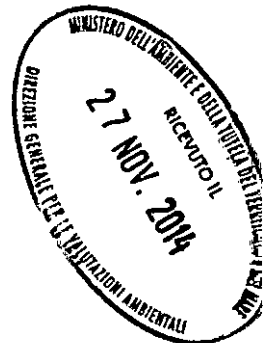
Al Ministero per i Beni e le Attività culturali
e del Turismo – Direzione generale per il paesaggio, le
belle arti, l'architettura e l'arte contemporanea
Servizio IV – Tutela e qualità del paesaggio
Via di San Michele, 22
00153 ROMA
mbac-udem@mailcert.beniculturali.it

Al Ministero dei Beni e delle Attività culturali
e del Turismo – Direzione Regionale per i Beni
culturali e paesaggistici della Lombardia
Palazzo Litta – Corso Magenta, 24
20123 MILANO
mbac-dr-lom@mailcert.beniculturali.it

Al Ministero dello sviluppo economico
Via Vittorio Veneto, 3
00187 ROMA
imp.pci.segreteria@pec.sviluppoeconomico.gov.it
imp.pic.segreteria@pec.sviluppoeconomico.gov.it

Al Consorzio CEPAV2
Via Sorbanella, 30
25125 Brescia
consorziocepavdue@pec.eni.it

A RFI S.p.A.
Direzione Programma Investimenti AV/AC



Piazza della Croce Rossa, 1
00161 ROMA
segreteria@pec.rfi.it

A ITALFERR S.p.A.
Project Manager
Via Torcello,2
20126 MILANO
italfer@italfer.it

Alla Regione Lombardia
Direzione Generale Infrastrutture e Mobilità
Piazza Città di Lombardia, 1
20124 MILANO
presidenza@pec.regione.lombardia.it

Alla Provincia di Brescia
Presidenza – Palazzo Broletto
Piazza Paolo VI, 29
25100 BRESCIA
presidenza@provincia.brescia.it

OSSERVAZIONI E PARERE RELATIVI ALLA PROCEDURA DI VERIFICA DELL'OTTEMPERANZA AI SENSI DEGLI ARTT. 166 E 185 D.L.G.S. N. 163/2006 E S.M.I. RELATIVA AL PROGETTO DEFINITIVO "INFRASTRUTTURE STRATEGICHE DEFINITE DALLA LEGGE OBIETTIVO N. 443/01, LINEA AV/AC TORINO – VENEZIA, TRATTA MILANO-VERONA, LOTTO FUNZIONALE BRESCIA-VERONA E PARERE SUL PROGETTO DEFINITIVO

Condividendo quanto espresso dal Presidente della Provincia di Brescia si ribadisce quanto segue.

L'analisi della documentazione progettuale in argomento, ai fini della verifica della compatibilità con il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale e con le linee di sviluppo del "Sistema Brescia" nelle sue differenziate strategiche componenti, ha evidenziato sostanziali criticità e lacune, che di fatto impediscono una obiettiva valutazione trasportistica, oltre che in termini di costi/benefici attualizzati circa le alternative progettuali sondate e le scelte effettuate, anche in merito alle motivazioni a base delle ipotesi di tracciato formulate e della sostenibilità del programma di esercizio ipotizzato.

L'accertamento della compatibilità ambientale della tratta ferroviaria in oggetto risale alla deliberazione CIPE del 5 dicembre 2003 e si fonda su elaborazioni ed analisi territoriali (SIA) svolte precedentemente e quindi alquanto datate. Il periodo intercorso ha apportato considerevoli mutamenti allo scenario antropico dei

territori interessati (si considerino ad esempio la diffusione delle aree urbanizzate, il generale riassetto viabilistico o le modificazioni al tessuto economico di interi distretti). L'obiettivo di assicurare un sostenibile inserimento dell'infrastruttura ferroviaria non può pertanto prescindere da una attenta analisi dello stato attuale, deponendo a favore di una procedura V.I.A. che non sia strettamente ed esclusivamente mirata alle sole parti progettuali significativamente variate rispetto al progetto preliminare, ma finalizzata a rendere compatibile l'intera opera alle mutate componenti ambientali. La rivalutazione dinamica degli impatti che possono derivare dalla realizzazione e dall'esercizio dell'opera non può che contribuire a perfezionare la stessa, ottimizzandone l'investimento.

Strettamente connessa alla tematica, la necessità di attualizzare le scelte progettuali relative alla viabilità di cantiere all'effettivo assetto (o alle variazioni già programmate in via definitiva) della rete stradale, che ha subito sostanziali modifiche nel corso degli ultimi anni.

A questo si aggiunga la carenza di dati e di riferimenti certi sull'attualità del modello di esercizio (tempi di percorrenza delle tratte, frequenze, ipotesi d'orario, fermate programmate ecc.) considerato dai progettisti, che non consente di approfondire le ricadute degli impatti sul sistema insediativo ed economico bresciano in relazione al tracciato ferroviario proposto. E' ragionevole assumere, infatti, che debba essere la rete infrastrutturale ad adeguarsi all'esercizio progettato e non viceversa.

L'assenza di tali contenuti risulta ancor più significativa se si considera che il dimensionamento delle opere civili, attualmente oggetto di valutazione e approvazione, risulta impostato sulle medesime stime e sui dati di traffico del progetto preliminare (redatto nel 2002). Tali riferimenti, evidentemente, appaiono oggi superati per un loro effettivo utilizzo nella cornice demografica, socio-economica, normativa e organizzativa attuale.

A riguardo, quindi, prodromica all'approvazione del progetto definitivo dell'opera, si rileva la necessità di avviare una nuova fase di studio e aggiornamento degli scenari prestazionali e delle ipotesi di esercizio ferroviario, a riconferma della bontà dell'opera così come attualmente concepita, ovvero per individuare e dimensionare più correttamente le infrastrutturazioni indispensabili per l'esercizio riprogrammato.

In tale contesto non pare di poco conto la ventilata ipotesi che, per ragioni riconducibili ad aspetti tecnici (mantenimento standard di sicurezza richiesti per armamento e materiale rotabile tratte ad AV/AC, indisponibilità parco carri merci adeguati), trasportistici (difficile se non impossibile coesistenza su linea AV/AC di regime di circolazione misto merci—passeggeri) ed economici (elevato prezzo delle tracce su linea AV/AC), la previsione di traffico merci sulla tratta AV/AC Brescia — Verona parrebbe pura utopia.

Non da ultimo, a tutto vantaggio dell'economicità dell'investimento, si sottolinea l'esigenza della configurazione di un nuovo servizio AV Milano-Brescia-Verona-Vicenza- Padova-Venezia integrato con l'offerta di servizi regionali e in grado di rispondere efficacemente alla reale domanda di mobilità esistente sulla medesima direttrice.

Si impone quindi la necessità della messa a disposizione da parte dei progettisti di nuove analisi, per una più compiuta e appropriata valutazione della proposta di infrastrutturazione in esame, esigenza che si concretizza inevitabilmente con l'interruzione dei termini previsti per il deposito delle osservazioni degli enti locali e territoriali, per permettere un tempo congruo e utile al completamento di tali approfondimenti, certamente non inferiore a 90 giorni.

La richiesta non costituisce peraltro un rallentamento dell'iter approvativo del progetto definitivo, considerato che la legge di conversione del decreto "Sblocca Italia" ha infatti modificato il comma 10 dell'art. 1, prevedendo che la approvazione del Contratto di Programma siglato l'8 agosto scorso tra MIT e RFI (e che contiene il finanziamento del primo lotto costruttivo dell'AV Brescia-Verona) non avvenga *ope legis* (come prevedeva il decreto-legge), ma secondo l'ordinaria procedura di decreto interministeriale, registrato presso la Corte dei Conti e previo parere delle commissioni parlamentari competenti, con ciò dilazionandone l'efficacia di almeno 60/120 giorni.

Con l'auspicio che quanto riportato e richiesto trovi favorevole accoglimento, in attesa di cortese sollecito riscontro stante l'attuale stato dell'iter in argomento.

Il Comune di Flero, esaminati i documenti e gli elaborati inerenti a:

- “Progetto definitivo tratta AC/AV Milano-Verona, Lotto funzionale Brescia-Verona”;
- “Studio di Impatto Ambientale”;
- “Studio di Incidenza”;

preso atto della discussione e delle informazioni ricevute in sede di Conferenza dei servizi, formula le osservazioni e il parere che di seguito si riporta.

1. Quadro di riferimento e scenario strategico

Non si può non sottolineare che lo scenario insediativo - territoriale, sociale e trasportistico, assunto a riferimento undici anni fa (se non addirittura 23 anni fa, in occasione dello studio di fattibilità e della sua valutazione) è certamente obsoleto. Per questo motivo non pare adeguato assumere un impegno così gravoso, sul piano ambientale e su quello dell'investimento finanziario senza riverificare i dati di ingresso di un progetto e le risultanze di una VIA che risalgono al 2003.

E' superfluo, ma necessario, sottolineare come in undici anni sia profondamente mutato non solo il panorama nazionale e internazionale, ma anche quello regionale e provinciale e parimenti i cittadini hanno assunto maggiore consapevolezza e coscienza dei valori ambientali maturando sempre più l'esigenza e la richiesta di uno sviluppo rispettoso e compatibile con l'ambiente e il paesaggio. Nello stesso periodo il “Sistema bresciano” ha sofferto, da un lato il depauperamento di parte delle proprie eccellenze e una progressiva marginalizzazione rispetto al sistema regionale, dall'altro ha messo in evidenza un quadro ambientale di particolare gravità e complessità del quale non si può non tenere conto se si programmano ulteriori carichi ambientali.

Qualsiasi decisione che comporti un ulteriore sacrificio del territorio gravando sulle comunità che lo abitano, in termini di ulteriore carico ambientale, deve contemplare le giuste e significative ricadute sull'intero sistema economico-sociale e garantire le soluzioni di minore impatto sull'ambiente e il paesaggio.

Se si inquadra l'infrastruttura, così come collocata dal progetto, nella fascia centrale della Provincia di Brescia, questa condizione non risulta soddisfatta.

Dai dati e dalle informazioni disponibili ed in assenza di un preciso Programma di Servizio, emerge che il cosiddetto “Shunt” sarà in grado di essere utilizzato solamente dai treni a lunga percorrenza ad AV per il trasporto passeggeri¹ dei quali, le fermate in territorio bresciano, che non corrisponderanno ad ogni transito sulla linea, saranno suddivise fra la stazione di Brescia e quella di Montichiari, mentre il materiale rotabile esistente del servizio passeggeri e del servizio merci in uso sulla direttrice MI-VE dovrà, per inadeguatezza tecnologica, continuare ad utilizzare la linea storica². Se questo è lo scenario reale, è evidente che l'infrastruttura ed il cospicuo investimento programmati non porteranno alcun significativo beneficio al sistema di trasporto bresciano sia passeggeri, che merci, che continuerà a soffrire delle carenze e delle disfunzioni che oggi lo caratterizzano.

Questa amministrazione ritiene necessario che prima dell'approvazione del progetto definitivo sia riconsiderato lo scenario complessivo nel quale l'infrastruttura si inserisce per valutarne anche l'impatto socio-economico che la stessa produce sul Sistema Bresciano, fattore non secondario per l'espressione di un parere consapevole.

Ciò detto, al fine di una maggiore precisione e per fugare qualsiasi fraintendimento, si ritiene indispensabile che il progetto dello shunt venga visto in funzione di una riqualificazione del sistema ferroviario bresciano con particolare riferimento alle relazioni e alle sinergie che si devono sviluppare con lo scalo merci bresciano della “Piccola” e con la reale destinazione dell'aeroporto di Montichiari, ancora oggi non chiaramente definita.

Anche a questo fine si ribadisce l'indispensabile necessità che lo scenario di servizio si traduca in un

¹ Le aperture al traffico delle diverse tratte AV / AC in Italia nel corso di questi anni hanno evidenziato l'assai difficile convivenza tra Alta Velocità ferroviaria e circolazione merci: di fatto, nessun treno merci è effettivamente mai transitato lungo alcuna delle linee veloci finora realizzate.

² Risulta che il materiale rotabile del servizio passeggeri di lunga percorrenza attualmente in uso sulla direttrice Milano-Venezia (ETR460, commercialmente definiti Frecciabianca), non è adatto a tale tecnologia: i convogli del tipo ETR500 (Frecciarossa), ETR600 (Frecciar argento) e il nuovo ETR1000 (in servizio da maggio 2015) sono gli unici treni politensione in dotazione di Trenitalia, in grado cioè di circolare anche sulla rete AV.

impegno-programma da parte di RFI per l'attività di trasporto persone e merci sulla linea Milano-Brescia/Montichiari-Verona e non solo uno scenario astratto a supporto delle decisioni infrastrutturali prese.

2. Adeguatezza e attendibilità della documentazione esaminata

La documentazione depositata del Progetto definitivo e dello Studio di impatto ambientale, evidenzia l'obsolescenza sia della base topografica impiegata e conseguentemente dell'attuale stato dei luoghi, sia delle informazioni poste alla base della proposta di progetto. Nonostante gli elaborati di progetto e quelli del SIA riportino come data di revisione il mese di luglio 2014, le informazioni negli stessi contenute si riferiscono, come si dirà più avanti, a situazioni antecedenti di alcuni anni ed ora completamente modificate che compromettono in alcuni casi le scelte assunte.

In particolare si evidenzia che:

- relativamente agli strumenti di pianificazione il progetto fa riferimento al PGT del Comune di Flero del 2011 e non al PGT approvato con delib. CC. n.3 del 24/3/2012 secondo il quale alcune previsioni riferite alla cantierizzazione non risultano più necessarie, né realizzabili;
- relativamente alle interferenze con le infrastrutture idrauliche, le indicazioni progettuali contenute negli elaborati esaminati, non sono sufficientemente approfondite per consentire la corretta valutazione, a causa della tipicità delle infrastrutture idraulico – irrigue interessate e del delicato equilibrio dell'assetto idraulico del territorio attraversato dalla nuova linea ferroviaria e dalle relative nuove opere di cantierizzazione. Peraltro, data la natura dell'infrastruttura da realizzare, le opere di cantierizzazione sono ingenti e costringono al ridisegno del sistema irriguo per tutti i mappali interessati dalla viabilità di servizio alla nuova infrastruttura durante la fase di cantierizzazione e per il collegamento delle aree necessarie alla logistica, siano esse aree di cantiere operativo, logistico, di armamento, tecniche o di stoccaggio;
- relativamente al traffico i dati impiegati sembrano risalire a indagini effettuate nel 2004, quando cioè non era ancora in funzione la nuova SP19. È pertanto evidente che si tratta di dati inadeguati e non più rispondenti alla realtà;
- relativamente alla componente ambientale del rumore si richiama anzitutto la necessità che il progetto esecutivo dell'infrastruttura sia realizzato in conformità a quanto indicato all'art. 4 del DPR 18 novembre 1998 n. 459, "Regolamento recante le norme di esecuzione dell'art. 11 della legge 26 ottobre 1995, n. 448, in materia di inquinamento acustico derivante da traffico ferroviario" verifica che non è ad oggi nota; inoltre si segnala che dalla documentazione del progetto definitivo relativa alla cantierizzazione emerge come la componente rumore sia stata valutata in termini assolutamente generali e generici e scarsamente contestualizzati ai siti presenti nel Comune di Flero. È conseguentemente indispensabile conoscere le puntuali elaborazioni atte a garantire quanto genericamente affermato nel progetto e nel SIA e la dimostrazione che i cicli di lavorazione previsti dal Cantiere L.2.O.4. siano conformi alla zonizzazione acustica comunale. Questo vale anche per il Cantiere di armamento posto in adiacenza del confine comunale.

3.1 Considerazioni generali

Il progetto definitivo e il relativo SIA appaiono fortemente orientati a privilegiare le "ragioni" trasportistiche della linea AV/AC a scapito degli aspetti insediativi, paesaggistici ed ambientali. Ciò è deducibile dalla modalità superficiale e "burocratica" con la quale vengono riportate le indicazioni degli strumenti di pianificazione in particolare il PPR e il PTC del Parco del Monte Netto senza spiegare come il progetto abbia tenuto conto delle indicazioni di questi strumenti. Non meno carente risulta l'individuazione e la descrizione dei caratteri, dei valori e dei disvalori delle aree coinvolte dalle opere di costruzione dall'infrastruttura.

Nel caso specifico delle aree di cantiere non risulta, perché non viene data una descrizione neppure sommaria, che siano state valutate alternative alle localizzazioni proposte per le varie tipologie di insediamento come risulta previsto dall'art. 27, comma 5, lettera d) del D. Lgs.vo n.152/2006.

Non si è tenuto in alcun conto il tema del consumo di suolo che, anche se considerato "temporaneo" nel caso dei cantieri, e al di là degli indennizzi monetari, costituisce pur sempre un elemento di forte impatto ambientale per la modificazione degli equilibri ecologici, per l'impoverimento del sistema agricolo e per la

riduzione di produttività del suolo ripristinato.

Altro elemento di forte perplessità è rappresentato dalla filosofia del progetto per la quale l'impatto paesaggistico è affrontato semplicemente come occultamento degli elementi distonici e contrastanti. Un chiaro esempio lo si trova a pag. 21 della Relazione dello Studio di Impatto Ambientale quando si legge *“dove sono previste dune perimetrali realizzate con il terreno di scotico. [...] costituirà, [...] un elemento di attenuazione dell'impatto paesaggistico, che potrà essere integrato con interventi di inarbustimento a lato delle dune stesse”*. Tale affermazione sembra non accorgersi del carattere distintivo del paesaggio agrario attraversato dal tracciato che, almeno fino a Montichiari, è completamente pianeggiante e privo di “dune” che costituiranno pertanto una anomalia morfologica e pertanto una evidente intrusione paesaggistica.

Lo Studio di Impatto Ambientale prende in considerazione quali aree di potenziale criticità paesaggistica della Provincia di Brescia solo l'imbocco est della galleria Lonato - progressiva km. 110, il sistema Frassino – Baccolto – Mincio, dalla progressiva km. 122,3 alla progressiva km. 125,2. Dimentica però di evidenziare e pertanto di valutare tutta la fascia ai piedi del Monte Netto attraversata dall'infrastruttura e sede di diverse aree di cantiere e/o tecniche e/o di stoccaggio. Si ricorda al riguardo che il Monte Netto è Parco Regionale ed è classificato dal PPR fra gli elementi identificativi del paesaggio regionale. A questo riguardo, sia il progetto definitivo, sia lo Studio di Impatto Ambientale trascurano l'impatto visivo che la nuova infrastruttura produce. Infatti non si ritrova nella documentazione alcuna valutazione dell'andamento altimetrico della TAV/AC in relazione a quello della già realizzata SP19, né sono contemplati adeguati interventi di mitigazione. Al riguardo, parrebbe (non esistono sezioni o profili che contemplino entrambe le infrastrutture) che il profilo altimetrico della TAV/AC non coincida con quello della SP19, ma si posizioni ad una quota superiore aumentando l'interferenza/occlusione visiva da nord verso sud proprio in direzione del Monte Netto (definito dal PPR “Emergenza della pianura lombarda”).

Non è previsto alcun progetto di ripristino delle aree utilizzate per la cantierizzazione, di qualsiasi tipo esse siano, una volta esaurita la loro funzione, che consenta una qualsiasi valutazione di merito.

Si rimarca anche l'attenzione al crono-programma degli interventi mitigativi e delle opere accessorie alla cantierizzazione al fine di evitare qualsiasi interferenza, anche temporanea, con la viabilità ordinaria che serve l'abitato.

Si considera infine imprescindibile prevedere:

- il ripristino dei luoghi e il recupero ambientale a fine cantiere con le garanzie adeguate in termini fideiussori ed un piano definitivo di ripristino;
- il ripristino ambientale delle aree dedicate alle piste di cantiere;
- la realizzazione di adeguate opere mitigative lungo il tratto ferroviario la cui altezza superi di 0,50 ml. il piano di campagna.

3.2 Considerazioni relative al territorio del Comune di Flero

3.2.1: Interferenze con il Parco Regionale del Monte Netto

Il progetto definitivo attraversa l'intera parte del Parco Regionale del Monte Netto che ricade nel Comune di Flero.

La Delibera CIPE n. 120/2003 prescriveva << Il progetto definitivo non dovrà prevedere la realizzazione di aree di cantiere all'interno delle aree a parco, mentre dovrà prevedere opportuni interventi di miglioramento e riqualificazione ambientale delle valli fluviali, anch'essi da definirsi in accordo con gli Enti Parco dei fiumi Serio ed Oglio.³>>.

Al riguardo si rileva che il CIPE non cita il Parco Regionale del Monte Netto fra i parchi considerati (sono citati solo due parchi fluviali) in quanto nel 2003 il parco non era ancora stato istituito dalla Regione. Ciò non può però diventare l'alibi per cui le relazioni e i documenti che supportano il progetto e il SIA, che si dicono aggiornati al 2014, non forniscono alcun elemento, né tantomeno alcuna azione significativa, a dimostrazione che il piano del parco, che secondo la legislazione della Regione Lombardia ha valore di piano paesaggistico, e i caratteri e le componenti paesaggistico-ambientali che lo contraddistinguono, siano stati adeguatamente considerati. Seppur il Parco del Monte Netto sia nominato in alcuni documenti, non si ravvisa

³ Relazione del progettista, doc. IN0500DE2RGIF00010031, pag. 64

nelle scelte progettuali quell'attenzione che le peculiarità di tale territorio e la sua natura di parco regionale avrebbero richiesto.

Si rileva inoltre che quanto affermato dal progettista nella Verifica di ottemperanza quando scrive che <<All'interno delle aree Parco non sono state previste aree di cantiere vere e proprie (intendendo per aree di cantiere zone destinate alla permanenza di un certo numero di strutture produttive ed interessate da opere civili come basamenti, impianti, baraccamenti, ecc.), ma bensì aree tecniche o aree destinate allo stoccaggio ed al transito di mezzi ...⁴>> non corrisponde agli elaborati progettuali relativi alla "Cantierizzazione". Infatti all'interno del Parco regionale è prevista l'area di cantiere (L.2.O.4) di ben 122.570 mq. nella quale sono previsti un magazzino, un'officina, una tettoia per mezzi e materiali, un capannone di prefabbricazione, un impianto di betonaggio, una piattaforma di stoccaggio dei prefabbricati, refettorio, servizi, uffici, ecc.

Altro aspetto di particolare rilevanza per i territori di un parco agricolo risulta essere quello delle mitigazioni e della restituzione dei terreni agricoli alle condizioni *ante-operam*. Al riguardo si sollevano perplessità sul fatto che lo scotico di 40 cm effettuato nelle aree di cantiere - e poi ripristinato a fine lavori - sia sufficiente a garantire una produttività agricola paragonabile a quella esistente. Analogamente risulta criticabile che lo stoccaggio di materiali e le lavorazioni del cantiere non costituiscano un inquinamento nei confronti del suolo che li ospita.

Ultimo argomento, non per importanza, che non risulta adeguatamente affrontato riguarda la struttura ecologica dell'area. Il progetto, non solo separa in due parti il territorio del parco e quelli immediatamente adiacenti, ma genera anche delle aree intercluse fra la SP 19 e la linea AV/AC. È evidente che tale ferita non può essere risolta garantendo la sola riconnessione funzionale di strade e corsi d'acqua come appare nel progetto, ma deve fornire le opportune soluzioni e prevedere gli interventi necessari a restituire un bilancio ambientale equivalente allo stato *ante operam*.

3.2.2: Interferenze dell'infrastruttura con il sistema delle acque

La costruzione della AC/AV e delle opere di cantierizzazione determinano interferenze dirette e permanenti tra i canali principali del Reticolo Idrico e la linea ferroviaria stessa e interferenze indirette tra i canali e le opere di ripristino della viabilità e dei servizi interferiti con la linea AV/AC e le opere del Reticolo Idrico Minore (R.I.M.).

Tali interferenze, nel tratto di specifico interesse, sono affrontate in modo sommario dal progetto definitivo, gli elaborati del quale non consentono le necessarie valutazioni di carattere idraulico.

È quindi necessario segnalare che i manufatti interferenti costituiscono di fatto quell'insieme di opere, impianti e reti con rilevanti funzioni idrauliche attraverso le quali si provvede alla regolazione delle acque ed allo scolo delle medesime ai fini della difesa del suolo. Queste ultime rivestono pertanto un interesse pubblico generale primario in quanto tutelano l'insediamento urbano, le infrastrutture esistenti ed il territorio agricolo.

Le nuove opere finalizzate alla cantierizzazione, ma più in generale, quelle dedicate alla realizzazione della nuova linea AV/AC non possono avere incidenza sul deflusso delle acque, pena l'esposizione al rischio di gravissimi danni che arrecherebbero pregiudizio al territorio comunale.

Si ricorda inoltre che la tutela del territorio e delle infrastrutture irrigue-idrauliche appartenenti al Reticolo Idrico Minore, così come definito dalla Delibera della Giunta Regionale n.VII/7868 del 25 gennaio 2002 e s.m.i. con particolare riferimento alla D.G.R. 31 ottobre 2013 n.X/883 e più precisamente agli elaborati costituenti il Documento di Polizia Idraulica del Reticolo Idrico Minore del Comune di Flero - "Elaborato normativo", compete all'Amministrazione Comunale e qualsiasi modifica o trasformazione che intervenga sulle componenti del R.I.M. si deve attenere alle indicazioni di tale documento.

Si segnala la presenza, non rinvenuta negli elaborati di progetto, di due pozzi a scopo irriguo. Uno a ridosso dell'area del Cantiere di armamento Gardesana e l'altro vicino al sottopasso di via Coler entrambi interessati dalle attività di costruzione. È quindi necessario che le aziende agricole che li utilizzano debbano essere messe in condizione di poter continuare le loro attività prevedendo la realizzazione di altri pozzi in un luogo raggiungibile.

⁴ Relazione del progettista, doc. IN0500DE2RGIF00010031, pag. 64

Si segnala inoltre, a titolo esemplificativo e non esaustivo, che gli elaborati progettuali delle nuove opere irriguo-idrauliche necessarie per risolvere le interferenze per la cantierizzazione devono:

- soddisfare i criteri di dimensionamento impartiti dalla D.G.R. X/883 del 31 ottobre 2013 e dall’Autorità di Bacino del Fiume Po, oltre che conformarsi alle specifiche disposizioni contenute nell’ “Elaborato normativo” del Documento di Polizia Idraulica del Reticolo Idrico Minore del Comune di Flero;
- prevedere raccordi alla rete esistente sia a monte che a valle e per tutta l’estensione della fascia di rispetto ferroviaria (50 m), oltre che nei tratti interessati dalle opere per la cantierizzazione;
- individuare le viabilità accessorie per le manovre, ispezioni e manutenzioni ai manufatti idraulici;
- prevedere a valle della nuova linea ferroviaria ad AV/AC e relative opere di cantierizzazione, le nuove opere irrigue necessarie per garantire l’irrigazione dei terreni frazionati secondo tipologie e modalità da concordare anche con l’utenza irrigua privata;
- prevedere a monte della nuova linea ferroviaria ad AV/AC e relative opere di cantierizzazione, le nuove opere di scolo dei terreni e di collegamento necessarie per evitare il ristagno sui terreni frazionati;
- prevedere le viabilità accessorie per l’accesso ai terreni ed alla rete irrigua minore;
- prevedere le modalità di raccolta delle acque di prima pioggia relative ai cantieri e alle aree di stoccaggio mantenendo il principio di invarianza idraulica;
- prevedere sottopassi o sovrappassi di grandi dimensioni associati ai manufatti idraulici più importanti, per garantire passaggi ecologici e collegamento alla viabilità di servizio della rete irriguo-idraulica;
- prevedere opere di mitigazione ambientale e di ripiantumazione lungo gli argini dei nuovi canali;
- prevedere il rivestimento dei tratti di canale di nuova esecuzione e delle altre opere necessarie impiegando le tecniche dell’ingegneria naturalistica;

Si osserva inoltre, vista la recente esperienza relativa alla cantierizzazione del Raccordo Autostradale SP19, che le autorizzazioni per le opere idrauliche, qualora previste, dovranno essere richieste all’autorità competente con effettivo rilascio di permesso e oneri manutentori, in quanto l’autorizzazione della VIA non esclude le altre procedure amministrative che devono comunque essere portate a termine. Si chiede pertanto che tali obblighi siano per tempo scrupolosamente rispettati.

3.2.2.1 Interferenza con il Vaso Fiume

Il Vaso Fiume, unitamente al Torrente Garza, attraversa in direzione nord-sud l’intero territorio comunale per il quale rappresenta il principale corridoio ecologico di raccordo fra le aree agricole a nord e il sistema ambientale del Monte Netto. A nord della SP 19 e a sud della nuova infrastruttura sono presenti due nicchie ecologiche costituite da aree boscate che



Fig. 1: Rappresentazione del Nodo ecologico del Vaso Fiume

ricoprono le anse del torrente. Queste aree, insieme i corridoi che le connettono ad est con l'area umida delle Poffe, già ridotta e circoscritta, dopo la realizzazione della SP19 e in entrambe le direzioni con il frammento lineare che si formerà con la realizzazione dell'AC/AV, costituiscono un nodo importante della rete ecologica comunale (Fig. 1). È pertanto fondamentale che sia garantita la qualità e la funzionalità ecologica del corridoio garantendo la presenza di adeguati spazi a lato dell'alveo che consentano una seppur contenuta continuità vegetazionale e il passaggio della fauna selvatica.

Quanto riportato nell'elaborato IN0500DE2P9VI06000010 (Fig.2) non sembra garantire tali requisiti. Infatti se sul lato ovest sembra presente uno spazio congruo fra la recinzione e l'orlo della nuova sezione idraulica, altrettanto non è in lato est dove la recinzione lambisce l'orlo del vaso impedendo l'attraversamento. Come si dirà più avanti dovrà essere anche garantito lo spazio per consentire l'affiancamento di un percorso ciclabile.

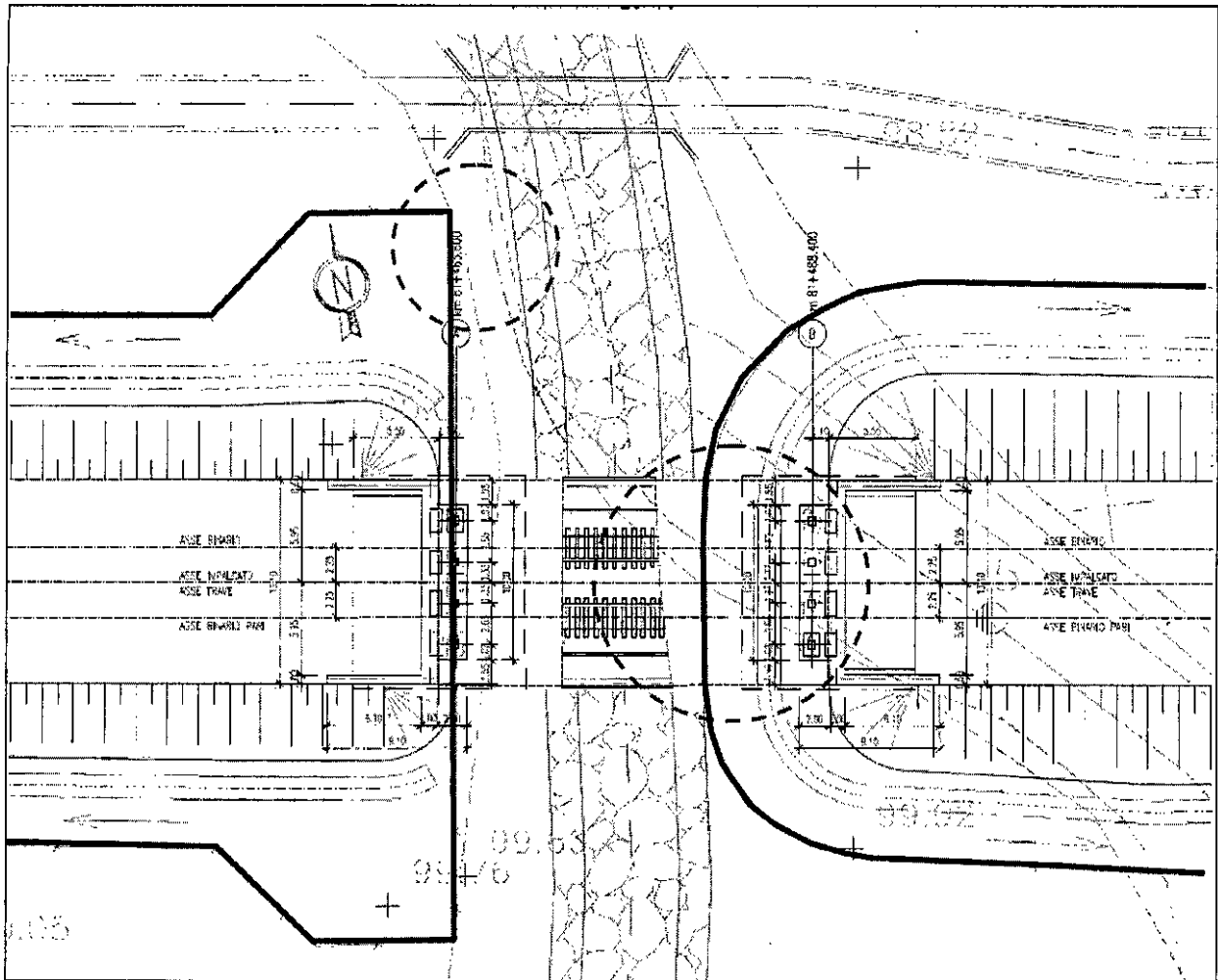
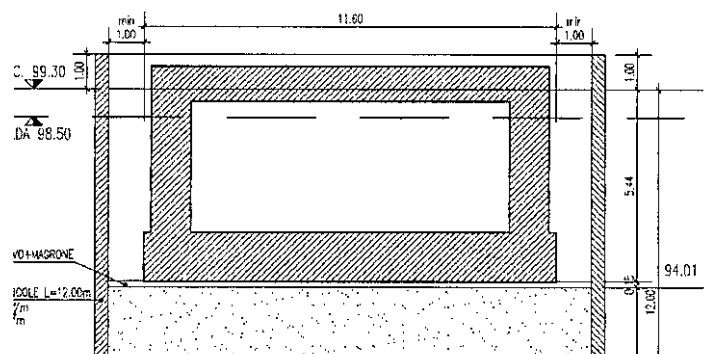


Fig. 2 pianta del manufatto previsto

3.2.2.2 Interferenza con la Seriola Garza

Posta sul confine fra il Comune di Flero e i Comuni di S. Zeno N. e Poncarale, la Seriola Garza raccoglie le acque dei fontanili dell'Aspes. Anch'essa come il Vaso Fiume rappresenta un corridoio ecologico di fondamentale importanza per la connessione dei territori a nord e a sud dell'infrastruttura. La soluzione adottata dal progetto prevede di realizzare l'attraversamento dell'infrastruttura



con un ponte scatolare che non consente la seppur minima continuità di terreno asciutto a fianco della seriola, né tantomeno la possibilità di realizzare un percorso ciclabile.

Tale proposta risulta del tutto inadeguata e inaccettabile.

Tenuto conto che anche tutti i vasi irrigui a destra e a sinistra del Garza sono trattati con scatolari o tombini è indispensabile rivedere la soluzione adottata.

Particolare attenzione nel salvaguardare l'integrità funzionale e ambientale della seriola Garza dovrà essere posta nella progettazione esecutiva delle opere necessarie alla realizzazione del Cantiere di armamento Gardesana. Al riguardo si chiede che sia mantenuto un corridoio di almeno 15 m fra la seriola e qualsiasi opera del Cantiere.

3.2.3: Interferenze con i tracciati, la mobilità e il traffico

La "Relazione generale dei Flussi di Transito" in riferimento all'ambito comunale di Flero rev. 0 del 31 marzo 2014 e la relativa "Planimetria di individuazione della viabilità con indicazione dei flussi di transito" rev. 1 in data 1 luglio 2014 e, conseguentemente, lo studio del traffico, hanno impiegato i dati delle strade statali e provinciali provenienti da <<...rilievi in un giorno feriale infrasettimanale nel periodo ottobre – dicembre 2004>>. È inoltre genericamente riportato: <<Sono stati comunque consultati i dati pubblici relativi al "Piano del Traffico della viabilità extraurbana" (ultima modifica 30/05/2011) senza rilevare particolari scostamenti di dati utilizzati nel progetto...>>.

Si ricorda che, ai sensi dell'art. 36 del CdS, comma 5, il Piano del Traffico (urbano o extraurbano) deve essere aggiornato ogni due anni e quindi dovrebbero essere effettuati con tale cadenza le campagne di rilievo del traffico. Pertanto i dati rilevati nell'anno 2004 non possono essere considerati utili e la variazione di traffico rispetto al PTVE del 2011 non può considerarsi insignificante. Tale mancanza di dati, si evidenzia dal fatto che non è stato applicato alcun modello di simulazione del traffico in modo da valutare l'aggravio indotto dal cantiere della Linea AV/AC sulle strade in esercizio. Inoltre gran parte della viabilità nell'ambito del Centro Abitato del Comune di Flero, viene indicata come "viabilità esistente interessata da traffico di cantiere", senza verificare quale peggioramento del Livello di Servizio si avrebbe sulle strade in esercizio.

Si rileva che nessuna direttrice dei flussi di traffico, avente come Origine/Destinazione le aree di cantiere, interessa la SP19, unica arteria di tipologia autostradale parallela al tracciato AV/AC.

Non secondaria appare infine la garanzia, non completamente deducibile dagli elaborati, del mantenimento dell'accessibilità ai fondi agricoli contigui alla linea al fine di consentire la prosecuzione delle attività agricole durante il cantiere, nonché ad opera ultimata.

Nello specifico si segnalano le seguenti criticità:

1. allo stato attuale la bretella di collegamento fra l'uscita di Flero della SP19 e la Tangenziale Ovest di Brescia (opera prevista dal CIPE nella progettazione delle infrastrutture raccordo e TAV) non è stata completata. Ciò comporta il transito, all'interno dell'abitato del Comune di Flero, di veicoli e mezzi pesanti in uscita dalla SP19. L'avvio del cantiere della linea AV/AC peggiorerà ulteriormente l'attuale situazione

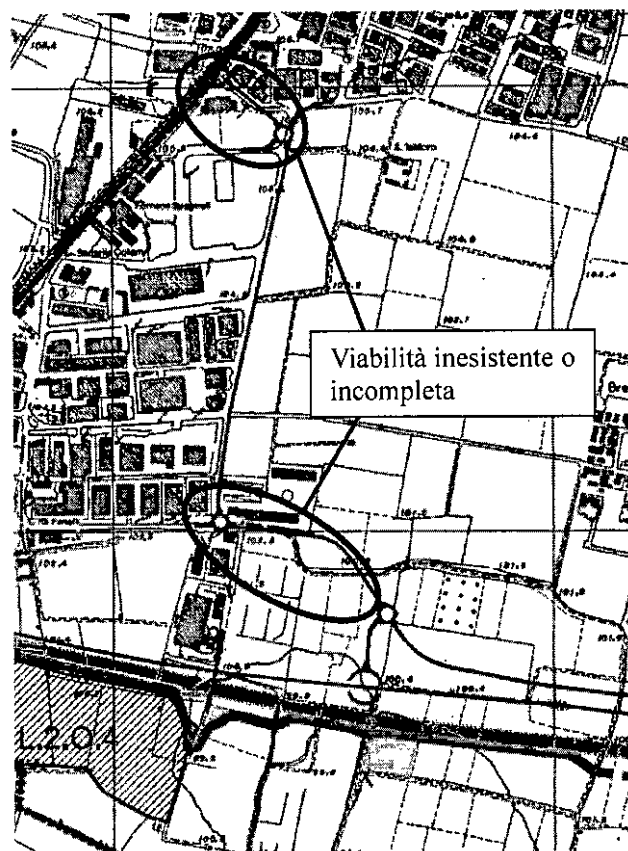


Fig. 3: Situazione della viabilità

portandola ad una criticità insostenibile. È di conseguenza necessario che i cantieri per la costruzione della AC/AV siano avviati solo dopo l'ultimazione della bretella di collegamento e delle rotonde previste (Fig. 3). Il completamento diventa ancor più necessario se la richiesta del Comune di Poncarale di completare il collegamento fra la SS45bis e via Fiume fosse accolto. Tale collegamento, a servizio anche del Cantiere di armamento Gardesana, consentirebbe al traffico di cantiere di raggiungere agevolmente via Fiume (Comune di Poncarale) e proseguendo fino al confine del Comune di Flero, attraversarne l'abitato in assenza di una alternativa praticabile;

2. si segnala l'impossibilità per i mezzi diretti o provenienti dalle aree tecniche e di stoccaggio di transitare in via Coler a causa delle caratteristiche geometriche e funzionali delle strada che non risultano adeguate al passaggio di mezzi pesanti;
3. il PGT vigente non prevede più il prolungamento di via G. La Pira fino alla località Caselle che pertanto non è più utilizzabile per servire né il cantiere né le aree tecniche e di stoccaggio lì ubicate; in alternativa si potrà attraversare l'area della ditta Merigo s.p.a. che dovrà necessariamente essere dismessa.
4. in riferimento all'area tecnica L.2.A.T.23, essendo mutate le situazioni di contesto e sopraggiunta la necessità di ampliamento dell'azienda che ne detiene la proprietà, a differenza di quanto osservato nella procedura di VIA, si ritiene che tale area tecnica sia dislocata altrove. Se ciò non fosse possibile si informa che il collegamento previsto fra la strada proveniente da via Maestrini e via Caselle non può essere realizzato e pertanto l'accessibilità dovrà essere prevista solo da via Maestrini. (Fig. 4).

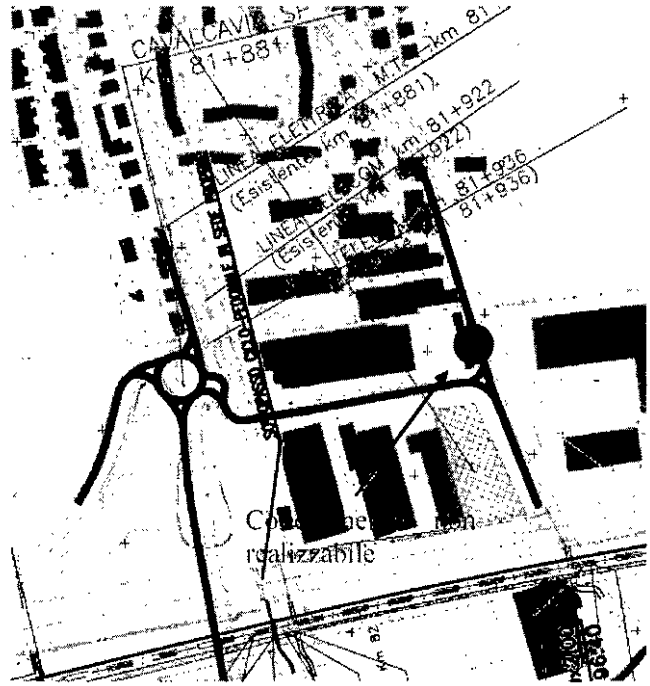


Fig. 4: interventi sulla viabilità di servizio Area tecnica L.2.A.T.23

3.2.4: Interferenze con il costruito

Si evidenzia la potenziale problematicità degli edifici prossimi al viadotto ferroviario derivante dalle vibrazioni prodotte dal passaggio dei convogli ferroviari. Tale problema che si manifesta anche nei confronti delle attività produttive nella zona industriale che l'infrastruttura attraversa, non appare compiutamente analizzato. Analogamente non risulta sufficientemente analizzata e documentata la presenza e la portata dei campi elettromagnetici prodotti dall'elettificazione della linea. Entrambe queste criticità dovranno obbligatoriamente essere prese in considerazione in sede di VIA, dando dimostrazione degli effetti prevedibili (vibrazioni e campi elettromagnetici) e proponendo le adeguate mitigazioni.

In riferimento alle reti dei sottoservizi comunali, si evidenzia che la realizzazione della linea AC/AV preclude la possibilità di allacciare il Borgo Caselle alla rete dell'acquedotto comunale. Pertanto, ad integrazione di quanto già segnalato dall'Ente gestore AOB2, si chiede di provvedere alla realizzazione del collegamento di cui sopra in modo puntuale e conforme alla normativa vigente verificando la possibilità di effettuarlo attraverso l'area della ditta Merigo s.p.a.

3.2.5: Cantiere L.2.0.4

Si segnala che il cantiere operativo L.2.0.4 è situato nel Comune di Flero e non in quello di Castel Mella come indicato nella Relazione dello SIA.

Come si è già detto (cfr. punto 3.2.1), contrariamente a quanto prescritto dal CIPE, all'interno del Parco Regionale del Monte Netto trova collocazione il cantiere operativo L.2.O.4 che sia per la dimensione (mq 122.570), sia per le lavorazioni e le funzioni che ospita si configura come una grande area produttiva. La descrizione del cantiere appare pertanto strumentalmente incompleta in quanto riporta solo alcune indicazioni relative alle aree per la produzione dei manufatti. Non vengono al contrario descritte tutte le altre costruzioni e le funzioni indicate invece nella planimetria (Allegato Tav. 4.3.7/1) che produrranno un forte impatto.

La scelta effettuata dal progetto di cantierizzazione contrasta fortemente con:

- la natura agricola del Parco del Monte Netto e con il suo PTC;
- le "Area di valore paesistico-ambientale ed ecologico" individuate in corrispondenza del cantiere dal PGT (cfr. PGT, Documento di piano, tavola n. 2- Sintesi delle previsioni di Piano delibera di Consiglio Comunale n. 3 del 24 marzo 2012);
- la Rete Ecologica Regionale che qualifica l'area in parte come corridoio ecologico primario ed in parte come elemento di connessione ecologica secondaria (cfr. PGT, Documento di piano, tavola n. 2- Sintesi delle previsioni di Piano delibera di Consiglio Comunale n. 3 del 24 marzo 2012);
- il reticolo idrico minore le cui conseguenze sono già state in precedenza evidenziate;
- la presenza di due zone umide a ridosso della linea. In particolare la cosiddetta 'pista di cantiere non bitumata', nel tratto posto ad ovest dell'area di intervento, lambisce una zona umida rappresentando, data la frequentazione che avrà, una forte perturbazione con l'ecosistema insediato a causa del rumore, delle polveri, del traffico. La pista rappresenterà inoltre una barriera che interromperà le relazioni che la zona umida stabilisce con l'unico ambito non urbanizzato che residuava. Come è noto la riduzione dimensionale di un ecosistema e l'interruzione delle sue relazioni ecologiche produce un'alterazione importante della biodiversità, a causa della riduzione delle specie, che può portare fino all'eutrofizzazione e all'insabbiamento della zona umida.

Ulteriori forti perplessità, motivo di preoccupazione per la realizzazione del cantiere, sono dovute a:

- le ipotesi di tombinatura che possono creare problemi sotto i diversi punti di vista;
- i corsi d'acqua tombinati sono in alcuni casi alimentati anche da fontanili, la chiusura dei quali eliminerebbe componenti di interesse ambientale importante;
- in via Fermi, a nord del cantiere, è presente il pozzo di alimentazione dell'acquedotto comunale l'emungimento del quale sarà influenzato direttamente o indirettamente dal consumo di acqua per le lavorazioni di cantiere; al riguardo non è chiaro nel progetto se sono stati attentamente valutati gli effetti depressivi che né potrebbero derivare e se questi sono tali da determinare una situazione significativamente impattante;
- sono presenti nell'area occupata dal cantiere una serie di fossi di derivazione che servono per l'irrigazione che devono essere mantenuti in efficienza per garantire la normale produzione dei fondi agricoli escludendo la soluzione dell'indennizzo ad incolto.

Altro elemento che suggerisce la ricollocazione del cantiere è rappresentato dal fatto che le aree direttamente coinvolte e quelle ad esse prossime sono interessate da un potenziale inquinamento da PCB (Policlorobifenili) (rilevato dall'ARPA di Brescia) connesso, ma esterno, al Sito d'Interesse Nazionale (SIN) ai fini della Bonifica "Brescia - Caffaro" (L05 - Legge istitutiva del SIN n.179/2002 pubblicata sulla G.U. n.189 del 13 agosto 2002 e con Norma di perimetrazione D.M. 24 febbraio 2003 in S.O. alla G.U. Del 27 maggio 2003).

4. Conclusioni

Conseguentemente alle considerazioni fin qui esposte, onde poter effettuare un approfondito esame tecnico delle soluzioni proposte e poter esprimere un parere consapevole, si chiede di poter disporre degli elementi integrativi che vengono di seguito indicati.

4.1 Aggiornamento del quadro conoscitivo nelle sue componenti fondamentali quali:

- a) la coerenza degli elaborati grafici e del progetto alla pianificazione comunale vigente, eliminando ogni previsione di sviluppo di via La Pira unitamente alla prevista rotatoria e alla viabilità di

cantiere come configurata nel progetto in località Caselle, tutelando così, come previsto dal PGT, le aree agricole circostanti a sud dell'infrastruttura che sono individuate dal PGT vigente come aree destinate all'ampliamento del Parco Agricolo Regionale del Monte Netto. La viabilità di cantiere potrà essere prevista a fianco del tracciato AC/AV sull'area della ditta Merigo s.p.a., della quale è prevista la dismissione, con un notevole risparmio economico e ambientale.

4.2 Integrazione della documentazione riferita alle interferenze dell'infrastruttura con il sistema delle acque:

- a) individuazione delle interferenze idrauliche con il R.I.M. sul supporto catastale e loro restituzione in opportuna scala del rilievo dello stato di fatto sia planimetrico che altimetrico;
- b) individuazione delle interferenze irrigue sul supporto catastale e loro restituzione in opportuna scala del rilievo dello stato di fatto sia planimetrico che altimetrico;
- c) individuazione del frazionamento dei mappali interessati dalle opere principali (linea AV/AC) e dalle opere provvisorie per la realizzazione del cantiere su supporto cartografico catastale;
- d) predisposizione degli elaborati progettuali definitivi delle nuove opere irrigue necessarie per garantire l'irrigazione dei terreni frazionati dalla nuova linea AV/AC;
- e) individuazione della viabilità accessoria per le manovre, ispezioni, manutenzioni sul reticolo idraulico-irriguo e per l'accesso ai terreni agricoli;
- f) predisposizione del fascicolo di manutenzione delle nuove opere idraulico-irrigue con indicazioni della relativa copertura finanziaria.

4.3 Integrazione della documentazione relativa ai dati sul traffico indotto dai cantieri

- a) aggiornamento delle indagini di traffico, ed alla luce dei dati raccolti, redazione della matrice O/D per applicare un modello di simulazione del traffico e quindi valutare le direttrici ottimali dei flussi di cantiere, al fine di evitare il più possibile l'impatto sulla viabilità ordinaria. Di conseguenza calcolare i livelli di servizio delle strade in esercizio in funzione del traffico indotto dal cantiere.

4.4 Approfondimento della documentazione riferita al rumore

- a) indicare nel progetto esecutivo del cantiere per quali porzioni di FAL si intendono utilizzare barriere acustiche e di quale altezza;
- b) valutare impatti acustici *ad hoc* analizzando i livelli di rumore prodotti ed i vari cicli di lavoro, vista la prolungata durata temporale delle lavorazioni e le postazioni di lavoro fisse (in particolare l'area di lavoro L.2.O.4). Nello specifico deve essere almeno stimato l'impatto acustico dell'impianto di betonaggio del sito L.2.O.4 e di tutte le opere o attività ad esso connesse, nella consapevolezza che per tale impianto si valuterà la eventuale opportunità di concessione della deroga alle emissioni acustiche;
- c) valutare la necessità di inserire degli ulteriori punti di monitoraggio acustico, da indicare nel progetto esecutivo, a valle delle precedenti richieste di approfondimento.

4.5 Interventi integrativi e miglioramenti urbanistici

In attesa delle integrazioni richieste al fine di poter esprimere il parere definitivo sia sul progetto sia sullo Studio di Impatto ambientale si avanzano alcune richieste a compensazione degli ulteriori sacrifici chiesti al territorio e alla comunità Flerese.

4.5.1 Area di cantiere operativo L.2.O.4

Per le motivazioni sopra espresse che evidenziano la forte conflittualità ambientale dell'ubicazione prevista per l'area di cantiere, si chiede che sia ridotta la sua superficie, dislocando parte delle attrezzature ed alcune

funzioni che sono autonome e dunque separabili, in aree già urbanizzate e libere presenti nelle vicinanze (Comune di Capriano) e ricollocando le funzioni che richiedono maggiori spazi nell'area a nord della SP19, in un lotto intercluso - e quindi di per sé già compromesso sotto il profilo ambientale - poiché circondato su tre lati da aree produttive esistenti e sull'ultimo lato dal Raccordo Autostradale SP19 (Fig. 5). In questo modo si darebbe attuazione al principio più volte espresso della limitazione del consumo di suolo. In particolare si segnala che il lotto intercluso è già collegato alla sottovia del raccordo che corre su piloni e conduce alla zona industriale di Fenili Belasi.

Se al contrario fosse confermata l'attuale collocazione, in forte contrasto con il parere dell'Amministrazione comunale, si ritiene indispensabile ridurre l'area occupata all'interno del parco impiegando le aree già sopra richiamate in comune di Capriano del Colle.

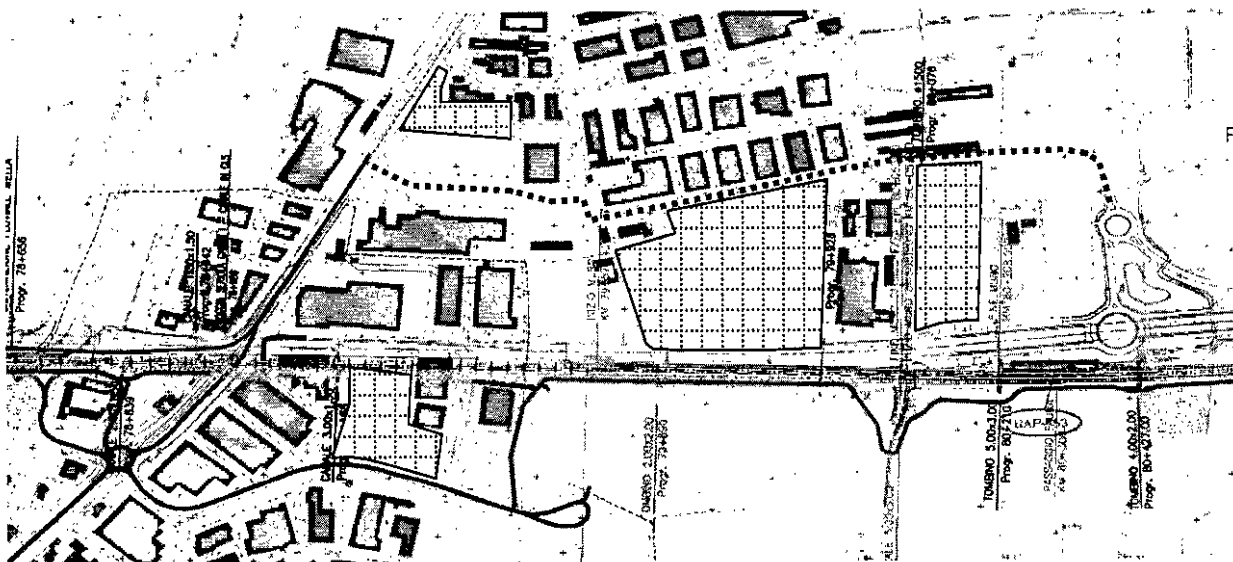


Fig. 5: Schema nuova localizzazione Area di Cantiere

4.5.2 Raccordo tra via XX settembre e via Brescia

Il PGT vigente ha modificato la strada di collegamento in precedenza prevista fra via XX settembre e via Brescia (Fig. 6) riducendone il tracciato e l'impatto. Dato che tale opera era già stata accettata come opera connessa ai cantieri dell'AC/AV in fase di progetto preliminare è necessario che il progetto esecutivo sia sviluppato in accordo con l'Amministrazione comunale.



Fig. 6: Estratto del Piano di Governo del Territorio del comune di Flero (tavola n. 2- Sintesi delle previsioni di Piano). In blu

tratteggiato lo schema funzionale del raccordo e in colore nero l'indicazione di massima del tracciato

4.5.3 Completamento viabilità SP19

Come si è detto al punto 3.2.3-1, onde evitare ulteriore aggravio alla rete urbana della viabilità comunale è indispensabile procedere al completamento della viabilità di raccordo fra lo svincolo della SP19 in Comune di Flero e la Tangenziale Ovest di Brescia. Si ricorda che l'intervento passante per la attuale via A. Volta e via L. da Vinci è previsto nel progetto CIPE e nell'accordo di programma Provincia, Centro Padane, Comune di Flero, Comune di Capriano del Colle. (Figura 7). Si chiede pertanto che tale opera sia realizzata prima dell'inizio dei lavori di cantierizzazione della linea AC/AV.

4.5.4 Aree acquisite per la realizzazione dell'infrastruttura

Si chiede che le aree acquisite al fine della realizzazione dell'infrastruttura e che al termine dei lavori non abbiano alcun impiego diretto da parte di RFI, siano preventivamente valutate con l'amministrazione comunale per definirne la sistemazione e l'uso nonché l'eventuale cessione al Comune onde evitare che restino sul territorio reliquati abbandonati che nel tempo divengono sempre fonte di problemi.

In particolare si richiama l'attenzione sull'area della Merigo S.p.A. interessata direttamente dalla linea ferroviaria. L'azienda chiede la delocalizzazione a causa della demolizione del capannone esistente e dell'impossibilità di ricostruirlo in futuro. È interesse del Comune che l'area quando terminati i lavori possa entrare a far parte del patrimonio comunale.

4.5.5 Interventi manutentivi e ripristinatori

Si richiede che CEPAV Due fornisca le dovute garanzie affinché al termine dei lavori:

- tutte le aree agricole interessate dai cantieri, dalle aree tecniche o di stoccaggio, così come tutti i sedimi della viabilità di cantiere siano restituite alla comunità e ai legittimi proprietari nelle condizioni di produttività agricola paragonabili a quelle *ante-operam*;
- tutte le strade pubbliche esistenti, utilizzate per la viabilità di cantiere vengano ri-asfaltate e restituite in condizioni paragonabili a quelle di inizio lavori.
- ogni corso d'acqua sia ripristinato, comprese le rive, e ripiantumato con le specie arboree ora esistenti.

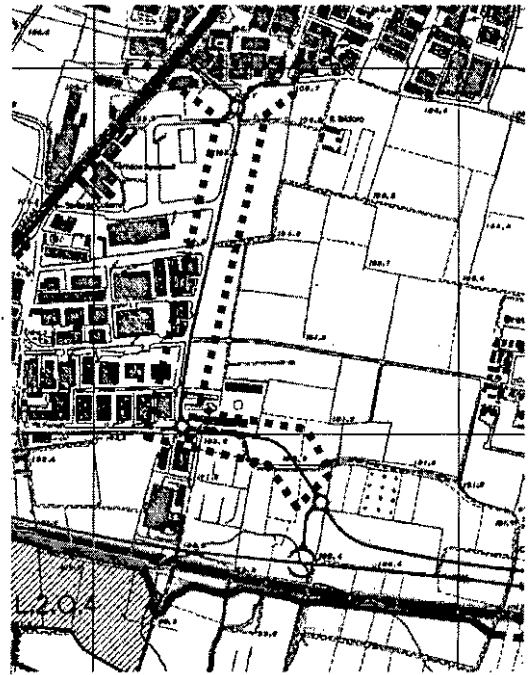


Fig. 7: Opere di raccordo da completare

4.2 Interventi compensativi ambientali

Le opere previste per l'infrastruttura e per la fase di cantierizzazione, come è noto, si trovano quasi totalmente all'interno del Parco Regionale Agricolo del Monte Netto. È inevitabile che le opere e le attività di cantierizzazione rappresentino un aggravio della già delicata condizione paesistico-ambientale e che l'infrastruttura una volta ultimata e utilizzata consolidi un danno ambientale permanente. Qualsiasi intervento di mitigazione non potrà che ridurre alcuni effetti apparenti, ma non potrà porre rimedio alla cesura prodotta dall'AC/AV nella struttura paesistico-ambientale del territorio attraversato.

Come ricorda lo SIA (pag. 33) <<L'area di progetto della Linea AC/AV è parte delle Aree e ambiti di degrado paesaggistico provocato da processi di urbanizzazione, infrastrutturazione, pratiche e usi urbani come Ambito del "sistema metropolitano lombardo con forte presenza di Aree di frangia destrutturate (Tavola F del PPR - Riqualificazione paesaggistica: ambiti ed aree di attenzione regionale)>>. È pertanto un'area che, al contrario di quanto si possa pensare, ha bisogno di interventi finalizzati a risolvere le criticità escludendo alcun tipo di ulteriore urbanizzazione. Infatti i pericoli denunciati dal PTR e che vanno contrastati sono:

- l'impovertimento/perdita di qualsiasi forma di identità;

- la frammentazione, l'omologazione e la "banalizzazione" del paesaggio degli spazi aperti;
- frammentazione e dequalificazione diffusa delle aree agricole periurbane;
- perdita delle visuali lontane;
- presenza invasiva delle infrastrutture a rete, sia viabilistiche che per il trasporto;

per citarne solo alcune.

È evidente allora che qualsiasi intervento compensativo in campo paesistico-ambientale affinché sia efficace deve saper ricostruire un nuovo sistema di valori territoriali in grado di bilanciare i danni prodotti dall'ulteriore "offesa".

Ci si deve pertanto orientare verso un progetto unitario che sappia mettere a sistema le potenzialità residue di questo territorio valorizzando le sinergie che le singole componenti possono sviluppare in modo da produrre un risultato complessivo maggiore della somma dei singoli valori messi in campo.

Questo progetto che potremmo definire di Riqualficazione paesistico-ambientale e fruitiva, non potrà che essere sviluppato in stretta collaborazione con l'Amministrazione comunale.

Al fine di poter avviare un confronto costruttivo di seguito si elencano, seppur schematicamente, gli elementi che dovranno essere coinvolti nel progetto.

4.2.1 Valorizzazione delle aree umide e della rete ecologica (All. A)

Nell'area a sud del tracciato della AC/AV sono presenti tre aree umide. La prima in Comune di Capriano del Colle fra la zona industriale e l'ipotesi di Cantiere L.2.O.4, La seconda in Comune di Flero in fregio al tracciato della SP19 che sarà in parte occupata dal terrapieno dell'AC/AV; la terza ai piedi del Monte Netto in Comune di Flero e Poncarale. Quest'ultima, identificata dalla monografia "Zone umide della pianura bresciana e degli anfiteatri morenici dei laghi d'Iseo e di Garda" (Provincia di Brescia e Regione Lombardia) come "Zona umida di cascina Sirio" (n.67) per le particolari emergenze naturalistiche (rilevanza geobotanica per la presenza delle specie *Spirodela polyrrhiza* e *Caltha palustris*) oltre che faunistiche (luogo di nidificazione degli Aironi cinerini), appartiene ad un compendio immobiliare di circa 7 ettari del quale fanno parte anche l'area di sedime e i ruderi dell'ex fornace Sirio e un piccolo edificio (area 4 nella fig. 8). La presenza del Vaso Orso – per il quale si raccomanda la salvaguardia mediante cameretta di protezione della nascita dello stesso così come già realizzato da Centro Padane sul rilevato del Raccordo Autostradale – che collega due delle tre aree umide, se adeguatamente riqualficato, costituirebbe un importante connessione ecologica. Uno o più corridoi trasversali realizzati implementando la vegetazione poderale esistente potrebbe connettere l'area umida ad ovest con il nuovo microsystema. Le aree interessate da questi interventi compreso il compendio immobiliare della ex Sirio (per la quale il Comune ha già un accordo) dovrebbero essere acquisite e cedute al Comune, anche mediante l'Ente Parco Agricolo regionale del Monte Netto, al fine di garantirne la permanenza nel tempo della funzione ecologica svolta.

Nel progetto di Riqualficazione paesistico-ambientale e fruitiva non potranno essere trascurati gli interventi diffusi e puntuali relativi a:

- ripristino e/o manutenzione nodi della rete ecologica;
- mitigazione dell'impatto della ferrovia tramite fasce boscate verso il paese e verso il Parco Agricolo del Monte Netto;
- riqualficazione del sistema idrografico e della vegetazione ripariale riconfigurandolo come elemento portante della rete ecologica locale
- ripristino e/o manutenzione o formazione dei fontanili a fronte di quelli eliminati o compromessi;
- miglioramento forestale aree bosco-aree umide.

4.2.2 Infrastrutture per la fruizione (All.A)

Le infrastrutture per la fruizione sono componenti fondamentali per la formazione del sistema sopra descritto con particolare rilevanza dei percorsi ciclo-pedonali che collegano il territorio di Flero, e non solo, con il Parco del Monte Netto e con il più ampio sistema provinciale.

Si chiedono pertanto interventi atti a riqualficare i percorsi dai centri abitati verso il Monte Netto (strade poderali e ponticelli di collegamento, rete sentieristica, ecc.) che l'infrastruttura prevista o la opere di cantierizzazione intercettano o sui quali influiscono indirettamente limitandone la funzionalità quali:

- naturalizzazione e realizzazione del percorso che dalla frazione Aspes lungo la Seriola Garza giunge

fino alla ferrovia; prosecuzione dello stesso parallelamente alla linea AC/AV fino al vaso Orso (compresa passerella ciclopedonale sul sottopasso di via Coler) per poi continuare fino alla la zona umida ex Sirio e alla Cascina Torrazza sul Monte Netto;

- via Coler;
- naturalizzazione e realizzazione del percorso lungo il vaso Fiume;
- raccordi con l'itinerario ciclopedonale da Brescia a Monticelli alla valle dell'Oglio

Per gli interventi in genere di "integrazione-compensazione" qui richiesti, si sottolinea l'importanza di definire le modalità realizzative e gestionali a lungo termine, sotto la diretta responsabilità (anche di garanzia fidejussoria) da parte di CEPAV Due.

Al fine di definire in fase esecutiva l'attuazione di quanto prospettato, si chiede la costituzione di un tavolo di confronto preventivo al fine di approfondire le proposte descritte in questo documento.

ESPRESSIONE DEL PARERE

Tutto ciò premesso codesta Amministrazione ritiene di poter esprimere un parere definitivo solo dopo aver ottenuto esaustivi riscontri rispetto a quanto indicato nel presente documento con particolare riferimento a quanto contenuto nei punti 1 e 4 e dopo aver ricevuto le integrazioni e gli approfondimenti progettuali indicati (punto 2), in mancanza dei quali il parere non potrà che intendersi negativo.

IL SINDACO
Nadia Pedersoli

Si allegano:

Allegato A: Riquilificazione paesistico-ambientale e fruitiva; Schema di intervento

n° 12 osservazioni pervenute al protocollo del Comune da aziende, Enti o privati.

n° 1 parere pervenuto dalla Provincia di Brescia: "AOO PROVINCIA DI BRESCIA Protocollo Partenza N. 146140/2014 del 26-11-2014 Copia Del Documento Firmato Digitalmente

ALLEGATO A: RIQUALIFICAZIONE PAESISTICO-AMBIENTALE E FRUTTIVA; SCHEMA DI INTERVENTO



Pec Direzione

Da: PROTOCOLLO <protocollo@pec.comune.flero.bs.it>
Inviato: giovedì 27 novembre 2014 16:27
A: DGSalvanguardia.Ambientale@pec.minambiente.it
Oggetto: OSSERVAZIONI E PARERE RELATIVI ALLA PROCEDURA DI VERIFICA DELL'OTTEMPERANZA AI SENSI DEGLI ARTT. 166 E 185 D.L.G.S. N. 163/2006 E S.M.I. RELATIVA AL PROGETTO DEFINITIVO "INFRASTRUTTURE STRATEGICHE DEFINITE DALLA LEGGE OBIETTIVO N. 443/01, LINEA AV/AC TORI
Allegati: OSSERVAZIONI PROGETTO DEFINITIVO inviato alla Segreteria.pdf.p7m; osservazioni da 1 a 12.pdf; copia_docprincipale_lettera_enti_parere_av-ac.pdf

Prot. n. 8504/27/11/2014

In allegato si trasmette: OSSERVAZIONI E PARERE RELATIVI ALLA PROCEDURA DI VERIFICA DELL'OTTEMPERANZA AI SENSI DEGLI ARTT. 166 E 185 D.L.G.S. N. 163/2006 E S.M.I. RELATIVA AL PROGETTO DEFINITIVO "INFRASTRUTTURE STRATEGICHE DEFINITE DALLA LEGGE OBIETTIVO N. 443/01, LINEA AV/AC TORINO – VENEZIA, TRATTA MILANO-VERONA, LOTTO FUNZIONALE BRESCIA-VERONA E PARERE PROGETTO dott.ssa Cristiana Manenti



AREA
INNOVAZIONE
E TERRITORIO

SETTORE
ASSETTO TERRITORIALE
PARCHI E V.I.A. -
CARTOGRAFIA E GIS

Via Milano, 13
25126 Brescia

protocollo@pec.provincia.bs.it

Tel 030/3749567
Fax 030/3749612
C.F. 80008750178

Brescia, 26/11/14

Spettabili:

MINISTERO per i Beni e le Attività Culturali e
del Turismo
PEC

SOPRINTENDENZA per i Beni Archeologici della
Lombardia - MILANO
PEC

SOPRINTENDENZA per i Beni Architettonici e
Paesaggistici di Brescia, Cremona e Mantova
PEC

PROVINCIA DI BRESCIA

SETTORE AMBIENTE

SETTORE AGRICOLTURA

SETTORE TRASPORTI

ARPA LOMBARDIA – DIP. BRESCIA
PEC

ASL DI BRESCIA
PEC

Comune di Brescia
PEC

Comune di Desenzano del Garda (BS)
PEC

Comune di Lonato del Garda (BS)
PEC

Comune di Mazzano (BS)
PEC

Comune di Calcinato (BS)
PEC

Comune di Pozzolengo (BS)
PEC

Comune di Montichiari (BS)
PEC

Comune di Castenedolo (BS)
PEC

Comune di Ghedi (BS)
PEC

Comune di Borgosatollo (BS)
PEC

ASSETTO TERRITORIALE



AREA
INNOVAZIONE
E TERRITORIO

SETTORE
ASSETTO TERRITORIALE
PARCHI E V.I.A. -
CARTOGRAFIA E GIS

Via Milano, 13
25126 Brescia

protocollo@pec.provincia.bs.it

Tel 030/3749567
Fax 030/3749612
C.F. 80008750178

Comune di Montirone (BS)
PEC

Comune di Poncarale (BS)
PEC

Comune di San Zeno Naviglio (BS)
PEC

Comune di Flero (BS)
PEC

Comune di Capriano del Colle (BS)
PEC

Comune di Castelmella (BS)
PEC

Comune di Azzano Mella (BS)
PEC

Comune di Torbole Casaglia (BS)
PEC

Comune di Lograto (BS)
PEC

Comune di Travagliato (BS)
PEC

Comune di Cazzago San Martino (BS)
PEC

Comune di Rovato (BS)
PEC

Comune di Berlingo (BS)
PEC

Trasmissione via PEC

Prot. n. _____

IF-SP/sp

Oggetto: Parere relativo al progetto "Infrastrutture strategiche definite dalla legge obiettivo n. 443/01 – Linea AV/AC Torino – Venezia, Tratta Milano – Verona, Lotto funzionale Brescia - Verona".

Proponente: CEPAV DUE, sede legale Viale De Gasperi, 16 – San Donato Milanese (MI).

Località: Comuni di Desenzano del Garda, Lonato del Garda, Mazzano, Calcinato, Pozzolengo, Montichiari, Castenedolo, Ghedi, Borgosatollo, Montirone, Poncarale, San Zeno Naviglio, Flero, Capriano del Colle, Castelmella, Azzano Mella, Torbole Casaglia, Lograto, Travagliato, Cazzago San Martino, Rovato, Berlingo.

ASSETTO TERRITORIALE



**PROVINCIA
DI BRESCIA**

AREA
INNOVAZIONE
E TERRITORIO

SETTORE
ASSETTO TERRITORIALE
PARCHI E V.I.A. -
CARTOGRAFIA E GIS

Via Milano, 13
25126 Brescia

protocollo@pec.provincia.bs.it

Tel 030/3749567
Fax 030/3749612
C.F. 80008750178

Si fa riferimento alle procedure di cui alla nota del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, del 16/10/2014 registro ufficiale u. 405065, registrata al nostro Protocollo generale con il n. 126356 del 16 ottobre 2014, con la quale si chiede a questa Provincia il parere di competenza relativo al progetto di cui all'oggetto, nonché all'avviso ai sensi del D.lgs 152/06 per i procedimenti di VIA della Ditta CEPAV DUE del 10/10/2014, registrata al nostro protocollo generale col n. 126309 del 16/10/2014.

Al riguardo, si informano i soggetti in indirizzo dell'avvenuta pubblicazione, all'Albo Pretorio della Provincia di Brescia, del decreto dirigenziale n. 7114 del 25 novembre 2014 relativo al parere di cui all'oggetto.

Il parere è stato trasmesso, con nota prot. gen. n. 145454 del 25/11/2014, al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ed alla Regione Lombardia.

Lo stesso, insieme alla documentazione tecnica, è consultabile anche accedendo all'indirizzo: <http://edes.provincia.brescia.it/get.php?rnd=t6e4ln878hyzs8daypdawu2e236d>
Il file ha una durata di 45 giorni e verrà eliminato il 09.01.2015.

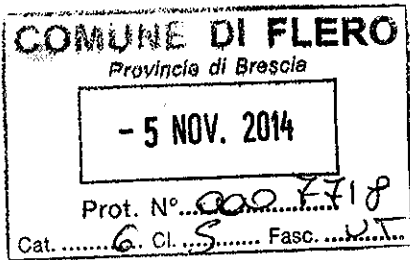
Rimanendo a disposizione per eventuali informazioni ritenute utili, l'occasione è gradita per porgere cordiali saluti.

Il Direttore del Settore
(Dott. Giovanmaria Tognazzi)

ASSETTO TERRITORIALE

SAIANI GIACOMO
Via G. La Pira 18
25020 FLERO (BS)

Flero 04/11/2014



Spett.le
Ministero dell'Ambiente
DGSalvaguardia.Ambientale@Pec.minambiente.it

e p.c. al Sindaco del Comune di Flero
protocollo@pec.comune.flero.bs.it

Oggetto: OSSERVAZIONE – cantierizzazione TAV tratta Rovato/Montichiari
Elenco ditte n. piano 53 – Via Giorgio La Pira in Flero (BS) Sez. NCT FG. 11 MAPP. 31

Con riferimento a quanto indicato sui disegni progettuali siamo a comunicarVi che la ns. strada Via Giorgio La Pira, è una strada privata chiusa ad accesso esclusivo dei residenti e utenti delle attività produttive ivi esistenti.

La strada ha una dimensione ridotta con abitazioni e capannoni che hanno accessi diretti sulla sede stradale e che pertanto utilizzano la sede stradale privata oltre che per il transito anche come area di manovra dei mezzi. La strada è sterrata e presenta buche .

Un maggior flusso di traffico dovuto al passaggio di mezzi pesanti da cantiere comporterebbe:

- Riduzione di aree di manovra con relativo aumento di rischi di incidente
- Peggioramento della qualità dell'aria con aumento di polveri sottili (PM10)
- Aumento dell'impatto acustico che attualmente è pari a 52 dB
- Aumento delle vibrazioni dovute al passaggio dei mezzi pesanti

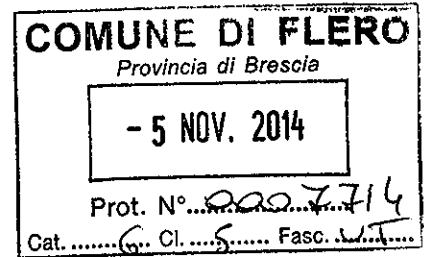
Oltre a tutto quanto premesso comporterebbe per la nostra azienda, certificata Emas e registrata con n. IT001265 del 13/11/2011, un peggioramento della qualità ambientale riconosciuta oltre ad un danno economico in quanto verrebbe a mancare l'area di transito e manovra per i nostri mezzi di lavoro che operano ai civici 18 e 7-9-11-13; danni che si ripercuotono sulla collettività.

Ci opponiamo pertanto a quanto progettato con riferimento ai lavori che intendete effettuare sulla ns. via G. la Pira.

Distinti saluti.

SAIANI GIACOMO
Saiani Giacomo

COMUNE DI FLERO



Posta Elettronica cod. 7328 del 04.11.2014 (18:29:47)
PROTOCOLLO n.0 / 0 (Arrivo)

Mittente: lucaalonghi@bs.ingegneri.legalmail.it
Destinatario: protocollo@pec.comune.flero.bs.it

OGGETTO

OSSERVAZIONE 2 - Vs comunicazione del 27 Ottobre 2014 Prot. N°7472 - Progetto di cantierizzazione del la TAV. Tratta Rovato/Montichiari

TESTO

c.a. Sindaco Nadia Pedersolic.a. Assessore all'Ecologia e Ambiente arch. Laura Rossettic.a. Geom. Maria Rossi
OGGETTO: Vs comunicazione del 27 Ottobre 2014 Prot. N°7472 - Progetto di cantierizzazione della TAV. Tratta Rovato/Montichiari - OSSERVAZIONE 2
Buona sera, in merito alla comunicazione in oggetto, tramite la quale siamo stati informati dell'esproprio N. Piano 54 della proprietà del Sig. Salvalai Francesco (riferimento catastale Foglio 11 Mappale 29, corrispondente a una porzione della Via Giorgio La Pira situata nel comune di Flero), al fine di consentire la cauterizzazione della TAV tratta Rovato/Montichiari, chiediamo che l'esproprio sia stracciato dall'intervento in quanto l'area non è funzionale in alcun modo alla cauterizzazione e/o alla futura tratta ferroviaria. Analizzando infatti i documenti progettuali si evince che via Giorgio La Pira non è fra quelle indicate nel progetto di cantierizzazione pubblicato sul sito del Comune di Flero (Tavola Aree e viabilità di cantiere 3), tutt'al più è indicata come Area da occuparsi in via provvisoria ai sensi dell'art. 49 del D.P.R. 8 Giugno 2001 n.327 (Tavola 03 Piano particelle di esproprio per c.d.s.- Tav 3 di 3). Di tale occupazione infine si richiede motivazione, in quanto la quota parte di Via Giorgio la Pira di proprietà del sig. Salvalai Francesco è posizionata a circa metà della via e ne occupa una corsia, quindi non può essere utilizzata in alcun modo per i fini dell'opera TAV. Firmato i residenti del civico 16 di via Giorgio La Pira 16 25020 Flero (BS) Salvalai Francesco Longhi Gianpiero Salvalai Angiofino

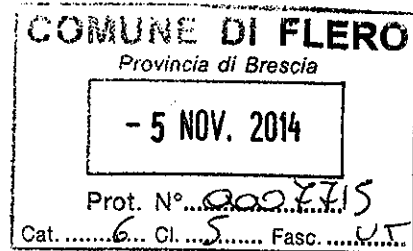
ACCETTAZIONI / CONSEGNE

ALLEGATI

COMUNE DI FLERO

Posta Elettronica cod. 7325 del 04.11.2014 (16:37:56)
PROTOCOLLO n.0 / 0 (Arrivo)

Mittente: lucalonghi@bs.ingegneri.legalmail.it
Destinatario: protocollo@pec.comune.flero.bs.it



OGGETTO

OSSERVAZIONI Vs comunicazione de l 27 Ottobre 2014 Prot. N°7472 - Progetto di cantierizzazione dell a TAV. Tratta Rovato/Montichiari

TESTO

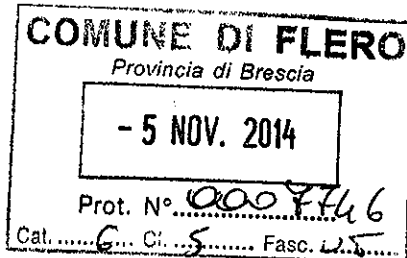
c.a. Sindaco Nadia Pedersolic.a. Assessore all'Ecologia e Ambiente arch. Laura Rossettic.a. Geom. Maria Rossi
OGGETTO: Vs comunicazione del 27 Ottobre 2014 Prot. N°7472 - Progetto di cantierizzazione della TAV. Tratta Rovato/Montichiari
Buon giorno, in merito alla comunicazione in oggetto, tramite la quale siamo stati informati dell'esproprio N.Piano 54 della proprietà del Sig. Salvalai Francesco (riferimento catastale Foglio 11 Mappale 29, corrispondente a una porzione della Via Giorgio La Pira situata nel comune di Flero), al fine di consentire la cauterizzazione della TAV tratta Rovato/Montichiari, vorremmo sottoporVi le seguenti osservazioni in merito all'utilizzo di via Giorgio La Pira: non è fra quelle indicate nel progetto di cantierizzazione pubblicato sul sito del Comune di Flero (Tavola Aree e viabilità di cantiere 3); è indicata come Area da occuparsi in via provvisoria ai sensi dell'art. 49 dl D.P.R. 8 Giugno 2001 n.327 (Tavola 03 Piano particelle di esproprio per c.d.s. - Tav 3 di 3); è inadeguata al transito continuo dei mezzi di cantiere in virtù delle abitazioni a ridosso della carreggiata (problemi di rumore e vibrazioni); è inadeguata al transito continuo dei mezzi di cantiere in virtù del difficile accesso con doppia curva da Via Don Maestrini (di fatto un senso unico alternato); è inadeguata al transito continuo dei mezzi di cantiere in quanto presenta un manto stradale sconnesso già considerevolmente compromesso nella sua integrità dal passaggio dei soli mezzi delle aziende presenti; al momento è una strada chiusa, senza sbocco verso il cantiere. Per quanto sopra chiediamo quindi che la cantierizzazione sia eseguita utilizzando Via Ghandi e non Via Giorgio La Pira, conformemente al progetto depositato. Firmato i residenti del civico 16 di via Giorgio La Pira 16 25020 Flero (BS) Salvalai Francesco Longhi Gianpiero Salvalai Angiolino

ACCETTAZIONI / CONSEGNE

ALLEGATI

4

CONSORZIO IRRIGUO VASO SALICE
c/o Presidente Alfredo Zicchetti
Via San Martino, 2
25020 - FLERO (Bs)



Flero, 5 novembre 2014

CEPAV DUE
via Sorbanella 30
25125 - BRESCIA

Signor Sindaco del
COMUNE DI FLERO

**Oggetto: osservazioni LINEA A.V./A.C. TORINO-VENEZIA Tratta MILANO-VERONA
Lotto funzionale Brescia-Verona PROGETTO DEFINITIVO.**

Si porta a conoscenza che l'area di stoccaggio definita L.2.S.T.24 di 8228mq, crea un ulteriore problema di deflusso delle acque, in quanto a seguito degli interventi fatti a suo tempo da Centro Padane al Km 80,427(l'intervento di deviazione del vaso Salice non è riportato sulla mappa PIANO PARTICELLARE DI ESPROPRIO PER C.D.S LINEA FERROVIARIA COMUNE DI FLERO TAV 1 DI 3), in quel punto del vaso Salice viene raccolta una quantità enorme di acqua che va ad aggiungersi a quella proveniente dalla zona industriale di Flero posta a nord dell'area e crea gravi problemi all'intera zona interessata.

Per questi problemi il progetto necessita di un piano particolareggiato per il deflusso delle acque stesse, con sezioni, canali, e quote che siano condivise sia dall'Amministrazione Comunale sia dal Consorzio Irriguo.

Restiamo a disposizione per una fattiva collaborazione per risolvere i problemi.

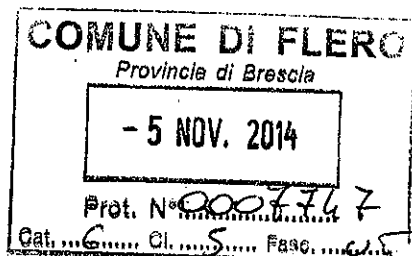
In fede.

il Presidente Alfredo Zicchetti
3284105001

3480195067 Andrea Gatti

5

CONSORZIO IRRIGUO VASO FIUME DI FORNACI
-DERIVAZIONE TOMBOLINA-
c/o Presidente Dott. Achille Pontoglio
Contrada del Soncin Rotto, 9
25122 - BRESCIA



Flero, 5 novembre 2014

Al signor Sindaco del
COMUNE DI FLERO

CEPAV DUE
via Sorbanella 30
25125 - BRESCIA

**Oggetto: osservazioni LINEA A.V./A.C. TORINO-VENEZIA Tratta MILANO-VERONA
Lotto funzionale Brescia-Verona PROGETTO DEFINITIVO.**

Precisiamo che l'area di cantiere definita L.2.O.4 di 122.570 mq posizionata al km 79.926 necessita di uno studio particolareggiato in quanto viene posizionata sul Vaso della Tombolina in un punto già in difficoltà di deflusso delle acque meteoriche che provengono dalla zona industriale di Flero, in quell'area ripetutamente si verificano allagamenti, dunque è necessario un progetto particolareggiato che coinvolga il Consorzio Irriguo della Tombolina e l'Amministrazione Comunale di Flero. Restiamo a disposizione per una fattiva collaborazione per risolvere i problemi.

In fede.

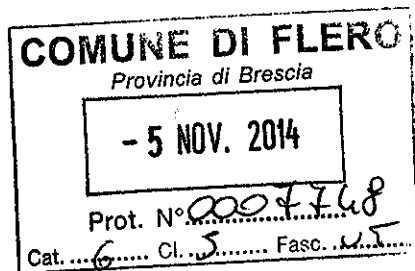
il Presidente
Achille Pontoglio *Achille Pontoglio*

3494284434 Leocadia Zampedrini (delegata)
3480195067 Andrea Gatti

6

CONSORZIO IRRIGUO VASO FIUME di PONCARALE
c/o Presidente Garbelli Giuseppe
Via Poncarale 5
25020 – Bagnolo Mella (Bs)

Flero 5 novembre 2014



CEPAV DUE
Via Sorbanella 30
25125 - BRESCIA

Al signor Sindaco del
COMUNE DI FLERO

**Oggetto: osservazioni LINEA A.V./A.C. TORINO-VENEZIA Tratta MILANO-VERONA
Lotto funzionale Brescia-Verona PROGETTO DEFINITIVO .**

Con la presente si espone quanto segue:

- Il piano in oggetto indicato, al Km 81,500, transita sopra un fontanile. Lo stesso serve per l'irrigazione dei campi irrigui posti a sud dell'intervento. Pertanto si chiede che nel caso si proceda con la costruzione della linea ferroviaria il fontanile venga spostato in altra posizione, per esempio in località "Le Sorgive" ove c'è già una presenza cospicua di fontanili, con il posizionamento di un numero congruo di canne per l'emungimento delle acque.

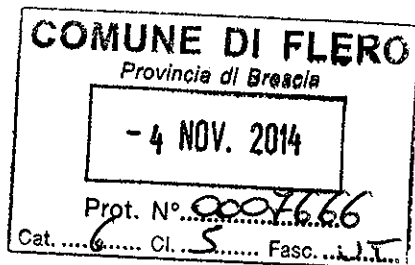
Restiamo a disposizione per una fattiva collaborazione per la risoluzione dei problemi

In fede.

Il Presidente

Giuseppe Garbelli 328 0378806





AL SIG. SINDACO del COMUNE DI FLERO
Sig.ra NADIA PEDERSOLI

e per conoscenza

all'UFFICIO TECNICO COMUNALE

Flero li, 03 novembre 2014

Oggetto: Osservazioni alla LINEA AV/AC TORINO VENEZIA.
Tratta MILANO-VERONA
Lotto Funzionale Brescia-Verona
Progetto Definitivo

I Sottoscritti Zanotti Giuseppe, Zanotti Angelo, Zanotti Albastella e Zanotti Beniamino, residenti a Flero (BS) in via Caselle, 8 (C.na Caselle), sono proprietari dei terreni siti nel Comune di Flero a sud del tracciato TAV in zona Caselle, interessati dalle opere del progetto in oggetto.

Preso visione del progetto definitivo redatto in data 31-03-14 si fa presente che:

- 1- Superficie da espropriare per la realizzazione di strade (colore SEPPIA) F12 Map.242 (A). La strada disegnata strada forma una "S" utilizzando una grande quantità di terreno rispetto alla superficie effettiva della stessa e creando dei reliquati incultivabili. Si CHIEDE se tale strada sia proprio necessaria e di studiare l'accesso in modo meno invasivo e con la collaborazione dei proprietari che, conoscendo il territorio, possono dare suggerimenti e soluzioni non evidenti alla sola visione delle mappe.
- 2- Aree a SUD del tracciato F12 Mapp. 242-274-249-253 (B). Sono evidenziate delle aree da espropriare per riqualificazione ambientale (colore VERDE) separate dalle aree ad uso della TAV con interposto un canale di irrigazione (corso d'acqua). Questa disposizione interclude delle aree non coltivabili e rende inutilizzabile il canale di irrigazione. Si CHIEDE che le aree di riqualificazione ambientale siano adiacenti al tracciato ed il canale di irrigazione sia posto in posizione da renderlo utilizzabile.
- 3- Aree a SUD del tracciato F12 Mapp. 242-274-249-253. Si CHIEDE la realizzazione di barriere antirumore lungo il tracciato della TAV su tali mappali.
- 4- Aree per realizzazione di strade F12 Mapp. 260-30. E' prevista una strada, probabilmente per l'accesso all'area di cantiere (Mapp. 242-274-249-253) e in arrivo da via La Pira (C), da realizzarsi nei terreni ora coltivati. Si CHIEDE di utilizzare, invece di tale nuova strada e del conseguente esproprio di terreno agricolo, il tratto di strada esistente e inutilizzato della ex Via Caselle (prima dell'arrivo della corda molle) e una parte della strada denominata "strada prato stella" eventualmente in parte da riqualificare (D). Questa strada potrebbe diventare

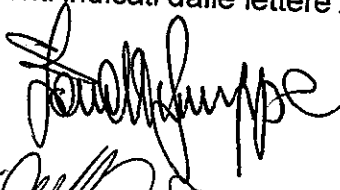
in seguito un accesso sicuro e in piano alla frazione Caselle, oggi accessibile esclusivamente da un sottopasso con tutte le problematiche e incertezze che ne derivano.

- 5- Si fa presente che nella tavola 3 di 3 del comune di Flero è indicata erroneamente la scritta FOGLIO 8 quando, invece, si tratta di FOGLIO 12.
- 6- Indicazioni in colore SEPPIA (deviazione di stade e corsi d'acqua) posti a NORD del tracciato e della corda molle F.12 Mapp.254-243 (E). Non si capisce l'esigenza e l'utilizzo di queste aree così distanti dal tracciato e si CHIEDE che dette superfici vengano lasciate al loro originale uso di terreno agricolo.

Certi che le nostre richieste saranno tenute nella dovuta considerazione, e a disposizione per chiarimenti, cogliamo l'occasione per porgere distinti saluti.

ALLEGATO: Tavola 3 di 3 (non in scala) del tracciato in comune di Flero con i riferimenti indicati dalle lettere A, B, C, D ed E ai punti precedenti

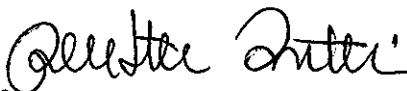
Zanotti Giuseppe



Zanotti Angelo



Zanotti Albastella



Zanotti Beniamino



N.B. Per comunicazioni fare riferimento a:

Zanotti Giuseppe

335.6718643

Email

info@agzanotti.it

Via Caselle, 8

25020 Flero (BS)

Zanotti Angelo

335.6622349

Email

angelo@angelozanotti.it

COMUNE DI FLERO

Posta Elettronica cod. 7372 del 06.11.2014 (08:39:12)
PROTOCOLLO n.0 / 0 (Arrivo)

Mittente: euroinvestimentisrl@legalmail.it
Destinatario: protocollo@pec.comune.flero.bs.it

OGGETTO

osservazioni tav

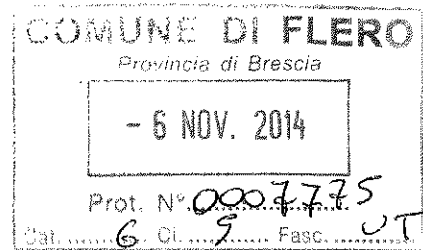
TESTO

Buongiorno, in allegato trasmettiamo osservazioni al progetto della linea ferroviaria ad alta velocità da realizzarsi nel lotto funzionale Brescia Verona ? aree di viabilità di cantiere dal Km 81+400.000 al km 85+930.000. Cordiali saluti EUROINVESTIMENTI SRL

ACCETTAZIONI / CONSEGNE

ALLEGATI

- image001.jpg
- osservazioni.pdf
- convenzione.rtf
- tav 9.pdf
- tav 7.pdf



Flero, 3 novembre 2014

Spett.le
**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
A mezzo PEC all'indirizzo
DGSalvaquardia.Ambientale@PEC.minambiente

p.c. Spett.le
CEPAV DUE – Consorzio Eni per l'Alta Velocità
A mezzo PEC all'indirizzo
consorzioceoavdue@pec.eni.it

p.c. Spett.le
Regione Lombardia
A mezzo PEC all'indirizzo
territorio@pec.regione.lombardia.it
ambiente@pec.regione.lombardia.it

p.c. Spett.le
Provincia di Brescia
A mezzo PEC all'indirizzo
ambiente@pec.provincia.bs.it

p.c. Spett.le
Comune di Flero
A mezzo PEC all'indirizzo
protocollo@pec.comune.flero.bs.it

Oggetto: OSSERVAZIONI IN MERITO AL PROGETTO DELLA LINEA FERROVIARIA AD ALTA VELOCITÀ DA REALIZZARSI NEL LOTTO FUNZIONALE BRESCIA VERONA - AREE DI VIABILITÀ DI CANTIERE DAL KM 81+400.000 AL KM 85+930.000

Con la presente il sottoscritto Sig. BETTINZOLI ANGELO, nato a PONCARALE/FLERO il 18/05/1944 in qualità di legale rappresentante pro tempore della società SE.TA.L., con sede in FLERO, via G.LA PIRA n. 30 (P.I. 02874340173), e in qualità di amministratore unico della società EUROINVESTIMENTI S.R.L. con sede in FLERO, Via G. La Pira n. 30 (P.I. 03601820172), a seguito dell'incontro tenutosi il giorno 31 ottobre 2014 presso il Comune di Flero, Provincia di Brescia, con l'amministrazione comunale al fine di chiarire l'incidenza di questa opera infrastrutturale sulle proprietà delle succitate ditte, tenuto conto:

- dei progetti proposti con particolare riferimento alle tavole:
 - o INFRASTRUTTURE FERROVIARIE STRATEGICHE DEFINITE DALLA LEGGE OBIETTIVO N. 443/01 – LINEA A.V./A.C. TORINO – VENEZIA Tratta MILANO – VERONA Lotto funzionale Brescia Verona – PROGETTO DEFINITIVO - PIANO PARTICELLARE DI ESPROPRIO PER C.D.S. LINEA FERROVIARIA COMUNE DI FLERO TAV. 2 DI 3;
 - o INFRASTRUTTURE FERROVIARIE STRATEGICHE DEFINITE DALLA LEGGE OBIETTIVO N. 443/01 – LINEA A.V./A.C. TORINO – VENEZIA Tratta MILANO – VERONA

Lotto funzionale Brescia Verona – PROGETTO DEFINITIVO - Aree di viabilità di cantiere dal km 81+400.000 al km 85+930.000

- della convenzione urbanistica, N. 102716 di Repertorio N. 20533 di Raccolta del 9 giugno 2014, Notaio Chiara Zichichi, tra il Comune di Flero (Prov. di Brescia) in persona del Responsabile pro tempore dell'Area Urbanistica e Edilizia privata Arch. Irene Fiorini e le succitate ditte relativamente al Piano Particolareggiato "SE.TA.L".
- che i capannoni della ditta EUROINVESTIMENTI s.r.l. sono stati dati in locazione alla ditta SE.TA.L. s.r.l. e, pertanto, al loro interno sono svolte le medesime attività svolte nei capannoni di proprietà della SE.TA.L. s.r.l.;

Si inoltrano alcune osservazioni al riguardo:

- si considera che è identificata come area da espropriare una porzione delle aree di proprietà della ditta EUROINVESTIMENTI S.R.L. site in via Giorgio La Pira 30 identificate catastalmente al Foglio 11 – Particella 35/1, Particella 35/2
- si appura che l'intervento sarà eseguito compromettendo irreparabilmente l'uso delle aree attualmente destinate alla movimentazione della merce in ingresso ed uscita dai capannoni delle succitate ditte.

SI OSSERVA

- che non si comprende l'utilità del progetto della strada che divide le suddette proprietà in quanto non essenziale alla cantierizzazione e non più di servizio al territorio, in conseguenza alla convenzione;
- che, a seguito della convenzione, tali aree non sono più destinate a strada ad uso pubblico come invece riportato nel P.G.T. vigente del Comune di Flero;
- che la movimentazione dei materiali è a servizio imprescindibile della logistica e delle lavorazioni che si svolgono all'interno dei capannoni pertanto non può essere interrotta o ostacolata in alcun modo ,

pertanto alla S.V.

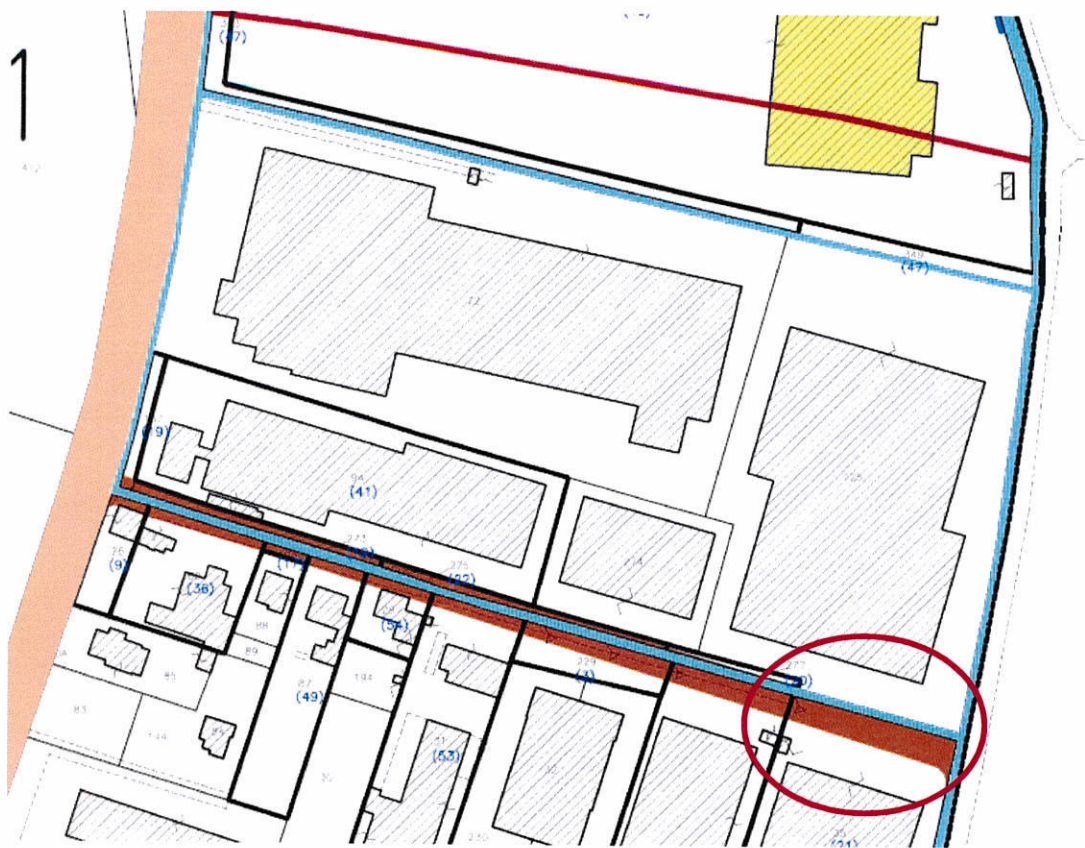
SI RICHIEDE

Di provvedere alla rivalutazione del progetto della strada di raccordo con Via G. La Pira in modo da non interferire irrimediabilmente con le aree proprietà di Euroinvestimenti s.r.l. e con le attività attualmente svolte e di escludere la possibilità di espropriare anche la minima porzione di dette aree.

Si riportano di seguito gli estratti delle tavole di progetto della CEPAV DUE suddette.

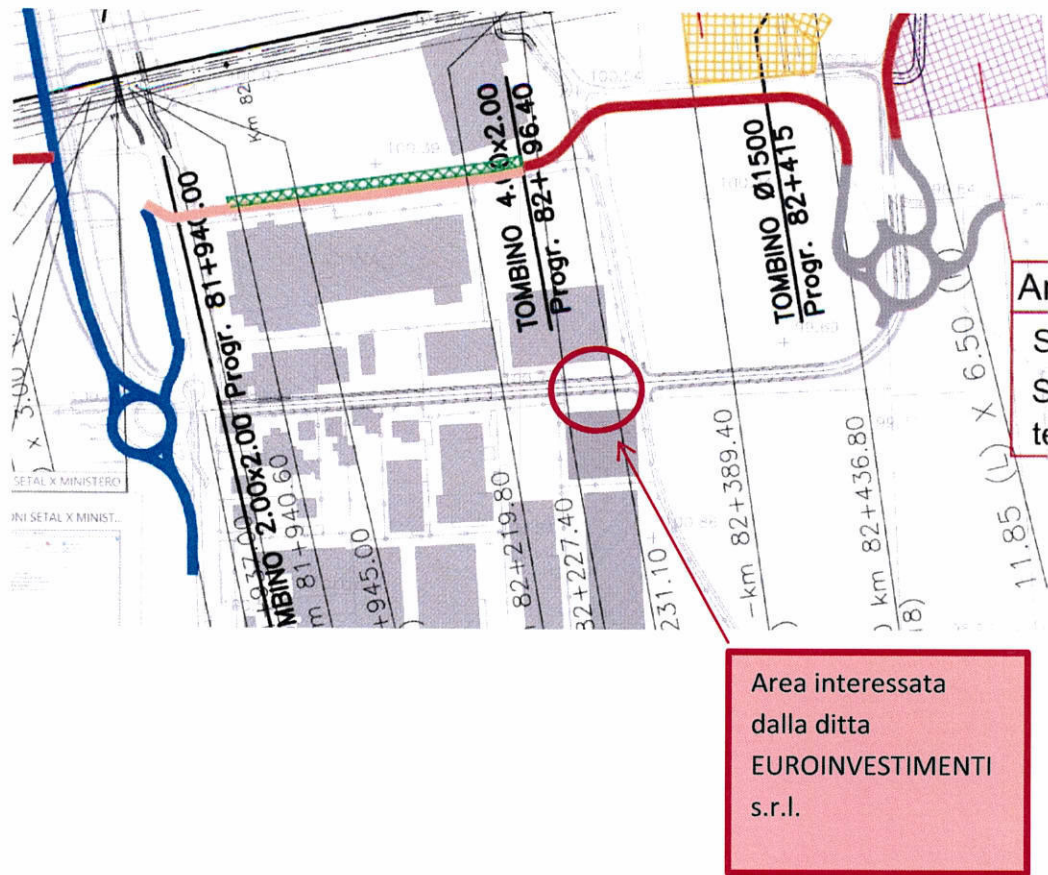
SE.TA.L. SRL
Via G. La Pira, 30
25020 FLERO (BS)
Tel. 030.2640173
C.F. e P. IVA 02874340173

EUROINVESTIMENTI SRL
Via Europa, 150
25020 FLERO (BS)
Tel. 030.2640633
C.F. e P. IVA: 03601820172



ESPROPRI		ES-10 (M) per la realizzazione di
		ES-11 per le opere di
		ES-12 per le opere di
		ES-13 per le opere di
		ES-14 per le opere di

Estratto della tavola "PIANO PARTICELLARE DI ESPROPRIO PER C.D.S. LINEA FERROVIARIA COMUNE DI FLERO TAV. 2 DI 3"



Estratto della tavola "Aree di viabilità di cantiere dal km 81+400.000 al km 85+930.000"

CONVENZIONE URBANISTICA
(Piano Particolareggiato "SE.TA.L.")

REPUBBLICA ITALIANA

L'anno duemilaquattordici, addì nove giugno (9 giugno 2014).

In Flero, Piazza IV Novembre n.2.

Davanti a me dr. Chiara Zichichi, Notaio con residenza notarile in Brescia ed iscritto al Collegio notarile di Brescia, sono comparsi i signori:

FIORINI arch. IRENE, nata a Pisogne il 27 marzo 1966, domiciliata per la carica di cui piu' avanti in Flero (Bs), Piazza IV Novembre n.ro 4, presso la residenza municipale, la quale mi dichiara di intervenire al presente atto non in proprio ma esclusivamente in rappresentanza del:

"**COMUNE DI FLERO**" con sede in Flero (BS), Piazza IV Novembre n.ro 4,

cod. fisc. 00869010173,

part. IVA 00869010173, nella sua veste di Responsabile pro-tempore dell'Area Urbanistica ed Edilizia Privata, tale nominata con Decreto in data 4 luglio 2011 n. 5 ed altresì in esecuzione della Delibera del Consiglio Comunale n.ro 10 in data 17 marzo 2014, Delibera che la stessa rappresentante dichiara essere divenuta esecutiva ai sensi di Legge (che nel corso del presente atto sarà denominato anche semplicemente "Comune");

BETTINZOLI ANGELO, nato a Poncarale Flero (BS) il 18 maggio 1944, residente a Flero (BS), Via XX Settembre n.ro 19, il quale mi dichiara di intervenire al presente atto non in proprio ma esclusivamente in rappresentanza delle Società':

"**EUROINVESTIMENTI S.R.L.**" con sede in Flero (BS), Via Europa n.ro 150,

cod. fisc. 03601820172,

part. IVA 03601820172, capitale sociale Euro 30.000,00 (trentamila virgola zerozero) interamente versato, iscritta presso il Registro delle Imprese della Provincia di Brescia al medesimo suindicato numero di Codice Fiscale;

"**SE.TA.L. SERVIZIO TAGLIO E COMMERCIO LAMIERE S.R.L.**" con sede in Flero (BS), Via Giorgio La Pira n.ro 30,

cod. fisc. 02874340173,

part. IVA 02874340173, capitale sociale Euro 100.000,00

(centomila virgola zerozero) interamente versato, iscritta presso il Registro delle Imprese della Provincia di Brescia al medesimo suindicato numero di Codice Fiscale;

nella sua veste di Amministratore Unico di ambedue le Società dotato, statutariamente, di tutti i necessari poteri, il quale dichiara che le dette Società' non sono soggette all'altrui attività di direzione e coordinamento (nel corso del presente

atto denominate per brevità rispettivamente "Compartista 1" e "Compartista 2").

**Dette persone, della cui identità personale sono io
Notaio certo,**

PREMESSO

- **che** con deliberazione del Consiglio Comunale n.ro 47 del 27 novembre 2002 è stato approvato il Piano Esecutivo del comparto produttivo sito in Via Giorgio La Pira, di proprietà della "SE.TA.L. SERVIZIO TAGLIO E COMMERCIO LAMIERE S.R.L.";
- **che** con atto in data 9 dicembre 2002 n.ri 61816/7292 di mio repertorio, registrato presso l'Agenzia delle Entrate - Ufficio di Brescia 2 in data 20 dicembre 2002 al n.ro 8285 Serie 1T e trascritto presso l'Agenzia del Territorio - Ufficio Provinciale di Brescia - Servizio di Pubblicità Immobiliare in data 27 dicembre 2002 ai n.ri 58820/37806, è stata stipulata la Convenzione per l'esecuzione del Piano Esecutivo di cui sopra;
- **che** a copertura degli obblighi convenzionali derivanti dall'attuazione del Piano Esecutivo è stata depositata Polizza fidejussoria rilasciata dalla "Viscontea Spa" - n.ro 1362890 per un importo di € 23.213,03 a garanzia delle opere da realizzare e cedere al Comune;
- **che** in data 16 febbraio 2002 è stata rilasciata la Concessione edilizia onerosa n.ro 196/2002 per l'esecuzione delle opere convenzionate, con versamento dei soli oneri di urbanizzazione secondaria;
- **che** le opere di urbanizzazione primaria da cedere al Comune non sono mai state realizzate e cedute;
- **che** il Compartista 1 è proprietario nel Comune di Flero delle UU.II.UU. identificate nel Catasto dei Fabbricati come segue:

Comune di: Flero

Sezione NCT, Foglio 11

M.N. 22 (ventidue) sub. 1 (uno) Via Don Francesco Maestrini n. 69 - Piano T.-1. cat. D/8 R.C.E. 52.420,38;

M.N. 22 (ventidue) sub. 2 (due) Via Don Francesco Maestrini n. 69 - Piano T. cat. A/2 cl. 5 vani 6 R.C.E. 371,85;

M.N. 22 (ventidue) sub. 4 (quattro) Via Don Francesco Maestrini n. 69 - Piano Int. cat. C/6 cl. 4 mq. 37 R.C.E. 89,81;

(b.c.n.c. mappale 22/7)

M.N. 125 (centoventicinque) sub. 3 (tre) Via Giorgio La Pira - Piano T. cat. D/7 R.C.E. 37.742,00;

M.N. 125 (centoventicinque) sub. 4 (quattro) Via Giorgio La Pira - Piano T. - area urbana - mq. 922;

M.N. 22 (ventidue) sub. 5 (cinque) Via Don Francesco Maestrini - Piano T. - area urbana - mq. 950;

M.N. 22 (ventidue) sub. 6 (sei) Via Don Francesco Maestrini -

Piano T. - area urbana - mq. 2448

M.N. 125 (centoventicinque) sub. 6 (sei);

**M.N. 125 (centoventicinque) sub. 7 (sette) Via Don Francesco
Maestrini - Piano T. - area urbana - mq. 776;**

a seguito, questi ultimi tre mappali, di variazione (divisione - fusione) n.ro 22228.1/2014 del 23.04.2014 (ventitre' aprile duemilaquattordici) in atti dal 23.04.2014 (Protocollo n.ro BS0082305);

della superficie complessiva di mq. 29303.95 + 1031.14 + 1417.50 + 1726.19 + 643,14 + 281.82 = **34403.74 mq.;**

- **che** il Compartista 2 è proprietario nel Comune di Flero delle UU.II.UU. identificate nel Catasto dei Fabbricati come segue:

Comune di: Flero

Sezione NCT, Foglio 11

**M.N. 35 (trentacinque) sub. 1 (uno) Via Giorgio La Pira n. 30
- Piano T. cat. D/1 R.C.E. 12.394,97;**

**M.N. 35 (trentacinque) sub. 2 (due) Via Giorgio La Pira -
Piano T. cat. D/1 R.C.E. 93,48;**

della superficie complessiva di mq. 3989.12 + 284.50 + 512.10 = **4785.72 mq;**

- **che** il vigente Piano delle Regole (PdR) comunale, approvato con deliberazione del Consiglio Comunale n.ro 3 del 24 marzo 2012, attribuisce a dette aree le destinazioni di zona D1 "aree per attività produttive" assoggettata a Piano Particolareggiato;

- **che** il P.P. di cui in epigrafe ricomprende le UU.II.UU. di cui al Foglio 11 - Particella 22/1, Particella 22/2, Particella 22/4 - Particella 125/3 - Particella 125/4 - Particella 22/5 - Particella 22/6-125/6 - Particella 22/7 (b.c.n.c.) - Particella 125/7 (bene comune) ed al Foglio 11 - Particella 35/1 e Particella 35/2 del predetto Catasto Fabbricati del Comune Censuario di Flero, della superficie complessiva di mq. 39189,46, delimitate mediante apposito segno grafico sull'"Estratto mappa catastale - Estratto di PGT" alla Tav. n. 9 depositata presso il Comune.

- **che** per l'area interessata dal presente P.P. l'art. 40 delle n.t.a. del vigente P.d.R. comunale consente l'edificazione, previa approvazione di strumento di pianificazione attuativa che può "riguardare l'intero comparto perimetrato o parti di esso".

- **che** ai fini di un'organica trasformazione urbanistico-edilizia delle aree di cui in premessa, non disgiunta da un adeguato completamento della dotazione di attrezzature urbanistiche primarie e secondarie, i Compartisti hanno predisposto lo strumento attuativo previsto dal P.d.R.;

- **che** la proposta di P.P. è stata depositata presso il Comune di Flero con n. prot. 7957 del 29 novembre 2013 e che la

stessa ha per oggetto:

1. modifica degli accordi convenzionati con atto a mio rogito in data 9 dicembre 2002 consistenti nella monetizzazione delle aree oggetto di realizzazione e cessione delle opere di urbanizzazione primaria mai realizzate e cedute al Comune;
 2. versamento degli oneri di urbanizzazione primaria generati dalla pratica edilizia n.ro 196/2002 di € 15.424,61 (non versati in quanto il soggetto attuatore avrebbe dovuto realizzare e cedere al Comune tali opere a scomputo);
 3. la cessione delle aree che risultano ancora di proprietà privata, ma che sono da tempo di uso pubblico per una superficie complessiva di mq 2.448,64;
 4. il P.P.2 prevede inoltre di convenzionare un ulteriore apporto di Superficie Coperta pari a mq. 150.00 e di S.L.P. pari a mq. 150.00 non identificata negli elaborati di piano, onde consentire alla Societa' "SE.TA.L. SERVIZIO TAGLIO E COMMERCIO LAMIERE S.R.L." un margine di operativita' futura per far fronte ad eventuali necessita' aziendali ora non prevedibili;
 5. la ristrutturazione ed ampliamento degli immobili esistenti destinati ad attività produttiva e commerciale all'ingrosso di proprietà del Compartista 1, per una superficie fondiaria complessiva di mq. 29303.95 fino al raggiungimento di una superficie coperta complessivamente di mq. 18266.68 ed una S.L.P. di mq. 19542.75;
- **che** il progetto di P.P. presentato è risultato ed è conforme alla vigente disciplina legislativa e regolamentare statale, regionale, comunale e non comporta variante al P.d.R.;
 - **che** il presente P.P. è stato adottato dal Consiglio Comunale nella seduta del 23 dicembre 2013 con deliberazione n.ro 52;
 - **che**, successivamente, il P.P. è stato definitivamente approvato dal Consiglio Comunale nella seduta del 17 marzo 2014 con la citata Deliberazione n.ro 10;
 - **che** per la formalizzazione degli impegni che le Parti intendono reciprocamente assumere ai fini dell'attuazione dello strumento urbanistico attuativo approvato, l'art. 13 della L. 17.8.1942, n. 1150, prevede la stipula della presente convenzione, la cui bozza è stata parimenti approvata dal C.C. con la citata deliberazione n.ro 10 del 17 marzo 2014;
 - **che** il Compartista 1 si è dichiarato in grado di assumere e di adempiere tutte le obbligazioni contemplate nella presente convenzione.

TUTTO CIO' PREMESSO

SI STIPULA E SI CONVIENE QUANTO SEGUE

Art. 1

Premesse ed allegati

1. Le premesse e gli allegati fanno parte integrante e sostanziale del presente atto convenzionale.

Art. 2

Oggetto, finalità e termine di efficacia

1. La presente convenzione ha ad oggetto la disciplina degli interventi pubblici e privati necessari ai fini dell'organica trasformazione urbanistico-edilizia delle aree di proprietà dei Compartisti meglio in premesse individuate; a tal fine le parti stipulanti si impegnano ad una corretta e fedele attuazione di quanto nella presente sede pattuito.

2. L'efficacia del P.P. oggetto della presente convenzione viene consensualmente fissata in dieci anni decorrenti dalla data di definitiva approvazione dello stesso da parte del Consiglio comunale.

Art. 3

Attuazione del P.P. - istanze preordinate al rilascio del o dei titoli edificatori

1. La realizzazione degli interventi ammessi, oggetto del P.P. avverrà nel rispetto del P.d.R. e delle relative Norme Tecniche di Attuazione, in conformità alle previsioni ed alle norme di cui alla presente convenzione, ai suoi allegati e secondo le modalità deducibili dagli elaborati di progetto depositati presso l'Ufficio Tecnico Comunale, di seguito elencati, che i Compartisti dichiarano di conoscere:

RELAZIONE DI PIANO

INDAGINE STORICA

INDIVIDUAZIONE CATASTALE

ALLEGATI FOTOGRAFICI

QUADRO ECONOMICO

BOZZA DI CONVENZIONE

COMPUTO METRICO ESTIMATIVO

TAVOLA 1: ESISTENTE

TAVOLA 2: PROGETTO

TAVOLA 3: REGIME DELLE AREE PRECEDENTI AUTORIZZAZIONI

TAVOLA 4: REGIME DELLE AREE DI PROGETTO

TAVOLA 5: AREE EDIFICABILI

TAVOLA 6: SOVRAPPOSIZIONE

TAVOLA 7: SOTTOSERVIZI

TAVOLA 8: PROGETTO PARCHEGGIO

TAVOLA 9: ESTRATTO MAPPA CATASTALE - ESTRATTO P.G.T.

TAVOLA 10: INQUADRAMENTO URBANO

TAVOLA 11: PROGETTO

TAVOLA 12: PROGETTO AMPLIAMENTO CAPANNONE

2. I Compartisti si obbligano a chiedere il rilascio del o dei permessi di costruire, ovvero a presentare la denuncia di inizio di attività o le denunce di inizio attività (DIA) entro i termini di validità della presente convenzione; le relative opere dovranno essere ultimate ai fini della richiesta di abitabilità entro i termini di legge.

Art. 4

Ripartizione delle potenzialità edificatorie del piano

1. Le potenzialità edificatorie ammesse dal P. d R. e previste dal P.P. oggetto della presente convenzione competono ad ogni compartista secondo le quantità definite nella tabella di seguito riportata e meglio descritte nell'allegato **=A=**:

Lotti edificabili Compartista Superf. Fondiaria Superficie Coperta Sup. lorda di pavimento o Vol.

Lotto 1 Compartista 1 29303,95 18266,68 19542,75

Lotto 2 Compartista 2 ESISTENTE ESISTENTE ESISTENTE

Art. 5

Versamento degli oneri di urbanizzazione primaria

1. Il Compartista 1 ha versato gli oneri di urbanizzazione primaria generati dalla pratica edilizia n. 196/2002 di € 15.424,61 in data odierna con assegno circolare n. SE 4021518896-05 emesso da "ICCREA BANCA" per "BCC Agrobresciano" - Flero.

Art. 6

Contributo di costruzione

1. Il contributo di costruzione afferente a ciascun titolo abilitativo o attestazione abilitante sarà calcolato sulla base del definitivo assetto progettuale degli edifici assentiti assumendo, a base di calcolo, le tariffe regionali e comunali all'epoca in vigore e sarà versato autonomamente dal Compartista 1 con le modalità e i termini ordinariamente previsti;

2. Ai sensi del successivo art.11, dalle somme dovute a titolo di contributo commisurato agli oneri di urbanizzazione verranno scomutate le somme afferenti al costo di realizzazione, rispettivamente, delle opere di urbanizzazione primaria che il Compartista 1 realizzerà direttamente.

Art. 7

Cessione delle aree di urbanizzazione primaria

1. Ai sensi dell'art. 28, co. 5, n. 1, l. 17.8.1942, n. 1150, e successive modifiche ed integrazioni, il Compartista 1 cede gratuitamente al Comune le aree destinate all'urbanizzazione primaria del comparto oggetto del P.P..

2. Le aree di cui al co. 1 risultano meglio individuate con apposita grafia nella Tav. n. 4 allegata al presente atto sotto la lettera **=B=** e sono identificate nel Catasto dei Fabbricati come segue:

Comune di: FLERO

Sezione NCT - Foglio 11

M.N. 22 (ventidue) sub. 6 (sei) Via Don Francesco Maestrini - Piano T. - area urbana - mq. 2448

M.N. 125 (centoventicinque) sub. 6 (sei).

A migliore identificazione delle aree cedute si allega altresì al presente atto, sotto la lettera **=C=**, il relativo elaborato planimetrico.

3. La cessione al Comune del diritto di proprietà delle aree di cui al presente articolo avviene contestualmente alla firma della presente convenzione, mentre il possesso sarà trasferito al Comune contestualmente all'ultimazione e trasferimento delle opere di urbanizzazione primaria, nei modi e nei tempi di cui al successivo art. 10.

4. Sin d'ora il Compartista 1 garantisce al Comune la piena ed esclusiva proprietà e disponibilità delle aree in cessione; ne garantisce inoltre la piena libertà da pesi, ipoteche, servitù, oneri e trascrizioni pregiudizievoli, apparenti e non apparenti, di qualsiasi tipo e natura, fatta eccezione per l'ipoteca volontaria a favore del "Banco di Brescia San Paolo CAB - Società per Azioni" con sede in Brescia (Bs), iscritta a Brescia (Bs) in data 4 luglio 2008 ai n.ri 30970/7260, ipoteca relativa a debito estinto che sarà annotato di estinzione a cura della Banca Mutuante ai sensi dell'art. 40 bis T.U.B.

Art. 8

Realizzazione delle opere di urbanizzazione primaria

1. Ai sensi dell'art. 28, co. 5, n. 1, l. 17..8.1942, n. 1150, e successive modifiche ed integrazioni, sulle aree in cessione gratuita di cui all'art. 7, co. 1, il Compartista 1 si impegna a realizzare a proprie cura e spese le opere di urbanizzazione primaria previste dal P.P. di cui alle Tavv. 2 - 4 - 8 depositate in Comune.

2. Ai sensi dell'art. 28, co. 5, n. 3, l. 17.8.1942, n. 1150, e successive modifiche ed integrazioni, le opere di urbanizzazione primaria di cui al co. 1 verranno realizzate dal Compartista 1 contestualmente alla realizzazione degli edifici oggetto del P.P. che non potranno essere in alcun modo utilizzati prima che le stesse siano ultimate e funzionanti, fatta esclusione per i manti di finitura stradale da realizzarsi entro 90 (novanta) giorni dal completamento dell'ultimo edificio. Tutte le opere dovranno comunque essere iniziate entro 12 (dodici) mesi ed ultimate entro 36 (trentasei) mesi dalla data della firma della presente convenzione.

3. Le caratteristiche tecniche delle opere di cui al co. 1 risultano illustrate nelle Tavv. 2 - 8 e nella relazione al P.P. Queste dovranno essere eseguite secondo il progetto esecutivo predisposto a cura del Compartista 1 e secondo le indicazioni impartite dal Direttore dei Lavori.

Art. 9

Opere di urbanizzazione primaria: collaudo

1. Al collaudo definitivo delle opere di urbanizzazione primaria di cui all'art. 8 provvederà, a spese del Compartista 1, un tecnico che all'uopo il Comune incaricherà nel termine di trenta giorni decorrenti dalla ricezione della richiesta in

tal senso avanzata dal Compartista 1.

2. Il collaudo di cui al co. 1 dovrà intervenire nel termine di 30 (trenta) giorni dal conferimento dell'incarico.

3. È fatta salva la facoltà del Comune di nominare il collaudatore anche in corso d'opera, per procedere a collaudi provvisori e parziali dallo stesso ritenuti necessari.

4. In sede di collaudo provvisorio verrà verificata la rispondenza dell'opera al progetto, anche con riferimento alle quantità delle singole categorie di lavoro e ai costi attribuiti. Il Collaudatore potrà altresì ordinare la sostituzione di particolari non concordati preventivamente. L'opera così provvisoriamente collaudata rimarrà in consegna del Compartista 1, con i relativi oneri e responsabilità di custodia, manutenzione e gestione, fino al collaudo definitivo, ancorché venga ammessa all'uso pubblico e senza oneri economici e responsabilità civile a carico dell'Amministrazione; a tal fine il Compartista 1 solleva il Comune da ogni pretesa da parte di terzi.

5. Sia in sede di collaudo provvisorio, che definitivo, il Compartista 1 è tenuto ad eseguire i lavori, ordinati dal Collaudatore entro il termine dal medesimo fissato, per l'eliminazione di eventuali vizi o difetti, tenuto conto in sede di collaudo definitivo dell'ordinario degrado. In difetto, il Comune potrà procedere in via sostitutiva, previa rivalsa sulla garanzia.

Art. 10

Opere di urbanizzazione primaria: modalità e termini di cessione al Comune

1. La cessione gratuita al Comune delle opere di urbanizzazione primaria di cui all'art. 8, oltre che del possesso delle aree di sedime delle stesse, avverrà mediante apposito Verbale di consegna alla cui sottoscrizione le parti daranno corso entro il termine di trenta giorni decorrenti dal positivo espletamento del collaudo delle stesse, ai sensi di quanto stabilito dal precedente art. 9.

2. Il passaggio del possesso trasferirà al Comune tutti gli oneri connessi alla manutenzione ordinaria e straordinaria che fino a tale data sono a carico del Compartista 1.

Art. 11

Opere di urbanizzazione primaria: scomputi e conguagli

1. In sede di rilascio degli atti autorizzativi all'edificazione, i costi delle opere di urbanizzazione primaria di cui all'art. 8, co. 1, quali risultanti dalla stima dei costi contenuti nel Computo metrico estimativo redatto sulla base dei prezzi unitari fissati dal vigente Prezziario Delle Opere Edili della Provincia di Brescia n. 3/2013, verranno scomputati dagli oneri di urbanizzazione afferenti a tali titoli abilitanti; il Compartista 1 sarà

perciò tenuto a versare, limitatamente a tale quota del contributo di costruzione afferente agli oneri di urbanizzazione, la differenza eventualmente risultante dall'applicazione delle tariffe e dei parametri che all'epoca del rilascio del o dei permessi di costruire, o della presentazione della o delle DIA saranno vigenti;

2. Nell'ipotesi in cui dall'effettuazione dei calcoli di cui al co. 1 dovesse residuare un credito per il Compartista 1 questo espressamente dichiara di rinunciare come in effetti rinuncia a ripetere il valore delle opere realizzate in più, esonerando il comune da qualsiasi responsabilità al riguardo.

Art. 12

Opere di competenza del Compartista non scomputabili

1. Rimangono estranee al rapporto convenzionale tra il Compartista 1 ed il Comune, tutte le opere inerenti all'allacciamento delle utenze, alle reti tecnologiche (fognature, acqua, gas, energia elettrica, telefono) che saranno comunque a carico del Compartista 1 o suoi aventi causa.

Non sono quindi compresi nei conteggi relativi alle opere di urbanizzazione primaria le tariffe, i diritti forfettari ed i rimborsi relativi agli allacciamenti alle reti elettriche, telefoniche, del gas e di ogni altro servizio pubblico. Detti oneri saranno ad esclusivo carico dei Compartisti 1 e 2, come a carico degli stessi sono le spese derivanti dalla fornitura e messa in opera, anche da parte dell'ente gestore del servizio, di quanto necessario al corretto funzionamento degli impianti. Alla stessa stregua gli impianti tecnologici e comunque tutte le opere non preordinate a confluire per cessione nel patrimonio comunale, sono a carico del concessionario e sono estranee al presente rapporto convenzionale.

Art. 13

Costi complessivi e quote di ripartizione

1. I costi di competenza del Compartista 1 per l'attuazione del P.P. descritti nel quadro economico al P.P. allegato, ammontano complessivamente a euro 54306,55 comprensivi delle spese tecniche per la Direzione Lavori, Sicurezza Cantiere e Collaudo, relativi oneri per le Casse Previdenziali e IVA, l'importo dei lavori (in base al computo metrico allegato alla relazione del P.P.) e relativa IVA.

2. I costi sopra descritti saranno interamente di competenza del Compartista 1.

3. I costi di cui al co. 1 possono essere suscettibili di variazione in relazione alle risultanze del progetto esecutivo delle opere di urbanizzazione primaria. In tal caso il Compartista 1 dovrà adeguare conseguentemente i propri impegni convenzionali.

Art. 14

Garanzie finanziarie

1. Ai sensi dell'art. 28, co. 5, n. 4, l. 17.8.1942, n. 1150, e successive modifiche ed integrazioni, a garanzia dell'esatto e puntuale adempimento di tutte le obbligazioni assunte con la presente convenzione il Compartista 1 presta a favore del Comune una fideiussione bancaria (rilasciata in data 19 maggio 2014 dal "Credito Bergamasco" - prot. n.ro 445083) per un importo garantito di euro 54.306,55, pari ai costi delle opere di urbanizzazione primaria comprensivi delle spese tecniche per la Direzione Lavori, Sicurezza Cantiere e Collaudo, relativi oneri per le Casse Previdenziali e IVA, l'importo dei lavori (in base al computo metrico allegato alla relazione del P.P.) e relativa IVA.

2. A misura della progressiva realizzazione delle opere di urbanizzazione oggetto dell'obbligazione garantita, certificata dal collaudatore di cui all' art. 9 il Compartista 1 potrà chiedere al Comune la graduale riduzione dell'importo della fideiussione, che l'Ente sin d'ora si impegna ad assentire previo benestare del tecnico collaudatore.

Art. 15

Inadempimento del Compartista

1. Nel caso di inadempimento delle obbligazioni contenute nella presente convenzione il Comune provvederà a costituire in mora il Compartista 1, intimandogli mediante semplice lettera raccomandata con avviso di ricevimento, di fornire motivate spiegazioni in ordine alle omissioni riscontrate e addebitate.

2. Il Compartista 1 avrà l'onere di presentare deduzioni scritte nel termine perentorio di quindici giorni.

3. In caso di mancata o insoddisfacente risposta il Compartista 1 autorizza sin d'ora il Comune a disporre della fideiussione nel modo che riterrà più confacente al pubblico interesse, rinunciando sin d'ora a qualsiasi eccezione; in particolare il Compartista 1 rinuncia sin d'ora al beneficio della preventiva escussione del garante ex 1944 C.C..

Art. 16

Monetizzazione delle aree per servizi pubblici non cedute

1. Ai sensi dell'art. 46 della Legge Regionale n.12 del 2005, e visto il Piano dei Servizi, le nuove aree per attrezzature e servizi pubblici che competono al comparto relative all'ampliamento massimo ammesso della Slp e che non vengono reperite direttamente assommano a mq. 193,21.

Tali aree sono monetizzate al prezzo unitario di Euro 90,20 (euro novanta/20) al metro quadrato di Slp, per cui l'importo totale della monetizzazione risulta come segue:

$193,21 \text{ mq} \times 90,20 \text{ €/mq} = 17427,54 \text{ €}$ (Euro diciassettemilaquattrocentoventisette/54).

2. L'importo totale della monetizzazione è stato versato dal Compartista 1 alla Tesoreria del Comune prima della sottoscrizione della presente convenzione, riconoscendo che l'importo è congruamente commisurato alla utilità conseguita dal compartista medesimo in virtù della mancata cessione e comunque non inferiore al costo di acquisizione di altre aree simili.

L'importo e' stato versato con assegno circolare non trasferibile n. AE 8001364180-04 emesso in data odierna dalla medesima Banca sopraindicata.

Art. 17

Aree non cedute al Comune

1. Con la presente Convenzione il Comune di Flero rinuncia alla presa in carico delle aree di cui alla Tav. 4 per una superficie complessiva di mq. 3447,75 dovute con obblighi di licenze edilizie e convenzionali C.E. N°4/1937 DEL 16 febbraio 1973; C.E. N°200/1988 DEL 04 novembre 1988; C.E. N°182/2001 DEL 12 dicembre 2001; C.E. N°121/1995 DEL 17 novembre 1995; C.E. N°95/1978 DEL 10 agosto 1978).

2. Tali aree sono identificate nella Tav. 4 allegata al P.P. e tali aree saranno col presente atto gravate da servitù a favore del Comune di Flero per la posa e la manutenzione delle condotte della rete idrica, della rete fognaria sia a pressione che a pelo libero.

3. Il corrispettivo per la monetizzazione derivante dalla mancata cessione delle aree di cui al co.1 è così determinato:

a. Aree prive di potenzialità edificatoria in lato NORD:

1726,19 mq x 90,20 €/mq = 155.702,33 €

b. Aree prive di potenzialità edificatoria in lato SUD con accesso da Via G. La Pira:

1721,56 mq x 90,20 €/mq = 155.284,71 €

Per un importo complessivo di euro 310.987,04.

4. L'importo totale della monetizzazione è stato versato dal Compartista 1 alla Tesoreria del Comune prima della sottoscrizione della presente convenzione, riconoscendo che l'importo è congruamente commisurato alla utilità conseguita dal compartista medesimo in virtù della mancata cessione e comunque non inferiore al costo di acquisizione di altre aree simili.

L'importo e' stato versato con quattro (4) assegni circolari non trasferibili emessi in data odierna dalla Banca già sopra indicata aventi i seguenti numeri ed importi: n. AE 8001364170-07 di € 10.987,04; n. ZE 4004702289-03 di € 100.000,00; n. ZE 4004702269-02 di € 100.000,00, n. ZE 4004702279-06 di € 100.000,00.

Art. 18

Decadenza della convenzione

1. Per comprovate, prevalenti e debitamente illustrate ragioni

di pubblico interesse il Comune potrà modificare la disciplina del P.G.T. anche se la variante così adottata dovesse incidere sull'attuazione dell'intervento di trasformazione urbanistico-edilizia contemplato dal P.P. cui il presente atto si riferisce che, in tale eventualità, decadrà di diritto con la definitiva approvazione della variante al P.G.T..

2. Nell'ipotesi di cui al co. 1 il Comune, in ottemperanza a quanto previsto dall'art. 11 l. 7.8.1990, n. 241, corrisponderà al Compartista 1 una somma a titolo di indennizzo commisurata all'eventuale pregiudizio dagli stessi subito.

3. Nell'ipotesi di cui al co. 1, e fatto comunque salvo l'indennizzo di cui al co. 2, resta salva la possibilità di stipulare una nuova convenzione conforme alle mutate previsioni urbanistiche, così come resta salvo, comunque, il diritto del Compartista 1 di conseguire il rimborso delle spese afferenti alle opere di urbanizzazione secondaria eventualmente già realizzate a vantaggio del comparto di lottizzazione la cui capacità edificatoria dovesse essere stata esclusa o ridotta; in tale ultimo caso il rimborso sarà dal Comune dovuto solo pro quota.

Art. 19

Decadenza del P.A. per sopravvenuta scadenza del termine

1. Scaduto il termine di 10 (dieci) anni di efficacia del P.P. di cui all'art. 2 le Parti potranno convenzionarne uno nuovo per la parte eventualmente rimasta inattuata.

Art. 20

Varianti del P.P.

1. Entro il termine di efficacia del P.P. le Parti potranno di comune accordo convenire varianti anche sostanziali del presente P.P. finalizzate ad un migliore perseguimento dell'interesse pubblico curato dal Comune.

2. L'iter procedimentale delle varianti di cui al co. 1 sarà lo stesso legislativamente previsto per l'adozione e l'approvazione del P.P.

Art. 21

Trasferimento delle obbligazioni dei Compartisti

1. I Compartisti potranno cedere a terzi in tutto od in parte ed a qualsiasi titolo la proprietà delle aree ricomprese nel comparto di lottizzazione con l'obbligo di trasferire la connessa posizione giuridica di Compartista; in tal caso l'avente o gli aventi causa si sostituiranno ad ogni effetto ai Compartisti, assumendo solidalmente tutte le obbligazioni dalla presente convenzione poste a carico della dante causa.

2. La facoltà di cui al co. 1 è sin d'ora riconosciuta anche a ciascun avente causa dei Compartisti con l'osservanza delle stesse condizioni ivi stabilite.

Art. 22

Spese ed oneri

1. Ai sensi dell'art. 28, co. 5, alinea, l. 17.8.1942, n. 1150, e successive modifiche ed integrazioni, la presente convenzione sarà trascritta sui registri immobiliari affinché le obbligazioni ivi assunte dalle parti siano conoscibili da ogni terzo interessato.

Tutte le spese relative e conseguenti alla stipula della presente convenzione, ivi comprese quelle concernenti la trascrizione di cui al co. 1, sono assunte a proprio carico dal Compartista 1, il quale si riserva di richiedere ogni più opportuna agevolazione fiscale.

Art. 23

Rinvio

1. Per tutto quanto non previsto dalla presente convenzione le parti rinviano alla vigente disciplina legislativa e regolamentare statale, regionale e comunale.

PATTI DELLA CESSIONE

1) Quanto oggetto di cessione viene trasferito nello stato suo di fatto e di diritto, a corpo e non a misura, con diritti, azioni, ragioni, accessioni e pertinenze, servitù attive e passive, con la garanzia della piena, esclusiva ed assoluta proprietà e disponibilità, libero da oneri, pesi, vincoli, livelli ed usi civici, da iscrizioni e trascrizioni pregiudizievoli, nonchè da privilegi anche fiscali, **fatta eccezione per quanto sopra detto.**

2) La Parte cedente garantisce che non vi sono persone cui spetti diritto di prelazione e conseguentemente di riscatto su quanto oggetto della presente compravendita.

3) Il trasferimento della proprietà e' immediato mentre quelle del possesso ed utile godimento ad ogni conseguente effetto utile ed oneroso e' rinviato, sempre come sopra precisato.

4) Agli effetti della Legge 47/85, sue integrazioni e modifiche, il "COMUNE DI FLERO" ha prodotto il certificato di destinazione urbanistica relativo alle aree cedute col presente atto rilasciato dal medesimo Comune in data 9 maggio 2014 Prot. n.ro 0002939 che, in originale, si allega al presente atto sotto la lettera **=D=**, dichiarando altresì la rappresentante del detto Comune che dal giorno del suo rilascio non sono intervenute modificazioni agli strumenti urbanistici e che non si tratta di area ricadente nell'ambito di applicazione della legge 353/2000 (terreni percorsi dal fuoco).

COSTITUZIONE DI SERVITU'

A favore del "COMUNE DI FLERO" viene costituita dai Compartisti servitu' di posa e manutenzione di impianti tecnologici:

= a carico di parte dell'area urbana identificata nel Catasto

dei Fabbricati come segue:

Comune di: Flero

Sezione NCT, Foglio 11

M.N. 125 (centoventicinque) sub. 4 (quattro) Via Giorgio La Pira - Piano T. - area urbana - mq. 922;

**(di proprieta' della Societa' "SE.TA.L. SERVIZIO TAGLIO E
COMMERCIO LAMIERE S.R.L."**

= a carico di **parte** del cortile ricompreso nell'U.I.U.
identificata nel Catasto dei Fabbricati come segue:

Comune di: Flero

Sezione NCT, Foglio 11

**M.N. 35 (trentacinque) sub. 1 (uno) Via Giorgio La Pira n. 30
- Piano T. cat. D/1 R.C.E. 12.394,97;**

(di proprieta' della Societa' "EUROINVESTIMENTI S.R.L.")

Per la migliore identificazione della detta servitu' si allega
di nuovo al presente atto, sotto la lettera **=E=**, l'elaborato
planimetrico ove le porzioni sopra indicate ed interessate
dalla detta servitu' sono colorate in rosso.

**Ai sensi e per gli effetti dell'art.29 comma 1 bis della Legge
52/1985, come modificato dal Decreto Legge n.ro 78/2010,
convertito in Legge 122/2010:**

= a migliore identificazione dell'U.I.U. al mappale 35/1
oggetto, per quanto riguarda la corte, della presente
costituzione di servitu' si fa riferimento alla planimetria
catastale, acquisita al sistema informatico, che si allega al
presente atto, previa approvazione e sottoscrizione delle
Parti contraenti, sotto la lettera **=F=**, corrispondente, detta
planimetria, ai dati catastali;

= la Parte concedente la servitu' dichiara, ed il "Comune" ne
prende atto, che i dati catastali e la planimetria relativi al
bene in oggetto sono conformi allo stato di fatto dei luoghi
ed in particolare che non sussistono difformita' che,
influendo sulla consistenza o sulla destinazione o sulla
rendita catastale, siano tali da rendere necessaria la
presentazione di una nuova planimetria catastale;

= io Notaio rogante attesto che detta U.I.U. risulta intestata
catastalmente alla Parte concedente in conformita' alle
risultanze dei Registri Immobiliari.

Per quanto riguarda l'area urbana al mappale 125/4 parimenti
oggetto di servitu' le Parti contraenti dichiarano che non
sussistono i presupposti per l'applicazione della norma in
oggetto.

PATTI COMUNI ALLE CONVENZIONI

= Spese e tasse tutte del presente atto sono a carico di
"SE.TA.L. SERVIZIO TAGLIO E COMMERCIO LAMIERE S.R.L.".

Le presenti operazioni non sono soggette ad I.V.A.

= La signora FIORINI IRENE quale rappresentante del "COMUNE DI
FLERO" ed il signor BETTINZOLI ANGELO quale rappresentante

delle Societa' "EUROINVESTIMENTI S.R.L." e "SE.TA.L. SERVIZIO TAGLIO E COMMERCIO LAMIERE S.R.L.", essendo stati da me Notaio ammoniti sulle sanzioni penali previste dall'art.76 del D.P.R. 445/2000 per le dichiarazioni mendaci, **dichiarano che le presenti operazioni sono state concluse senza alcuna spesa di mediazione.**

= Ai fini del repertorio e della registrazione le Parti contraenti dichiarano che la cessione delle aree e la costituzione della servitu' hanno un valore di € 17.000,00 di cui Euro 1.000,00 per la costituzione di servitu'.

= In quanto occorrer possa le Parti rinunciano ad ogni diritto di ipoteca legale.

Quest'atto,

dattiloscritto ai sensi di legge da persona di mia fiducia sotto mia direzione e da me notaio completato a mano, omessa la lettura degli allegati per volontà delle Parti costituitesi, ho letto alle stesse ed esse, a mia richiesta, lo hanno dichiarato conforme alla loro volontà in fede di che, meco notaio, lo sottoscrivono qui in calce ed in margine agli altri fogli nonche' in calce agli allegati, fatta eccezione per l'allegato =D=, essendo le ore undici.

Occupi

lo scritto trenta facciate fin qui di otto fogli.

F.to: Bettinzoli Angelo - Irene Fiorini - Chiara Zichichi
Notaio (L.S.)

ESTRATTO MAPPA CATASTALE - Scala 1:1000



ESTRATTO PIANO DI GOVERNO DEL TERRITORIO - Scala 1:2000



<p>Ing. Lidia Zanardi Via della Libertà 244 20135 Firenze P.IVA 02874340173 cod. 0300130037</p>		PROGETTISTA:	
<p>Comune: SE.TA.L. srl Via G. La Pira n. 30 - Flero (BS) C.F. - P.IVA 02874340173</p>		Firma:	
<p>OGGETTO: PIANO PARTICOLAREGGIATO P.P.2 "SE.TA.L." Fabbricati siti in Flero Via G. La Pira - Via Don Masestrini</p>		<p>TAVOLA 9 ESTRATTO MAPPA CATASTALE ESTRATTO P.G.T.</p>	
<p>DATA 25/11/2013</p>		<p>DISEGNO: Planimetria</p>	
<p>SCALA: 1:2000 - 1:2000</p>			

PLANIMETRIA GENERALE SCALA 1:500
SOTTOSERVIZI



FOTO 4



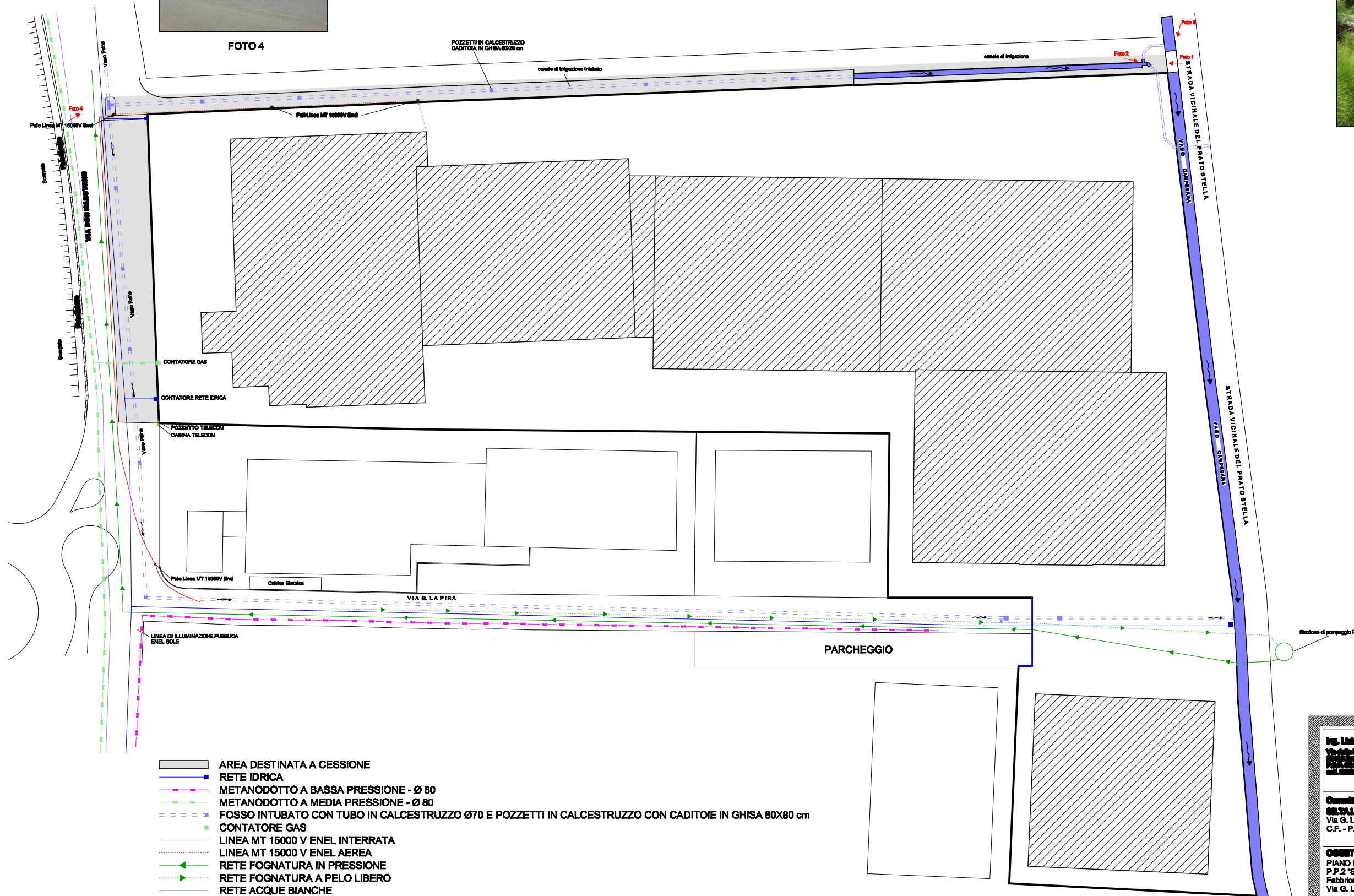
FOTO 1



FOTO 2



FOTO 3



- AREA DESTINATA A CESSIONE
- RETE IDRICA
- METANODOTTO A BASSA PRESSIONE - Ø 80
- METANODOTTO A MEDIA PRESSIONE - Ø 80
- FOSSO INTUBATO CON TUBO IN CALCESTRUZZO Ø70 E POZZETTI IN CALCESTRUZZO CON CADITOIE IN GHISA 80X80 cm
- CONTATORE GAS
- LINEA MT 15000 V ENEL INTERRATA
- LINEA MT 15000 V ENEL AEREA
- RETE FOGNATURA IN PRESSIONE
- RETE FOGNATURA A PELO LIBERO
- RETE ACQUE BIANCHE

Ing. Loris Zamboni Via G. La Pira n. 30 - Fiero (BS) C.F. - P.I.V.A. 02874340173		PROGETTISTA :	
CONSULTOR : SE.T.A.L. srl Via G. La Pira n. 30 - Fiero (BS) C.F. - P.I.V.A. 02874340173		PIANO :	
OGGETTO : PIANO PARTICOLAREGGIATO P.P.2 "SE.T.A.L." Fabbricati siti in Fiero Via G. La Pira - Via Don Maestri		TAVOLA 7 SOTTOSERVIZI	DENOMINAZIONE Planimetria
DATA : 28/11/2013		SCALA : 1:500	

AZIENDA AGRICOLA
Il Verde Mariani

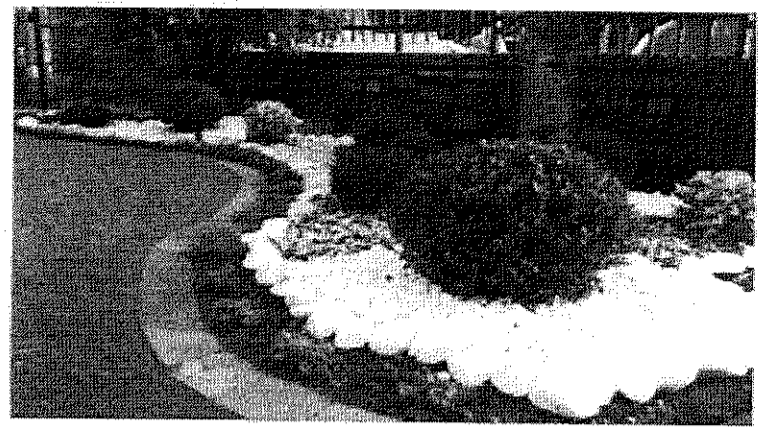
PROGETTA E REALIZZA IL VERDE

Via dei terreni freddi n.1 - 25020 Flero (BS) - Tel. e Fax 030/5056634
P.IVA 03215610175 e C.F. MRNMRC69L23B157H

Azienda Associata
Associazione
Florovivaisti Bresciani

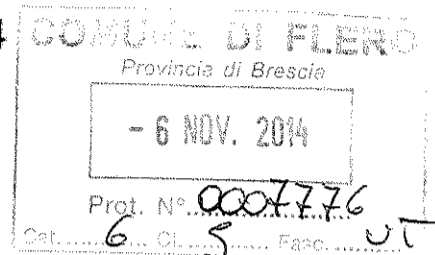


www.ilverdemariani.com
ilverdemariani@gmail.com
ilverdemariani@certificatapec.it



SERVIZI: Realizzazione e manutenzione di giardini pubblici e privati
Irrigazioni automatiche - Difesa Fitosanitaria - Micro iniezioni
Potatura e/o abbattimento alberi con ausilio di piattaforma
ASSORTIMENTO: Melograni, Olivi, Sugheri, Corbezzoli, Palme

Flero 04 11 2014



All'attenzione dell'architetto Laura Rossetti

Con la presente intendo comunicare le mie osservazioni a riguardo del prossimo esproprio dovuto al passaggio della TAV :

vorrei specificare che i mappali n° 163 - 164 - 65 ,non sono semplicemente seminativi "asciutti",ma irrigui.

Infatti nel mappale n° 162, è presente un pozzo irriguo regolarmente registrato a nome di Mariani Ivan e Mariani Marco e del quale giusto quest'anno è stata rinnovata la concessione per il prelievo delle acque.Tale pozzo andrà da loro necessariamente ricostruito a sud della struttura .

Altra cosa da evidenziare è che il mappale n° 163 che rappresenta la strada bianca agricola di servizio,non è riportato nella parte a sud del tracciato ! Va dunque reinserito.

Altro quesito : che ne sarà dei mappali n° 163 e 164 ? verranno ripiantumati ?

Per ultimo ma non certo per importanza , desidero porre l'attenzione sull'angolo in alto a sinistra del mappale n° 65 : possibile che non ci sia una soluzione per non rovinare ulteriormente un appezzamento già notevolmente ridotto ?? Quella spigolatura non può essere ristretta e restare fuori dal mappale? Riuscite ad immaginare la forma di quella testata del campo dopo che sarà stata costruita anche la strada bianca di campagna con curva e controcurva?

Mi auguro riusciate a far presente queste mie osservazioni e spero di essere stato chiaro nell'esposizione delle problematiche,per ora non ho altro da aggiungere.

Grazie per l'attenzione e resto in attesa di riscontri

Marco Mariani

AZIENDA AGRICOLA

Il Verde Mariani

di Mariani Marco

Via Dei Terreni Freddi, 1 - 25020 FLERO(BS)

Tel.030 2761179

P.IVA:03215610175 - C.F.:MRNMRC69L23B157H



Spett.le
Società Italferr S.p.A.
al Responsabile della unità organizzativa
costruzioni
Via Vito Giuseppe Galati, 71
00155 Roma

p.c.
Spett.le
Comune di Flero
Att.ne Sig. Sindaco
Piazza IV Novembre
25020 Flero (BS)

p.c.
Spett.le
CEPAV 2
Via Sorbanella, 30 25125 Brescia

RACCOMANDATA A/R

Oggetto: Avviso di Avvio del procedimento finalizzato alla dichiarazione di Pubblica Utilità conseguente all'approvazione del P.D. "Corridoio Plurimodale Padano" Asse ferroviario Torino – Trieste sul corridoio 5 Lione – Kiev, linea ferroviaria AV/AC Milano-Verona, lotto funzionale Bs-Vr (CUPJU1C07000000001) OSSERVAZIONI, COMUNE DI FLERO, N.P.P. 55- 58.

I sottoscritti

- Alba Stella Zanotti nata a Brescia il 15 marzo 1958 c.f. ZNT LST 58C55 B157D, residente in Brescia, via Martino Franchi n.18;
- Angelo Zanotti nato a Brescia il 29 novembre 1959 c.f. ZNT NGL 59S29 B157N, residente in Flero Cascina Caselle;
- Giuseppe Zanotti nato a Brescia il 18 maggio 1962 c.f. ZNT GPP 62E18 B157N, residente in Flero, Cascina Caselle;
- Beniamino Zanotti nato a Bagnolo Mella il 28 dicembre 1930 c.f. ZNT BMN 30T28 A569I, residente in Flero, Cascina Caselle;

proprietari dei terreni su cui opera l'Azienda Agricola Zanotti Giuseppe, sita in Flero, via Caselle - cascina Caselle, ad indirizzo produttivo cerealicolo, vivaistico di pregio, con terreni recentemente livellati, a seguito della presa visione del progetto in oggetto ed in particolare delle tavole denominate:

- Atmosfera: fronte avanzamento lavori, ubicazione delle mitigazioni – tavola 13 da Km 81+400 a Km 85+930 (IN05 00 D E2 P5 IM0001 013 0) identificata di seguito come **Tavola 13**,

e

- Piano particellare di esproprio per C.D.S. linea ferroviaria Comune di Flero tav. 3 di 3 (IN05 00 D E2 P6 AQ0000 133 0) identificata di seguito come **Tavola 133**,

visto l'avvio del procedimento finalizzato alla dichiarazione di pubblica utilità conseguente all'approvazione del progetto definitivo della tratta AV/AC Milano-Verona lotto funzionale Brescia-Verona, presentano le seguenti

OSSERVAZIONI:

- sui terreni di proprietà sono presenti alberi di pregio quali ippocastani, noci, querce e il progetto così come alla **Tavola 13** richiederebbe l'eliminazione di alcuni di questi;
- nei terreni a Sud del tracciato della corda molle (progetto A.C.P.) sono in essere delle colture vivaistiche sensibili non identificate e specificate in progetto;
- il progetto alla **Tavola 13** configura la presenza di molti reliquati (piccole aree e appezzamenti di terreno) non accessibili o non coltivabili ed irrigabili. Le osservazioni che seguono potrebbero servire ad evitare alcuni di questi danni colturali e ad ottenere dei risparmi nelle realizzazioni delle opere accessorie alla ferrovia;
- i vincoli urbanistici introdotti dalla realizzanda ferrovia, riducono le possibilità di sviluppo aziendale e eventuali future zone a destinazione diversa da quella agricola;
- la presenza in prossimità della strada pubblica ma all'interno della ns. proprietà di un'edicola votiva (santella) meta frequente dei cittadini del comune.

Inoltre, gli scriventi fanno notare come sui terreni di loro proprietà sia prevista la realizzazione di opere quali:

- rotonda asfaltata,
- strade di cantiere,
- aree tecniche,
- aree di stoccaggio,
- strade di ricucitura,
- deviazione di strade e corsi d'acqua,
- aree mitigazione.

Tali costruzioni incidono in modo negativo e importante sconfigurando l'andamento organizzativo e produttivo dell'azienda e, di conseguenza, quello economico. Questo determina la formazione di terreni con forma irregolare, difficili da coltivare ed irrigare, parti di terreno residuo che risultano difficilmente raggiungibili e meno produttivi e la riduzione della superficie aziendale complessiva che rende meno ammortizzabili gli investimenti già effettuati e riduce la possibilità di effettuare di nuovi.

A seguito di tali considerazioni con la presente si chiede:

- a) **Tavola 133**: la rotonda (punto A ALLEGATO 1) e la strada identificata al (punto A ALLEGATO 2) non vengano realizzate, ma si utilizzi, per raggiungere via G. La Pira, la strada in disuso – ex via Caselle (Punto B ALLEGATO 2) – e la strada chiamata Prato Stella già esistente (Punto C ALLEGATO 2) e da

riqualificare. Tale operazione ridurrebbe sensibilmente l'utilizzo di terreno agricolo, il costo delle opere senza variare lo sbocco della strada (via La Pira) e eviterebbe la demolizione dell'edicola votiva posta su via Caselle;

- b) i tratti di strada identificati al punto B ALLEGATO 1 e al punto D ALLEGATO 2 siano sostituiti con una strada (punto E ALLEGATO 2) parallela all'asse ferroviario fino ad incontrare la strada in disuso (ex via Caselle) e vengano eliminate le sacche di area, retinate come area di stoccaggio, (punto C ALLEGATO 1) in corrispondenza degli attraversamenti delle acque;
- c) compensare a prezzo d'esproprio ivi comprese le maggiorazioni di legge tutte le aree rese inaccessibili e inutilizzabili dal punto di vista agricolo intercluse tra la corda molle e la costruenda ferrovia e in piste e aree di cantiere poiché per pezzatura, conformazione ed ubicazione non saranno più proficuamente atte all'attività agricola;
- d) **Tavola 133:** la linea parallela e staccata dal tracciato (indicata in color verde chiaro – mitigazione ambientale) (punti F ALLEGATO 2) venga resa adiacente alle altre aree espropriate;
- e) **Tavola 133:** il fosso (punti G ALLEGATO 2) , intercluso tra due aree espropriate, venga riposizionato a sud delle aree espropriate per un suo corretto utilizzo irriguo e realizzato con canalette in cemento prefabbricate complete di paratoie e bocchette;
- f) vengano realizzate le barriere antirumore a sud del tracciato della ferrovia (foglio 12, mappali 242 – 274 – 249 – 253);
- g) oltre alla realizzazione dell'attraversamento dell'acqua per irrigazione, come previsto dalla **Tavola 13** (Km 82+630), venga effettuato un ulteriore attraversamento per irrigazione a pioggia con tubazione in pressione proseguendo quello già eseguito per l'attraversamento della corda molle;
- h) la barriera antipolvere (BAP-066) sia realizzata su tutto il fronte fino al sottopasso del Km 82+500;
- i) l'area di stoccaggio prevista nel mappale 242 (punto D ALLEGATO 1) venga spostata sul terreno indicato dal mappale 241, sempre di nostra proprietà, posto a Ovest del sottopasso o ulteriormente più a occidente. Questo porterebbe ad un minore impatto dal punto di vista agricolo ed eviterebbe danni alle colture vivaistiche esistenti;
- j) non vengano realizzati i tratti di strada di ricucitura a Nord del tracciato (punti E ALLEGATO 1), all'altezza del Km 82+999 di cui non si comprendono i motivi di progettazione e non hanno senso in mezzo al terreno vista la presenza di altre strade e/o accessi;
- k) venga realizzato, a vostre spese, un pozzo in sostituzione di quello esistente al mappale 241 del foglio 12.
- l) Garantire sempre e comunque l'accesso e l'irrigazione di tutti i terreni;
- m) Il ripristino delle aree di cantiere, piste e le occupazioni dei terreni, il livellamento e la depurazione di ogni residuo di cantiere ivi incluse pietre e materiali di riporto.

Cogliamo l'occasione per segnalare che l'azienda agricola Zanotti Giuseppe conduce, quale affittuario coltivatore diretto anche tutti i terreni contraddistinti nel predetto comune (Flero) con il numero di piano particellare 31, per cui le presenti osservazioni devono intendersi, per quanto di nostra competenza, anche a questi terreni.

Si allegano alla presente:

- ALLEGATO 1 tratto da TAVOLA 13
- ALLEGATO 2 tratto da TAVOLA 133

Brescia, 25 novembre 2014

In fede

Zanotti Alba Stella

Zanotti Angelo

Zanotti Giuseppe

Zanotti Beniamino

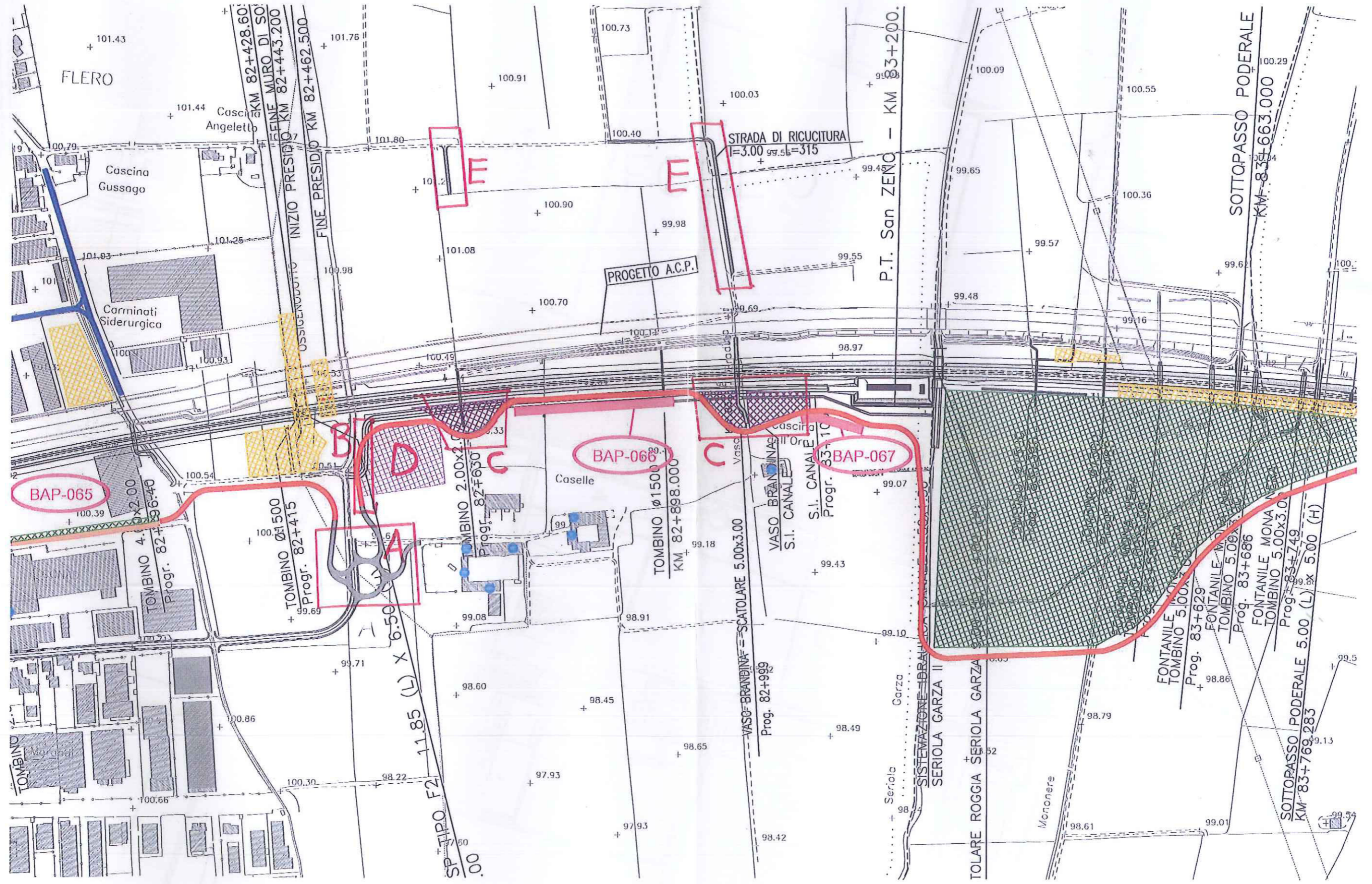
N.B. Per comunicazioni fare riferimento a:

Zanotti Angelo 335.6622349
mail angelo@angelozanotti.it
PEC angelo.zanotti@ingpec.eu
Tel 030.2452423

Zanotti Giuseppe 335.6718643
mail info@agzanotti.it
Fax 030.2541081

Via Caselle, Cascina Caselle
25020 Flero (BS)

ALLEGATO 1



FOGLIO 8



VERONA
→



Spett.le
Società Italferr S.p.A.
al Responsabile della unità organizzativa
costruzioni
Via Vito Giuseppe Galati, 71
00155 Roma

p.c.
Spett.le
Comune di Flero
Att.ne Sig. Sindaco
Piazza IV Novembre
25020 Flero (BS)

p.c.
Spett.le
CEPAV 2
Via Sorbanella, 30 25125 Brescia

RACCOMANDATA A/R

Oggetto: Avviso di Avvio del procedimento finalizzato alla dichiarazione di Pubblica Utilità conseguente all'approvazione del P.D. "Corridoio Plurimodale Padano" Asse ferroviario Torino – Trieste sul corridoio 5 Lione – Kiev, linea ferroviaria AV/AC Milano-Verona, lotto funzionale Bs-Vr (CUPJU1C07000000001) OSSERVAZIONI, COMUNE DI FLERO, N.P.P. 55- 58.

I sottoscritti

- Alba Stella Zanotti nata a Brescia il 15 marzo 1958 c.f. ZNT LST 58C55 B157D, residente in Brescia, via Martino Franchi n.18;
- Angelo Zanotti nato a Brescia il 29 novembre 1959 c.f. ZNT NGL 59S29 B157N, residente in Flero Cascina Caselle;
- Giuseppe Zanotti nato a Brescia il 18 maggio 1962 c.f. ZNT GPP 62E18 B157N, residente in Flero, Cascina Caselle;
- Beniamino Zanotti nato a Bagnolo Mella il 28 dicembre 1930 c.f. ZNT BMN 30T28 A569I, residente in Flero, Cascina Caselle;

proprietari dei terreni su cui opera l'Azienda Agricola Zanotti Giuseppe, sita in Flero, via Caselle - cascina Caselle, ad indirizzo produttivo cerealicolo, vivaistico di pregio, con terreni recentemente livellati, a seguito della presa visione del progetto in oggetto ed in particolare delle tavole denominate:

- Atmosfera: fronte avanzamento lavori, ubicazione delle mitigazioni – tavola 13 da Km 81+400 a Km 85+930 (IN05 00 D E2 P5 IM0001 013 0) identificata di seguito come **Tavola 13**,

e

- Piano particellare di esproprio per C.D.S. linea ferroviaria Comune di Flero tav. 3 di 3 (IN05 00 D E2 P6 AQ0000 133 0) identificata di seguito come **Tavola 133**,

visto l'avvio del procedimento finalizzato alla dichiarazione di pubblica utilità conseguente all'approvazione del progetto definitivo della tratta AV/AC Milano-Verona lotto funzionale Brescia-Verona, presentano le seguenti

OSSERVAZIONI:

- sui terreni di proprietà sono presenti alberi di pregio quali ippocastani, noci, querce e il progetto così come alla **Tavola 13** richiederebbe l'eliminazione di alcuni di questi;
- nei terreni a Sud del tracciato della corda molle (progetto A.C.P.) sono in essere delle colture vivaistiche sensibili non identificate e specificate in progetto;
- il progetto alla **Tavola 13** configura la presenza di molti reliquati (piccole aree e appezzamenti di terreno) non accessibili o non coltivabili ed irrigabili. Le osservazioni che seguono potrebbero servire ad evitare alcuni di questi danni colturali e ad ottenere dei risparmi nelle realizzazioni delle opere accessorie alla ferrovia;
- i vincoli urbanistici introdotti dalla realizzanda ferrovia, riducono le possibilità di sviluppo aziendale e eventuali future zone a destinazione diversa da quella agricola;
- la presenza in prossimità della strada pubblica ma all'interno della ns. proprietà di un'edicola votiva (santella) meta frequente dei cittadini del comune.

Inoltre, gli scriventi fanno notare come sui terreni di loro proprietà sia prevista la realizzazione di opere quali:

- rotonda asfaltata,
- strade di cantiere,
- aree tecniche,
- aree di stoccaggio,
- strade di ricucitura,
- deviazione di strade e corsi d'acqua,
- aree mitigazione.

Tali costruzioni incidono in modo negativo e importante sconfigurando l'andamento organizzativo e produttivo dell'azienda e, di conseguenza, quello economico. Questo determina la formazione di terreni con forma irregolare, difficili da coltivare ed irrigare, parti di terreno residuo che risultano difficilmente raggiungibili e meno produttivi e la riduzione della superficie aziendale complessiva che rende meno ammortizzabili gli investimenti già effettuati e riduce la possibilità di effettuare di nuovi.

A seguito di tali considerazioni con la presente si chiede:

- a) **Tavola 133**: la rotonda (punto A ALLEGATO 1) e la strada identificata al (punto A ALLEGATO 2) non vengano realizzate, ma si utilizzi, per raggiungere via G. La Pira, la strada in disuso – ex via Caselle (Punto B ALLEGATO 2) – e la strada chiamata Prato Stella già esistente (Punto C ALLEGATO 2) e da

riqualificare. Tale operazione ridurrebbe sensibilmente l'utilizzo di terreno agricolo, il costo delle opere senza variare lo sbocco della strada (via La Pira) e eviterebbe la demolizione dell'edicola votiva posta su via Caselle;

- b) i tratti di strada identificati al punto B ALLEGATO 1 e al punto D ALLEGATO 2 siano sostituiti con una strada (punto E ALLEGATO 2) parallela all'asse ferroviario fino ad incontrare la strada in disuso (ex via Caselle) e vengano eliminate le sacche di area, retinate come area di stoccaggio, (punto C ALLEGATO 1) in corrispondenza degli attraversamenti delle acque;
- c) compensare a prezzo d'esproprio ivi comprese le maggiorazioni di legge tutte le aree rese inaccessibili e inutilizzabili dal punto di vista agricolo intercluse tra la corda molle e la costruenda ferrovia e in piste e aree di cantiere poiché per pezzatura, conformazione ed ubicazione non saranno più proficuamente atte all'attività agricola;
- d) **Tavola 133:** la linea parallela e staccata dal tracciato (indicata in color verde chiaro – mitigazione ambientale) (punti F ALLEGATO 2) venga resa adiacente alle altre aree espropriate;
- e) **Tavola 133:** il fosso (punti G ALLEGATO 2) , intercluso tra due aree espropriate, venga riposizionato a sud delle aree espropriate per un suo corretto utilizzo irriguo e realizzato con canalette in cemento prefabbricate complete di paratoie e bocchette;
- f) vengano realizzate le barriere antirumore a sud del tracciato della ferrovia (foglio 12, mappali 242 – 274 – 249 – 253);
- g) oltre alla realizzazione dell'attraversamento dell'acqua per irrigazione, come previsto dalla **Tavola 13** (Km 82+630), venga effettuato un ulteriore attraversamento per irrigazione a pioggia con tubazione in pressione proseguendo quello già eseguito per l'attraversamento della corda molle;
- h) la barriera antipolvere (BAP-066) sia realizzata su tutto il fronte fino al sottopasso del Km 82+500;
- i) l'area di stoccaggio prevista nel mappale 242 (punto D ALLEGATO 1) venga spostata sul terreno indicato dal mappale 241, sempre di nostra proprietà, posto a Ovest del sottopasso o ulteriormente più a occidente. Questo porterebbe ad un minore impatto dal punto di vista agricolo ed eviterebbe danni alle colture vivaistiche esistenti;
- j) non vengano realizzati i tratti di strada di ricucitura a Nord del tracciato (punti E ALLEGATO 1), all'altezza del Km 82+999 di cui non si comprendono i motivi di progettazione e non hanno senso in mezzo al terreno vista la presenza di altre strade e/o accessi;
- k) venga realizzato, a vostre spese, un pozzo in sostituzione di quello esistente al mappale 241 del foglio 12.
- l) Garantire sempre e comunque l'accesso e l'irrigazione di tutti i terreni;
- m) Il ripristino delle aree di cantiere, piste e le occupazioni dei terreni, il livellamento e la depurazione di ogni residuo di cantiere ivi incluse pietre e materiali di riporto.

Cogliamo l'occasione per segnalare che l'azienda agricola Zanotti Giuseppe conduce, quale affittuario coltivatore diretto anche tutti i terreni contraddistinti nel predetto comune (Flero) con il numero di piano particellare 31, per cui le presenti osservazioni devono intendersi, per quanto di nostra competenza, anche a questi terreni.

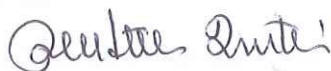
Si allegano alla presente:

- ALLEGATO 1 tratto da TAVOLA 13
- ALLEGATO 2 tratto da TAVOLA 133

Brescia, 25 novembre 2014

In fede

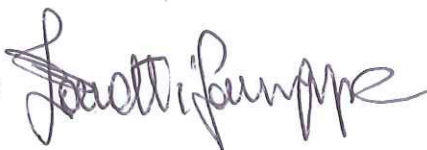
Zanotti Alba Stella



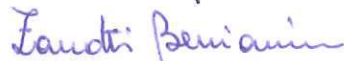
Zanotti Angelo



Zanotti Giuseppe



Zanotti Beniamino



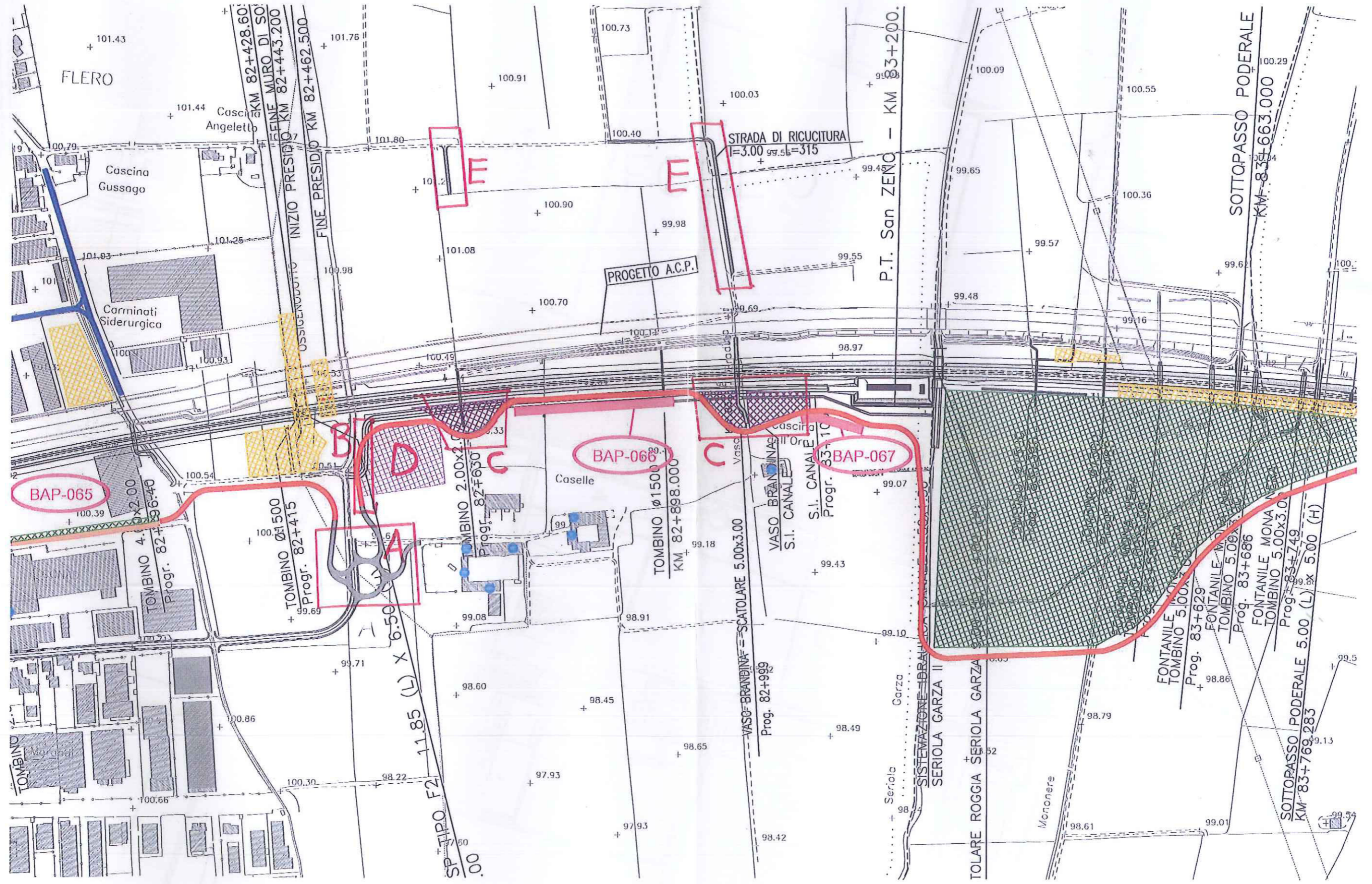
N.B. Per comunicazioni fare riferimento a:

Zanotti Angelo 335.6622349
mail angelo@angelozanotti.it
PEC angelo.zanotti@ingpec.eu
Tel 030.2452423

Zanotti Giuseppe 335.6718643
mail info@agzanotti.it
Fax 030.2541081

Via Caselle, Cascina Caselle
25020 Flero (BS)

ALLEGATO 1



FOGLIO 8



SAIANI GIACOMO

Via G. La Pira, 18

25020 FLERO (BS)

Flero, 25/11/2014

Raccomandata a.r.

Spett.le

Società Italferr Spa

Via Vito Giuseppe Galati 71

00155 ROMA

C.a. Unità Organizzativa Costruzioni

Raccomandata Pec

e p.c. al Sindaco del Comune di Flero

protocollo@pec.comune.flero.bs.it

Oggetto: OSSERVAZIONE - cantierizzazione TAV tratta Rovato/Montichiari

Elenco ditte n. piano 53 – Via G. La Pira in Flero (BS) Sez. NCT FG. 11 MAPP. 31

Con riferimento a quanto indicato sui disegni progettuali siamo a comunicarVi che la nostra strada "via Giorgio La Pira", è strada privata, chiusa ad accesso esclusivo dei residenti ed utenti delle attività produttive ivi esistenti.

Come previsto dal PGT attuale la strada resterà chiusa per sempre in quanto l'attuale amministrazione non ha più intenzione di proseguire con l'ampliamento di Via G. La Pira.

Ci opponiamo pertanto a quanto progettato con riferimento ai lavori che intendete effettuare sulla ns. via G. La Pira.

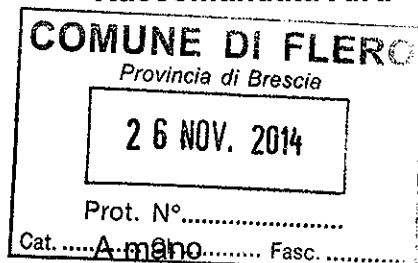
Distinti saluti.

SAIANI GIACOMO



Flero, 26 novembre 2014

Raccomandata A.R.



e p.c.

Spett.le
ITALFERR
c.a. Sig. Responsabile
Unità Organizzativa Costruzioni
via G. Galati, 71
00155 ROMA

Spett.le
COMUNE di FLERO
c.a. Sig. Responsabile
Ufficio Tecnico
via IV Novembre, 15
25020 FLERO (BS)

Oggetto: Linea A.V./A.C. TORINO-VENEZIA
Tratta MILANO-VERONA Lotto Funzionale Brescia-Verona
Osservazioni relative alle previsioni espropriative
in Comune di Flero CT foglio 11 mappali 345,393

La ditta scrivente, proprietaria degli immobili in oggetto, ha avuto notizia dal Comune di Flero nei giorni scorsi che gli stessi sono interessati da previsioni di esproprio, di demolizione, di asservimento per pubblica utilità e di vincoli urbanistici di rispetto.

Su detti immobili è insediata fin dagli anni '70 del secolo scorso, con attività propria e tramite ditta collegata (Bresciana Lavorazione Tubi Srl), un'unità produttiva che impiega circa 50 addetti.

L'area di proprietà si estende per oltre 34.000 mq con sussistenti capannoni industriali sviluppati per più di 4.000 mq.

Le segnalate previsioni espropriative-demolitorie-vincolistiche comporterebbero la definitiva cessazione dell'attività con l'immaginabile conseguenza di distruzione di consolidati valori imprenditoriali e di perdita di occupazione.

Allo stato nessuna delle Autorità competenti si è curata di reperire un'idonea area sostitutiva e/o di prefigurare l'indennità d'esproprio.

Si osserva pertanto l'assoluta urgenza che le Amministrazioni in indirizzo promuovano iniziative atte a garantire la sopravvivenza aziendale, anche tramite delocalizzazione delle ditte interessate senza soluzione di continuità.

Restando a disposizione per ogni opportuno convegno sul punto, si inviano distinti saluti