

Da: A: GAB Archivio Gabinetto
Inviato: lunedì 26 gennaio 2015 12:40
A: A: DVA-UDG
Oggetto: 2015 - 1459
Allegati: 1459.pdf



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio
del Mare - D.G. Valutazioni e Autorizzazioni Amb

E.prot DVA-2015-0002218 del 27/01/2015

RITIRARE ORIGINALE

A.O.O. - Ufficio di Gabinetto - Mattm
Servizio per la tenuta del protocollo informatico,
della gestione dei flussi documentali e degli archivi

 Tuteliamo l'ambiente! Non stampate se non necessario.



Dorazi Gloria

Da: PEC - Ottella [ottella@legalmail.it]
Inviato: mercoledì 21 gennaio 2015 11.06
A: segreteria.ministro@pec.minambiente.it
Oggetto: l: Montresor / TAV
Allegati: allegati.zip; Osservazioni 21-1-15.pdf

Gent. Sigg.,

troverete in allegato le osservazioni al progetto TAV, Tratta Brescia-Verona, relative alle proprietà di Guidi Rosanna, Montresor Giovanni, Montresor Lidia, Montresor Francesco, Montresor Lucia e Montresor Michele, Ottella Azienda Agricola ed Impresa Agricola Montresor Lidia e Francesco.

Cordiali saluti.

Francesco Montresor



OTTELLA
di Francesco e Michele Montresor
Società Senaplice Agraria
tel. 045 7551950 fax. 045 7551399
e-mail: info@ottella.it

LA SEGRETERIA PARTICOLARE DEL MINISTRO
*Ministero dell'Ambiente e della Tutela
del Territorio e del Mare*

21.01.15 *P. Quillico*

MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA
DEL TERRITORIO E DEL MARE
Uffici di diretta collaborazione del Ministro

REGISTRO UFFICIALE - INGRESSO
Prot. 0001459/GAB del 26/01/2015



Dorazi Gloria

Da: Per conto di: ottella@legalmail.it [posta-certificata@legalmail.it]
Inviato: mercoledì 21 gennaio 2015 11.28
A: segreteria.ministro@pec.minambiente.it
Oggetto: POSTA CERTIFICATA: I: Montresor / TAV
Allegati: daticert.xml; postacert.eml (12,7 MB)
Firmato da: posta-certificata@legalmail.it

Messaggio di posta certificata

Il giorno 21/01/2015 alle ore 11:28:08 (+0100) il messaggio "*I: Montresor / TAV*" è stato inviato da "ottella@legalmail.it" indirizzato a:
segreteria.ministro@pec.minambiente.it

Il messaggio originale è incluso in allegato.

Identificativo messaggio: 1123365780.1532165102.1421836088599vliaspec04@legalmail.it

L'allegato daticert.xml contiene informazioni di servizio sulla trasmissione

Legalmail certified email message

On 2015-01-21 at 11:28:08 (+0100) the message "*I: Montresor / TAV*" was sent by "ottella@legalmail.it" and addressed to:
segreteria.ministro@pec.minambiente.it

The original message is attached with the name **postacert.eml** or **I: Montresor / TAV**.

Message ID: 1123365780.1532165102.1421836088599vliaspec04@legalmail.it

The daticert.xml attachment contains service information on the transmission

Verona, 21 gennaio 2015

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 PEC all'indirizzo DGSalvaguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

Via PEC all'indirizzo digianfrancesco.carlo@minambiente.it

Spett.le

Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare

C.a. del Ministro p.t.

Via PEC all'indirizzo DGSalvaguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

Via PEC all'indirizzo segreteria.ministro@pec.minambiente.it

Ill.mo

Responsabile dell'Unità Organizzativa Costruzioni della ITALFERR S.p.A.
c/o sede legale della ITALFERR S.p.A.

Via Vito Giuseppe Galati n. 71

00155 – Roma

Via PEC all'indirizzo italferr@legalmail.it

Spett.le

ITALFERR S.p.A.

Via Vito Giuseppe Galati n. 71

00155 – Roma

C.a. del legale rappresentante p.t.

Via PEC all'indirizzo italferr@legalmail.it

Spett.le

RETE FERROVIARIA ITALIANA – R.F.I. S.p.a.

Piazza della Croce Rossa n. 1

00161 – Roma

C.a. del legale rappresentante p.t.

Via PEC segreteriaacda@pec.rfi.it

OSSERVAZIONI

ex art. 183, c. 4, del D.lgs. n. 163/2006

nel procedimento per la valutazione di impatto ambientale del progetto definitivo “Infrastrutture strategiche definite dalla legge obiettivo n. 443/2001- Linea AV/AC Torino – Venezia – Tratta Milano – Verona: Lotto funzionale Brescia- Verona”

NELL'INTERESSE DI:

- **OTTELLA DI FRANCESCO E MICHELE MONTRESOR S.S.**, C.F., P.IVA e n. iscrizione al Registro delle Imprese di Verona 03867510236, con sede legale in Peschiera del Garda (VR), Località Ottella 1, Frazione: S. Benedetto di Lugana, c.a.p. 37019 (doc. 2), in persona del legale rappresentante Montresor Michele, C.F. _____, nato a _____ il _____, residente in _____ (VR), Località _____ (doc. 4);
- **SIG.RA ROSANNA GUIDI MONTRESOR**, C.F. _____, nata a _____ il _____, residente in _____ (VR), (doc. 5);
- **SIG. FRANCESCO MONTRESOR**, C.F. _____, nato a _____ (VR) il _____, residente in _____ (VR), Località _____ (doc. 6);
- **SIG.RA LIDIA MONTRESOR**, C.F. _____, nata a _____ il _____ e residente in _____ (doc. 3);
- **SIG. GIOVANNI MONTRESOR**, C.F. MNTGNN58P28L781J, nato a Verona, il _____ e residente in _____ (doc. 7);
- **SIG. MICHELE MONTRESOR**, C.F. _____, nato a _____ il _____, residente in _____, Località _____ (doc. 4);
- **SIG.RA LUCIA MONTRESOR**, C.F. _____, nata a _____, il _____, residente in _____ (doc. 8);
- **MONTRESOR LIDIA E FRANCESCO S.S.**, C.F., P.IVA e n. iscrizione al registro delle Imprese di Verona 03389850235, con sede legale in Peschiera del Garda (VR), località Ottella, Cascina Girolda, c.a.p. 37019 (doc. 1), in persona del legale rappresentante p.t. Montresor Lidia, C.F. _____, nata a _____ il _____ e residente in _____ (doc. 3);

i quali eleggono domicilio ai fini del presente procedimento presso lo Studio legale Carta Detta & Associati sito in Roma, Via del Corso n. 300, c.a.p. 00186, fax 06/45615231, P.E.C. mattia.carta@pec.it

PREMESSO CHE

- a) **La Linea AV/AC Milano-Verona** costituisce parte integrante della direttrice del Corridoio V di congiunzione lungo l'asse est-ovest dell'Europa. Ha origine dal Nodo di Milano quale prosecuzione della tratta Pioltello-Treviglio e termina all'allaccio del Nodo di Verona.

La linea AV/AC Milano-Verona si sviluppa per una lunghezza totale di circa 137 km, attraversando 31 comuni lombardi e 5 veneti.

Le interconnessioni con la linea storica esistente sono previste a: Treviglio est, Brescia ovest, Brescia est, Verona. È inoltre prevista una stazione viaggiatori per il collegamento con il futuro Aeroporto a Montichiari di Brescia.

Lo sviluppo chilometrico dell'intera tratta, comprese le interconnessioni, è di 136,770 km di cui: Km 43 in affiancamento alla futura Autostrada Milano-Bergamo-

Brescia (BreBeMi); Km 17 in affiancamento al nuovo raccordo autostradale Ospitaletto-Poncarale-Montichiari (ACP); Km 34 in affiancamento alla linea storica RFI Milano-Verona.

L'opera "Linea AV/AC Milano-Verona" si compone di 2 lotti funzionali così distinti: - Lotto funzionale Treviglio-Brescia - Lotto funzionale Brescia-Verona.

Il primo lotto funzionale (Treviglio-Brescia), in base al progetto definitivo approvato dal CIPE con delibera 81/2009, inizia in corrispondenza della punta scambi dell'interconnessione di Treviglio, si sviluppa per circa 57 km e termina in corrispondenza dell'asse del fabbricato viaggiatori della stazione Brescia centrale. L'intervento comprende anche la realizzazione di opere per le interconnessioni tra la linea ad alta velocità/alta capacità e la linea storica e l'adeguamento dei piani di stazione di Brescia scalo e Brescia centrale. Le caratteristiche tecniche del tracciato sono le seguenti: a) velocità di progetto della linea 250-300 km/h, velocità di progetto della interconnessione 160 km/h; b) pendenza massima 14,6 per mille; c) alimentazione 25 kV circa 50 Hz; d) segnalamento European Rail Traffic Management System (ERTMS)/livello.

Il secondo lotto funzionale (Brescia-Verona), in base al progetto preliminare, si sviluppa per circa 73 km tra Brescia e Verona. L'intervento comprende anche la realizzazione di 2 interconnessioni con la linea esistente lunghe complessivamente circa 7 km. L'opera è inclusa nel Corridoio TEN-T, n. 5 "Asse ferroviario Lione - Trieste - Divaca/Koper - Divaca - Lubiana - Budapest - confine Ucraina".

- b) R.F.I. S.p.A., concessionaria del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ai sensi del D.M. 138 - T 31 ottobre 2000, in quanto tale è stata delegata ad emanare tutti gli atti del procedimento espropriativo nonché ad espletare tutte le attività al riguardo previste dal D.P.R. 327/2001.

R.F.I. S.p.a. con nota n. RFI - AD/A0011/P/2003/0001193 in data 11 agosto 2003 ha incaricato la Società **ITALFERR S.p.a.** dell'espletamento delle attività di cui all'art. 6, c. 6, del D.P.R. 327/2001.

- c) Con deliberazione n. **121/2001** il CIPE ha approvato il **primo programma delle opere strategiche**, che all'allegato 1 (confermato dalla delibera CIPE n. 130/2006) include, nell'ambito del "Corridoio Purimodale Padano" tra i sistemi ferroviari, l'asse ferroviario Torino-Trieste su itinerario del Corridoio 5 Lione - Kiev (Corridoio Mediterraneo), mentre nell'allegato 2, nell'articolazione degli interventi per le Regioni Lombardia e Veneto include tra i corridoi ferroviari la tratta **AV MI-VR**.

Il progetto preliminare relativo alla linea AV/AC Milano- Verona è stato approvato, ai fini della localizzazione urbanistica e della compatibilità ambientale, dal CIPE con deliberazione del 5 dicembre 2003 n. 120.

Con deliberazione del 8 maggio 2009 n. 21 (n.b. dopo 5 anni e 5 mesi: vigeva all'epoca l'art. 9 del T.U.E. - quindi il termine massimo era di 5 anni - e non era ancora stato introdotto il comma 7-bis dell'art. 165 Codice appalti, aggiunto solo nel 2011, che ha innalzato a 7 anni la durata del vincolo) il CIPE ha confermato la delibera n. 120/2003 approvativa del progetto preliminare dell'opera con conseguente **reiterazione a decorrere dal 9 giugno 2009 del vincolo preordinato all'esproprio** sugli immobili interessati alla realizzazione della linea AV/AC Milano-Verona, ai sensi e per gli effetti

dell'art. 9 e 10 del D.P.R. 327/2001 e ss.mm.ii. e dell'art. 165 del D.Lgs. n. 163/2006 e ss.mm.ii.

Successivamente l'art. 4, c. 2, del D.L. 13 maggio 2011 n. 70, convertito con modificazione dalla Legge 12 luglio 2011 n. 106 ha introdotto il **comma 7-bis dell'art. 165 del D.Lgs. n. 163/2006** in cui è disposto che il vincolo preordinato all'esproprio delle infrastrutture strategiche di cui alla Legge n. 443 del 21 dicembre 2001 ha la durata di **sette anni**, decorrenti dalla data in cui diventa efficace la delibera del CIPE approvativa del progetto preliminare dell'opera.

L'art. 4 c. 9 del D.L. n. 70/2011, convertito con modificazione dalla Legge n. 106/2011, ha disposto che **i termini di cui al comma 7-bis dell'art. 165 del D.Lgs. n. 163/2006 si applicano anche ai progetti preliminari già approvati dal CIPE** alla data di entrata in vigore del D.L. n. 70/2011 e che, pertanto, per l'intervento in parola, il termine di validità del vincolo preordinato all'esproprio verrà a scadere l'**8 giugno 2016**.

- d) Con avviso datato 26.09.2014 è stato avviato il "procedimento finalizzato alla dichiarazione di pubblica utilità conseguente all'approvazione del progetto definitivo a cura del C.I.P.E. ai sensi dell'art. 166 d.Lgs. 12 aprile 2006 n. 163 e ss.mm.ii."
- e) Gli odierni interessati hanno presentato, come previsto dal suddetto avviso, le proprie **osservazioni sul progetto definitivo**, ai sensi dell'art. 166, Dlgs. n. 163/2006, che in questa sede devono intendersi integralmente riportate e trascritte e che si allegano alla presente (doc. 15).
- f) Dalla consultazione del sito istituzionale del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (d'ora innanzi "MATTM") si è appreso che il General Contractor Consorzio CEPAV DUE ha presentato il "Piano di Utilizzo delle Terre" redatto ai sensi del DM 161/2012 e che relativamente al suddetto piano **gli interessati possono far pervenire le proprie osservazioni entro il termine del 21 gennaio 2015** (come appunto indicato nel sito istituzionale del MATTM).

Tale adempimento si colloca in seno alla **procedura di valutazione dell'impatto ambientale ("VIA") del suddetto progetto definitivo** riguardante il "Corridoio Plurimodale Padano Asse Ferroviario Torino - Trieste sul corridoio 5 Lione Kiev (Corridoio mediterraneo) Linea ferroviaria AV/AC Milano - Verona: **Lotto funzionale Brescia - Verona**" (CUP J41C07000000001) - (Infrastruttura Strategica di interesse nazionale secondo l'art. 1 della Legge 21 dicembre 2001 n. 443 - Legge obiettivo).

Gli interventi previsti per la realizzazione dell'opera *de qua* ricadono nell'ambito della Regione Lombardia e della Regione Veneto e, relativamente a quest'ultima, precisamente nel territorio dei Comuni di Peschiera, Castelnuovo del Garda, Sona, Sommacampagna, Bussolengo e Verona.

CONSIDERATO CHE

I sottoscritti esponenti hanno interesse a presentare le proprie osservazioni in quanto rispettivamente proprietari o conduttori di terreni su cui il progetto definitivo prevede la costruzione dell'opera o che comunque dovrebbero essere occupati dai relativi cantieri.

In particolare:

- (i) i Sig.ri Rosanna Guidi Montresor, Francesco Montresor, Lidia Montresor, Giovanni Montresor, Michele Montresor e Lucia Montresor sono proprietari *pro indiviso* dei terreni indicati nelle pagg. da 2 (dalla 26° riga in poi) a 6 dell'atto allegato *sub doc. 10*, che sarebbero interessati dalle opere previste nel progetto definitivo e nel relativo Piano di Utilizzo delle Terre in esame (come illustrato anche dalla relazione del Dott. Perazzoli allegata *sub doc. 13*, par. 2.2., pp. 3 e 4, cui si rinvia);
- (ii) la Società Semplice **OTTELLA DI FRANCESCO E MICHELE MONTRESOR S.S.** è proprietaria dei terreni indicati nella pag. 2, righe 4-25, dell'atto allegato *sub doc. 10*, ed è affittuaria dei terreni di proprietà dei Sig.ri Montresor di cui al precedente n. (i), e su tutti suddetti terreni esercita attività agricola, tesa in particolare alla produzione di vino. Tali terreni sarebbero interessati dalle opere previste nel progetto definitivo e nel relativo Piano di Utilizzo delle Terre in esame (come illustrato anche dalla relazione del Dott. Perazzoli allegata *sub doc. 13*, par. 2.2., pp. 3 e 4, cui si rinvia);
- (iii) la Società Semplice **MONTRESOR LIDIA E FRANCESCO** esercita attività di agriturismo su una parte dei terreni dei Sig.ri Montresor di cui al precedente n. (i), di cui è affittuaria, e tale attività sarebbe di fatto preclusa nel caso fossero realizzate le opere previste nel progetto definitivo e nel relativo Piano di Utilizzo delle Terre in esame sui terreni dal medesimo individuati (come illustrato anche dalla relazione del Dott. Perazzoli allegata *sub doc. 13*, par. 2.2., pp. 3 e 4, cui si rinvia).

* * *

Tutto quanto sopra premesso e considerato, con il presente atto i sottoscritti esponenti presentano le proprie osservazioni come previsto dagli atti richiamati alla precedente premessa lett. f), che si illustrano nell'ordine indicato nel seguente

SOMMARIO

§ I. INTRODUZIONE: IL CONTESTO TERRITORIALE.....	6
§ II. SUL PIANO SOCIALE ED ECONOMICO, LA SCELTA DEL TRACCIATO CONTENUTA NEL PROGETTO DEFINITIVO CONFLIGGE CON L'INTERESSE PUBBLICO OLTRE A DETERMINARE L'INGIUSTA COMPRESSIONE DEI DIRITTI DEI PROPRIETARI E DEI CONDUTTORI DEI TERRENI INTERESSATI.....	7
§ II.1. In particolare, il danno che deriverebbe ai sottoscritti esponenti.....	8
§ III. IN GENERALE, L'OPERA COME PREVISTA NEL PROGETTO DEFINITIVO NON APPARE SOSTENIBILE SUL PIANO AMBIENTALE.....	10
§ IV. IN PARTICOLARE, IL PIANO DI UTILIZZO DELLE TERRE APPARE DIFFORME DALLA NORMATIVA VIGENTE E INADEGUATO. L'ANALISI DELL'IMPATTO AMBIENTALE SIN QUI CONDOTTA RISULTA ERRATA E INSUFFICIENTE.....	11
§ IV.1. Il Piano risulta incompleto e carente con riferimento allo scavo delle gallerie previste nelle tratte di interesse degli odierni esponenti.....	11
§ IV.2. Non sono valutate adeguatamente le vibrazioni.....	13
§ IV.3. Non sono valutate adeguatamente le emissioni sonore.....	14
§ IV.4. Non sono valutati adeguatamente i campi elettromagnetici.....	14
§ IV.5. La scelta di occupare, seppur solo temporaneamente, i terreni dell'azienda agricola Ottella con i cantieri dell'opera è fondata su un'erronea valutazione dell'impatto sui medesimi e delle misure da assumere per rimediarvi.....	15
§ IV.6. Il Piano, il progetto definitivo e i connessi atti relativi allo studio di impatto ambientale si fondano sull'errata assunzione che tutti i terreni coltivati abbiano pari valore ambientale e che meritino tutti minor tutela di qualsiasi ambiente "naturale" ossia non antropizzato.....	17
§ IV.7. Il Piano, il progetto definitivo ed i connessi atti relativi allo studio di impatto ambientale omettono di considerare le soluzioni alternative e di effettuare la doverosa comparazione di costi e benefici.....	18
§ V. LA MARGINALITÀ DI ESTERNALITÀ POSITIVE A FRONTE DI COSTI ESORBITANTI E DI INGENTI FINANZIAMENTI PUBBLICI A FONDO PERDUTO.....	19

§ VI. IL PRINCIPIO DI PROPORZIONALITÀ.....	24
§ VII. SUSSISTONO SCELTE ALTERNATIVE CHE CONSENTIREBBERO DI RAGGIUNGERE I FINI DICHIARATI DELL'OPERA COMPLESSIVA NEL RISPETTO DEI PRINCIPI DI LEGGE E DEI DIRITTI DEI PRIVATI INTERESSATI.....	26
§ VII.1. Il potenziamento della linea storica.....	26
§ VII.2. L' "ipotesi zero".....	27
§ VII.3. In ogni caso in cui si ritenga di procedere con l'opera, la scelta di dislocare i cantieri in aree degradate o di scarso valore agroambientale piuttosto che in quelle di estremo pregio individuate attualmente dal Piano, la corretta ponderazione degli impatti ambientali e l'adeguata individuazione delle misure adeguate alla loro mitigazione.....	27
SINTESI CONCLUSIVA.....	28

§ I. INTRODUZIONE: IL CONTESTO TERRITORIALE

1. Il progetto definitivo che verrà sottoposto all'approvazione del CIPE ed al quale si è avuto accesso, con specifico riferimento al tracciato dell'estensione dell'AV da Brescia a Verona, interessa direttamente l'area di produzione vitivinicola del Lugana per circa 9 Km.

2. Il territorio a sud del Lago di Garda presenta aspetti naturalistici unici, dovuti in parte alla sua vicinanza con gli ambienti umidi del lago, in parte agli eventi geologici che l'hanno originato.

Le colline moreniche che appaiono disposte in ampi semicerchi concentrici dischiusi verso la pianura risalgono, infatti, all'epoca delle due ultime glaciazioni (Riss e Wurm), quando ancora il Garda era un enorme ghiacciaio e le sue lingue estreme spingevano verso valle rocce, sassi, argilla e limi, depositandoli ai propri margini (cfr. per approfondimenti la relazione redatta dal Prof. Renato Pugno, doc. 11, e la relazione redatta dal Dott. Massimiliano Perazzoli, doc. 12).

3. Nella Lugana il microclima, influenzato positivamente dalle temperate brezze del lago di Garda, è ideale per la mitezza e la scarsa incidenza delle escursioni termiche tra il giorno e la notte.

Una "culla climatica perfetta" per accudire e valorizzare le peculiarità di un'uva particolare come il trebbiano di Lugana: una pianura contraddistinta da fertile suolo di matrice argillosa, argille stratificate di origine morenica e di natura sedimentaria, prevalentemente calcaree. Per un'analitica descrizione delle caratteristiche pedologiche dell'area e del pregio delle colture ivi insistenti si rinvia all'allegata relazione del Dott. Perazzoli (doc. 12).

4. Il territorio della Lugana è, dal punto di vista vitivinicolo, diviso sostanzialmente in due zone.

La prima, più ampia, quella delle argille più coriacee, è di natura pianeggiante e si estende orizzontalmente lungo l'entroterra compreso tra Desenzano, Sirmione, una parte del Comune di Pozzolengo e Peschiera.

E' questo il cuore pulsante della denominazione, che tra Rovizza e Lugana, frazioni depositarie dello stile più "lacustre" e minerale del Lugana, trova le sue zone storiche ed elettive, anche se nel tempo l'estensione del vigneto ha dovuto qui fare i conti con le esigenze del mattone per il business turistico.

La seconda zona, di natura più collinare, si allunga dalla celebre Torre Monumentale di San Martino della Battaglia lungo una duplice direttrice: da un lato verso Pozzolengo e dall'altro verso Lonato.

Qui le argille si fanno più sabbiose, i rilievi più ondulati e dolci, con altitudini che non superano i 130 metri; i terreni più morenici (soprattutto verso Lonato), con buona presenza di elementi ghiaiosi.

§ II. SUL PIANO SOCIALE ED ECONOMICO, LA SCELTA DEL TRACCIATO CONTENUTA NEL PROGETTO DEFINITIVO CONFLIGGE CON L'INTERESSE PUBBLICO OLTRE A DETERMINARE L'INGIUSTA COMPRESIONE DEI DIRITTI DEI PROPRIETARI E DEI CONDUTTORI DEI TERRENI INTERESSATI

5. Sono 530 gli espropri previsti dal progetto definitivo lungo il Basso Garda e dintorni per consentire il passaggio dell'alta velocità tra Brescia e Verona. Addirittura l'opera dovrebbe passare a poca distanza dal sito Unesco del Lavagnone.

6. Nella zona del Garda gli espropri sarebbero 94, tra cui 1260 mq sarebbero espropriati al Consorzio del Grana Padano a Desenzano e 21.000 mq all'Azienda agrituristica Armea di San Martino. Per quanto riguarda i vigneti, 25.000 mq sarebbero espropriati alla Nuova Prandelli S.r.l., 50.000 all'azienda agricola di Montonale, 80.000 mq all'Azienda Agricola Serraglio. A Pozzolengo, invece, gli espropri sarebbero numericamente pochi ma per superfici particolarmente estese: si tratterebbe di una cinquantina di ettari per circa 12 soggetti coinvolti, soprattutto aziende agricole.

7. A Lonato le espropriazioni colpirebbero l'industria: in particolare le acciaierie Feralpi Siderurgica S.p.a. per circa 10.000 mq. A Montichiari alla Systema Ambiente S.r.l. verrebbero espropriati circa 20.000 mq, alla Comear Molinari S.p.a. 5.000 mq. Per quanto riguarda il terziario, Chiappa Arreda S.r.l. e GB.COM S.r.l. insieme perderebbero quasi 30.000 mq di proprietà.

8. Per quanto in particolare riguarda l'area ove insistono i terreni dei sottoscritti esponenti, il tracciato dell'estensione dell'AV da Brescia a Verona previsto nel progetto definitivo in esame interesserebbe direttamente l'area di produzione vitivinicola del Lugana per circa 9 Km.

Nell'area del Lugana la superficie coltivata è di circa 1.200 ettari con una produzione stimabile di circa 100.000 ettolitri di vino e una produzione di 12 milioni di bottiglie/anno, equivalenti ad un significativo valore economico pari a circa 50 milioni di euro/anno.

Solo per quanto attiene a tale profilo, in termini di perdita di produzione il "costo" della realizzazione della estensione dell'AV in tale area è inevitabilmente certo: vi sarebbe una perdita del 25% del fatturato, e quindi del PIL, cioè circa 12,5 milioni di euro/anno, equivalenti nel periodo di vita economica dell'AV a 250 milioni di euro in valore attualizzato al 5%. Questo per il solo tratto Desenzano, Pozzolengo e Peschiera.

9. Considerato quanto ai precedenti nn. 5-8, appare evidente che l'attraversamento della zona di produzione del Lugana con la linea ferroviaria dedicata all'AV non sarebbe economicamente sostenibile, implicando conseguenze fortemente negative sia per il tessuto imprenditoriale locale sia per la Finanza Pubblica, che non sarebbero affatto compensate dal vantaggio che dovrebbe derivare dall'operatività di tale linea.

Difatti, da un lato occorre considerare l'esorbitante costo degli espropri di suddette aree dato il loro attuale impiego produttivo, dall'altro lato si deve rilevare che il PIL che la AV sarebbe in grado di generare equivarrebbe a meno del 6% del PIL che attualmente produce il tessuto imprenditoriale (sia agricolo sia industriale sia del terziario) radicato nelle aree interessate.

Limitatamente al tratto dell'AV nell'area del Lugana (9 Km), i riflessi sulle finanze dello Stato sarebbero, nel periodo di vita economica della AV, una riduzione delle entrate fiscali (dirette ed indirette) per la perdita di fatturazione, cioè del PIL, di circa 129 Milioni di euro (assumendo che le entrate fiscali - dirette ed indirette - siano circa il 52% del fatturato) e una spesa sotto forma di finanziamenti pubblici a fondo perduto di almeno 135 Milioni di euro. Ci sarebbe quindi un saldo netto negativo per le finanze pubbliche di almeno 264 milioni di euro. Tali cifre, se estese a tutta la traccia Brescia - Verona, sarebbero notevolmente superiori. (doc. 12, Relazione Prof. Pugno, pag. 3, 2 cpv.)

Pertanto, alla luce dell'oggettiva ponderazione dei costi e dei benefici economici, emerge con chiarezza che tale scelta di tracciato non risulta giustificata, anzi contrasta con l'interesse pubblico, oltre a comprimere ingiustamente i diritti dei privati proprietari o conduttori delle aree interessate.

10. Altrettanto insostenibile ed ingiustificabile risulterebbe l'impatto che la scelta del tracciato contenuta nel progetto definitivo in esame determinerebbe sul piano occupazione nel contesto locale, con la distruzione permanente di circa 200 posti di lavoro stabili (inseriti nelle succitate realtà produttive) a fronte della realizzazione di un'opera infrastrutturale che di per sé non è affatto capace di compensare tale perdita, e ciò nel contesto di una crisi sistemica pluriennale che priva i lavoratori di qualsiasi seria *chance* di trovare una nuova occupazione.

11. Tutto quanto sopra considerato, appare pertanto necessario e doveroso adottare un tracciato alternativo (peraltro già disponibile, v. seg. § VII.1) che eviti l'attraversamento proprio del suddetto territorio.

§ II.1. In particolare, il danno che deriverebbe ai sottoscritti esponenti

12. Come già evidenziato, il progetto definitivo esaminato, con specifico riguardo al tratto dell'AV da Brescia a Verona, interessa l'area di produzione vitivinicola del Lugana per circa 9 Km.

Si tratta di una zona di enorme pregio naturalistico sulla quale sono insediate numerose aziende agricole svolgenti attività produttive e commerciali legate ai prodotti della terra ed al turismo notoriamente fiorente in quei luoghi.

Ebbene, ciò premesso, l'espropriazione che vorrebbe porsi in atto su quei terreni comporterebbe ingenti danni che si manifesterebbero in modo immediato nel tempo ed in variegati profili, alcuni diretti altri indiretti, con conseguente inevitabile depauperamento non solo dell'area direttamente interessata dall'esproprio ma anche dei territori limitrofi i quali subirebbero un crollo del loro valore derivante dalla perdita della caratterizzazione naturalistica e suprema dell'area stessa sui quali insistono.

13. Con specifico riferimento alle due aziende agricole esponenti, Ottella di Francesco e Michele Montresor S.S. e Montresor Lidia e Francesco S.S. (ma il discorso potrebbe senz'altro estendersi, *mutatis mutandis*, a tutte le altre aziende esistenti sull'area che svolgono identiche o analoghe attività), la realizzazione del progetto definitivo esaminato, col tracciato ivi definito e col relativo Piano di Utilizzo delle Terre, provocherebbe quali effetti immediati:

a) l'irrimediabile distruzione delle pregiate colture agricole. Esse, proprio a causa delle loro peculiarità infungibili, derivanti dalla caratterizzazione unica geomorfologica, ampelologica nonché organolettica dei luoghi, non potrebbero essere riprodotte in un territorio diverso. Tale "ricchezza" ha senz'altro un primo ed

immediato riflesso individuale/personale facente capo alle società stesse ed alle persone che direttamente esercitano tale attività, ma è innegabile che costituisca un valore estremamente positivo anche a livello sociale e nazionale, contribuendo ad innalzare l'*optimum* che da sempre contraddistingue la produzione agricola italiana e ad irrobustirne il convincimento. Si evidenzia che l'**Azienda Agricola Ottella riveste un primissimo piano nella produzione del vino Lugana DOC**, come è possibile evincere dai tanti premi e riconoscimenti conseguiti (v. doc. 13, tabella 2.1, pag. 2);

b) la perdita di produzione da parte dei produttori agricoli ed interruzione di entrate per lo Stato in termini di tasse dagli stessi versate per l'esercizio dell'attività. Il successo dell'attività commerciale svolta dalle due società esponenti è riscontrabile documentalmente dalla visione dei bilanci: si tratta infatti di società che presentano un fatturato annuo in costante crescita. In particolare, il fatturato relativo alle vendite agricole della Ottella di Francesco e Michele Montresor S.S. è risultato pari ad euro 2.281.569,36 nel 2011, euro 2.326.152,04 nel 2012 ed euro 3.066.364,43 nel 2013. Tali dati, inoltre, devono essere contestualizzati, con conseguente maggior valorizzazione degli stessi, nell'attuale fase di generale crisi economica strutturale e sistemica;

c) impossibilità per gli esercenti le attività commerciali di onorare le obbligazioni contrattuali assunte in termini di forniture con clienti nazionali ed esteri. Un altro effetto inevitabile della realizzazione del progetto definitivo AV come attualmente prospettato sarebbe l'impossibilità per le società esponenti di dare esecuzione agli impegni contrattuali assunti con i rispettivi numerosi clienti;

d) la perdita del posto di lavoro da parte delle persone da anni impiegate dalle società esponenti e la perdita di volume d'affari per i fornitori delle predette società. La Montresor Lidia e Francesco S.S. e la Ottella di Francesco e Michele Montresor S.S. contano ad oggi – rispettivamente – 2 e 15 lavoratori, di cui 1 e 13 con contratto di lavoro dipendente, ai quali vanno aggiunti i lavoratori occasionali e stagionali in considerazione dell'attività economica svolta (mediamente 1 e 25). E' evidente che l'esproprio comporterebbe la chiusura delle suddette società e, con essa, la perdita di posti di lavoro e necessario ricollocamento per numerose persone, in una fase congiunturale che rende tutt'altro che certo il reperimento di una nuova occupazione. A ciò si aggiunga, quale effetto riflesso – seppure certo, immediato ed inevitabile –, il danno che verrebbe a prodursi nei confronti di tutti i fornitori di cui le medesime società si servono e si sono servite nel corso del tempo per l'esercizio della loro attività economica. A titolo esemplificativo si considerino gli effetti che verrebbero a prodursi nei confronti di 8 fornitori di bottiglie/etichette/cartoni/imballaggi, di 5 fornitori di attrezzature agricole sia meccaniche che di impiantistica, di 6 fornitori di attrezzature e prodotti enologici, e decine di produttori di altri beni e servizi.

14. E' il caso di sottolineare che, benché il tracciato previsto nel progetto definitivo esaminato comporterebbe l'esproprio definitivo solo di una parte dei terreni su cui operano suddette aziende, tuttavia la realizzazione di tale tracciato comporterebbe l'occupazione con i cantieri, temporanea ma senz'altro per lunghi anni, di buona parte degli altri terreni (v. al riguardo la relazione del Dott. Perazzoli, par. 2.2 e relativa tabella, pp. 3 e 4, allegata *sub* doc. 13, che tra l'altro individua i terreni dell'Azienda Ottella che saranno interessati dalla linea ferroviaria *de qua* e dalle opere di cantierizzazione poste in corrispondenza del Km 120.660).

Inoltre, la vicinanza dell'opera determinerebbe la definitiva inutilizzabilità ai fini agricoli e agrituristici di tutti i terreni limitrofi a quelli espropriati, in quanto evidentemente "inquinati" da tale mostruosa sovrastruttura artificiale che andrebbe ad incidere gravemente sulla qualità dei prodotti, attualmente risultato di terre naturalisticamente incontaminate e, quindi, preservate.

E' perciò evidente che l'opera comprometterebbe per intero i terreni di proprietà dei Sig.ri Montresor e dunque l'area ove operano suddette aziende, provocando un danno irreparabile ed esiziale per queste ultime (v. sul punto anche la relazione del Dott. Perazzoli, allegata *sub* doc. 13).

15. Infine, vale la pena di ricordare che l'area della Lugana si caratterizza notoriamente anche per il turismo, che sarebbe indubbiamente compromesso dalla realizzazione della TAV come prevista nel progetto definitivo esaminato. Non può sottacersi il fatto che la costruzione della TAV neppure consentirebbe una maggiore facilità dell'utenza turistica all'accesso nelle aree interessate, non rilevandosi sotto questo profilo alcuna differenza sostanziale in comparazione con l'utilizzabilità della c.d. linea storica.

§ III. IN GENERALE, L'OPERA COME PREVISTA NEL PROGETTO DEFINITIVO NON APPARE SOSTENIBILE SUL PIANO AMBIENTALE

16. La verifica della sostenibilità ambientale è necessaria ed essenziale ai fini dell'assunzione delle decisioni in merito. Si devono pertanto valutare ed esaminare attentamente i riflessi e gli impatti sull'ambiente derivanti dalla approvazione del progetto definitivo.

17. Al riguardo, giova ricordare che il "bene ambiente" deve essere inteso come vero e proprio bene della vita, materiale e complesso, la cui disciplina comprende anche la tutela e la salvaguardia delle qualità e degli equilibri delle sue singole componenti.

La giurisprudenza ha riconosciuto all'ambiente uno statuto costituzionale, soprattutto tramite l'interpretazione evolutiva dell'art. 9, c. 2, la tutela del paesaggio dovendo essere intesa in senso lato di tutela ecologica, e dell'art. 32 Cost., che nel sancire il diritto alla salute implica necessariamente anche il diritto ad un ambiente salubre.

Dalla lettura congiunta di tali norme la Corte Costituzionale ha ricavato una concezione unitaria dell'ambiente, quale interesse pubblico di valore costituzionalmente primario ed assoluto (Corte Costituzionale, 27 giugno 1986, n. 151; Id. 28 maggio 1987, n. 210).

La tutela dell'ambiente assume carattere *trasversale* in cui confluiscono interessi diversi: quello alla conservazione dell'ambiente e quelli inerenti le sue utilizzazioni. Il Consiglio di Stato, Sez. VI, 31 luglio 2013 n. 4034 ha infatti chiarito che l'ambiente è il sistema di relazioni tra fattori antropici, naturalistici, chimico-fisici, climatici, paesaggistici, architettonici, culturali, agricoli ed economici (art. 5, c. 1, lett. C, D.Lgs. 152/2006, cd. Codice dell'Ambiente) ed è "un bene immateriale unitario sebbene con varie componenti, ciascuna delle quali può anche sostituire, isolatamente e separatamente, oggetto di cura e di tutela; ma tutte, nell'insieme, sono riconducibili ad unità; ... La sua protezione non persegue astratte finalità naturalistiche o estetizzanti, ma esprime l'esigenza di un habitat naturale nel quale l'uomo vive ed agisce e che è necessario alla collettività e, per essa, ai cittadini, secondo valori largamente sentiti".

18. Le istanze di tutela ambientale sono garantite dalla disciplina di cui al D.Lgs. 152/2006 che indica i principi ambientali – elaborati soprattutto a livello internazionale e comunitario –

cui deve uniformarsi in generale ogni attività umana giuridicamente incidente sul bene giuridico "ambiente".

Essi sono: il **principio dello sviluppo sostenibile** (per cui ogni forma di sviluppo deve soddisfare i bisogni della generazione presente, senza compromettere la possibilità per le generazioni future di soddisfare a loro volta i propri bisogni); il **principio di prevenzione** (in virtù del quale occorre evitare sin dall'inizio la "compromissione" dell'ambiente), il **principio "chi inquina paga"** (secondo cui la responsabilità per i danni causati da azioni inquinanti va imputata all'autore di tali azioni); il **principio di correzione** (per cui occorre intervenire in via prioritaria alla fonte per correggere i danni ambientali); il **principio di precauzione** (secondo cui gli interventi di tutela ambientale devono essere attuati, anche in assenza di prove sufficienti a dimostrare l'esistenza di un nesso causale tra l'evento e gli effetti negativi). In relazione al principio di precauzione ha da ultimo chiarito il **Consiglio di Stato, Sez. IV, 21 agosto 2013, n. 4200**, che esso impone alle Autorità competenti di adottare provvedimenti appropriati al fine di prevenire i rischi potenziali per la sanità pubblica, per la sicurezza e per l'ambiente, ponendo una **tutela anticipata rispetto alla fase dell'applicazione delle migliori tecniche proprie del principio di prevenzione**.

L'attività della Pubblica Amministrazione deve essere orientata al rispetto di tali principi, per cui **nell'ambito della scelta comparativa di interessi pubblici e privati connotata da discrezionalità, gli interessi alla tutela dell'ambiente e del patrimonio culturale devono essere oggetto di prioritaria considerazione**.

19. Tanto considerato, appare di tutta evidenza la necessità che le competenti Autorità valutino attentamente l'incidenza sull'ambiente della realizzazione dell'opera, onde verificarne la compatibilità con i sopra ricordati principi.

20. Invero, la scelta del tracciato operata nel progetto definitivo e la relativa cantierizzazione, come prospettata nel Piano di Utilizzo delle Terre, appare del tutto incompatibile con suddetti principi di tutela ambientale, comportando un'estrema, irragionevole e definitiva lesione dell'equilibrio ambientale dell'area della Lugana, di eccezionale valore naturalistico e produttivo. Con l'aggravante che trattasi di scelta tutt'altro che necessitata, essendo disponibili alternative molto più valide, come si illustrerà nel seguente § VII.

§ IV. IN PARTICOLARE, IL PIANO DI UTILIZZO DELLE TERRE APPARE DIFFORME DALLA NORMATIVA VIGENTE E INADEGUATO. L'ANALISI DELL'IMPATTO AMBIENTALE SIN QUI CONDOTTA RISULTA ERRATA E INSUFFICIENTE

§ IV.1. Il Piano risulta incompleto e carente con riferimento allo scavo delle gallerie previste nelle tratte di interesse degli odierni esponenti

21. La disciplina relativa alla redazione del Piano di Utilizzo delle Rocce da Scavo è prevista dal D.M. n. 161/2012 avente ad oggetto "Regolamento recante la disciplina dell'utilizzazione delle terre e rocce da scavo".

L'art. 5 del suddetto Regolamento, concernente il "piano di utilizzo", stabilisce al comma 1 che "Il Piano di Utilizzo del materiale da scavo è presentato dal proponente all'Autorità competente almeno novanta giorni prima dell'inizio dei lavori per la realizzazione dell'opera.... Nel caso in cui l'opera sia oggetto di una procedura di valutazione ambientale, ai sensi della normativa vigente, l'espletamento di quanto previsto dal presente Regolamento deve avvenire prima dell'espressione del parere di valutazione ambientale". Quanto alle modalità di redazione del

piano, il comma 2 del medesimo articolo prevede che "Il proponente trasmette il Piano di Utilizzo all'Autorità competente redatto in conformità all'Allegato 5".

L'Allegato 5 stabilisce che "Il Piano di Utilizzo deve definire: 1. ubicazione dei siti di produzione dei materiali da scavo con l'indicazione dei relativi volumi in banco suddivisi nelle diverse litologie; 2. ubicazione dei siti di utilizzo e individuazione dei processi industriali di impiego dei materiali da scavo con l'indicazione dei relativi volumi di utilizzo suddivisi nelle diverse tipologie e sulla base della provenienza dai vari siti di produzione. I siti e i processi industriali di impiego possono essere alternativi tra loro; ... 5. ubicazione degli eventuali siti di deposito intermedio in attesa di utilizzo, anche alternativi tra loro con l'indicazione dei tempi di deposito".

22. Al riguardo, si osserva che il Piano redatto dal Consorzio CEPAV DUE è del tutto carente in quanto omette di considerare una vasta area interessata da attività di scavo nella zona di interesse degli odierni esponenti (sul punto, si fa riferimento e rinvio alla relazione del Dott. Venosi, allegata *sub doc. 12*).

In particolare, il territorio del Comune di Peschiera, dove è ubicata l'Azienda Agricola Ottella e le altre aree di proprietà degli esponenti, è interessato da tipologie costruttive del tipo gallerie naturali, gallerie artificiali e rilevati. I quantitativi di terreno scavato nel tratto Veneto, ai sensi della delibera della Regione Veneto n. 2910 del 3 ottobre 2003 risultano pari a 7393 milioni di metri cubi di cui 1848 riutilizzabili e tutti compresi nei lotti n. 5,6,7 tra le progressive pK 111 + 950 e pK 140 + 698 (pag. 33 Relazione Istruttoria Commissione Via). Nel quadro ambientale del SLA del progetto preliminare il lotto numero 1 era identificato tra le progressive pK 28 + 630 a pK 62 più la interconnessione di Treviglio Est e il materiale scavato risultava pari a circa 243 mila metri cubi, più 955 mila metri cubi di scotico. Il progetto definitivo della variante Montichiari identifica il lotto numero uno secondo un criterio totalmente diverso. Il lotto diventa costruttivo e vengono realizzate tutte le gallerie naturali con relativi imbocchi in artificiale e comprese tra Lonato e Verona. Una siffatta classificazione senza il Piano di Riutilizzo delle Terre e Rocce da Scavo non consente di conoscere i quantitativi di terre e rocce riutilizzate per i manufatti di Peschiera e soprattutto le modalità che ne garantiscano l'uso sicuro e compatibile con la tutela dell'ambiente.

23. Il territorio di Peschiera è interessato da quattro gallerie: Santa Cristina, Madonna del Fassino ovest ed est e Colle Baccotto. L'azienda Ottella è interferita ed espropriata pesantemente dal cantiere n. 32 e altri due cantieri di stoccaggio e dalla realizzazione della galleria Santa Cristina (dal Km. 120.944 al Km 121.257 della Tratta AV).

La realizzazione delle gallerie comporta un notevole rischio dell'inquinamento delle acque superficiali e sotterranee a causa dell'uso di leganti chimici, idrocarburi e diserbanti. I rischi sono rilevantissimi per l'azienda Ottella, che è leader nella produzione del vino Lugana. Dalla relazione di verifica di ottemperanza risulta che la ubicazione del cantiere 32 identificato nel progetto definitivo con L.S.O.1 è rimasto inalterato nella sua ubicazione rispetto al progetto preliminare, a distanza di 80 metri del suddetto da 2 pozzi pubblici, che costituiscono punto di adduzione dell'acquedotto del Comune di Peschiera, in difformità alla distanza di 200 metri stabilita dal DPR 236 /1988, in attuazione della direttiva CEE 80/778 e dall'art 21 comma 7 del DLgs 152 /2006 finalizzata alla tutela della salute e dell'ambiente.

Tuttavia il Piano presentato non considera le gallerie nel territorio di Peschiera. E tale mancanza del P.T.U.R.S. per le gallerie nel territorio di Peschiera pone a rischio la

sicurezza dei suoli e degli approvvigionamenti idrici, con inevitabile impatto sulla qualità produttiva del vino dell'azienda Ottella.

Il mancato riferimento ai siti di scavo delle gallerie è del tutto in contrasto con le disposizioni del suddetto D.M. 161/2012 ed in particolare con le suindicate previsioni di cui al combinato disposto dell'art. 5 e dell'All. 5. A tale riguardo, il suddetto Regolamento definisce "sito" il luogo dove avviene lo scavo (art. 1, lett. l) e " sito di produzione" dove si genera il "materiale da scavo" (art. 1, lett. m), "sito di destinazione" dove il materiale sarà usato e sito di "deposito intermedio" (lett. n, o).

Pertanto il Piano presentato dal Consorzio CEPAV DUE è carente, in contrasto con la normativa richiamata e risulta inidoneo rispetto alle finalità alle quali è preposto.

24. Il Piano di Utilizzo delle Terre e Rocce da Scavo deve essere valutato prima del rilascio del parere di compatibilità ambientale (art 5, comma 1). Difatti le condizioni di riutilizzo delle terre da scavo come sottoprodotto, onde assicurare la compatibilità ambientale e la tutela della salute, sono fissate dal DM 161. La rispondenza della qualità ambientale del materiale riutilizzato è riscontrata nell'Allegato IV del DM ed è quindi proprio nel Piano che deve essere verificata la sussistenza delle condizioni di riutilizzo in sicurezza per l'ambiente. L'art 11 del DM rappresenta lo strumento di tutela rispetto ai rischi di uso improprio delle terre, riguardando la tracciabilità del materiale quando viene trasportato. Tracciabilità finalizzata a tutelare nel caso specifico il territorio di produzione del Lugana considerato, onde scongiurare i rischi di illecito ambientale, che hanno spesso caratterizzato la gestione di questi residui, e consentire la corretta qualificazione di sottoprodotto.

Infatti, i materiali da scavo sono qualificabili come sottoprodotti a condizione che il loro riutilizzo avvenga conformemente al Piano di utilizzo approvato dall'Autorità competente. Il territorio di coltivazione del "Lugana" è contraddistinto da fertilissimi suoli di natura argillosa di origine morenica, che potrebbero risultare seriamente ed irreversibilmente coinvolti da pratiche di riuso non coerenti con quanto la vigente legislazione prevede. La necessità del Piano deriva quindi non solo dalla tutela ambientale ed ecosistemica di questo territorio, ma anche dalla necessità d'identificazione incontrovertibile di eventuali responsabilità, in caso di danno ambientale.

All'uopo la redazione del Piano di Utilizzo implica anche l'obbligo del rilascio della "Dichiarazione di Avvenuto Utilizzo" (DAU) secondo le modalità dell'Allegato 7 del DM 161.

25. Suddette carenze del Piano di Utilizzo generano incertezza in relazione a possibili usi impropri di materiali da scavo, eventualmente impiegati per riempimenti, interri o opere di costruzione, e si sommano al rischio idrico, all'impatto da vibrazioni, da rumore e da campi elettromagnetici, che potrebbero generare effetti negativi sulle produzioni del vino DOC Lugana, come meglio si dirà nei seguenti paragrafi.

§ IV.2. Non sono valutate adeguatamente le vibrazioni

26. Come evidenzia la relazione del Dott. Venosi (allegata sub doc. 12), l'analisi dell'impatto ambientale sinora condotta da CEPAV DUE fonda le proprie valutazioni in ordine alle vibrazioni prodotte dalle macchine di cantiere, in fase di costruzione, e dai treni, in fase di esercizio, su dati sottostimati o comunque imprecisi (basti considerare che si fa riferimento ad una velocità presunta di appena 230 Km/h, mentre la velocità di tracciato della linea Milano – Verona dovrebbe essere di 300 Km/h), che portano a sottovalutare l'impatto ambientale dell'opera.

Invero, per quanto si osserva nella succitata relazione, il livello di vibrazioni sarà plausibilmente molto superiore a quanto stimato nel Piano e risulterà fortemente pregiudizievole per le attività degli esponenti sui terreni di cui si tratta.

§ IV.3. Non sono valutate adeguatamente le emissioni sonore

27. Considerazioni analoghe a quelle del precedente § IV.2. valgono anche rispetto alla valutazione delle emissioni sonore, anch'esse sottostimate. (V. relazione del Dott. Venosi allegata *sub doc. 12*).

Al riguardo si aggiunge che l'impatto acustico generato dai treni dipende da molti fattori e in particolare dall'usura delle vie di corsa e dei cerchi di rotolamento delle ruote. Altro elemento importante è il parametro di riferimento per la quantificazione della intensità del rumore: il parametro è il LEQ (A) ovvero livello equivalente continuo ponderato in curva A che rappresenta la media energetica equivalente valutata su tempi convenzionali ovvero dividendo la giornata in sedici ore diurne e otto notturne. In tal procedere non si valutano i valori istantanei (quelli che disturbano!) ma quelli medi equivalenti valutati su tempi che tengono conto anche dei periodi di assenza di transiti. Appare evidente che è l'intensità massima del rumore a produrre l'annoyance e la perdita di valore degli immobili soprattutto se strumentali all'erogazione di servizi turistici e non di certo la media energetica distribuita su tempi convenzionali.

L'altra tipologia d'impatto acustico è quella generata dai cantieri, ossia dal rumore prodotto da movimenti veicolari e macchine operatrici, impianti di betonaggio, impianti per la prefabbricazione di ponti e viadotti. Saranno prima questi rumori e successivamente quelli dei treni a impattare pesantemente con l'Agriturismo Cascina Girola, generando danni economici che si aggiungono a quelli derivanti dalla sottrazione di aree di coltivazione per il "Lugana" per effetto degli espropri.

Non si può fare a meno di sottolineare, al riguardo, che la sola Azienda Ottella, secondo il Piano, dovrebbe essere interessata da ben tre cantieri!

§ IV.4. Non sono valutati adeguatamente i campi elettromagnetici

28. L'allegata relazione del Dott. Venosi (*sub doc. 12*) mette in luce anche l'inadeguatezza delle valutazioni compiute negli atti finora prodotti nella procedura di VIA rispetto al tema dei campi elettromagnetici da linea a 25 Kv in c.a.

Il sistema di alimentazione adottato dalle FS per l'alta velocità è il "due per 25" kilovolt in corrente alternata a frequenza industriale con feeder e autotrasformatori lungo al linea. Quest'architettura di sistema genera dei campi elettromagnetici i cui limiti di esposizione, di attenzione e di qualità sono definiti nel DPCM del luglio 2003. Da documentazione seminariale prodotta dalla società di ingegneria Italferr, una induzione magnetica in corrispondenza della recinzione, ossia a otto metri dall'asse della linea e a 1,5 metri dal piano del ferro, segna un valore del campo elettrico di 0,8 Kv/metro e 23 microtesla. Un valore quindi di circa otto volte superiore ai 3 micro Tesla fissato dalla legge come obiettivo di qualità. Ed è nota la forte dialettica in ambito scientifico sui danni sanitari di lungo termine prodotti dai campi elettromagnetici a bassa frequenza.

Inoltre l'azione interferente dei campi elettromagnetici sugli aggregati molecolari che determinano variazioni nelle strutture della molecola dell'acqua (clatrati o clusters) con modificazione di parametri importanti come il pH (scala misura acidità o basicità), la tensione

superficiale, la conducibilità e il potenziale di ossido-riduzione (ORP.), rischia evidentemente di pregiudicare le metodiche di coltivazione di un'uva per un vino DOC che rappresenta il prodotto di condizioni bioclimatiche stabili per un vino di eccellenza mondiale.

§ IV.5. La scelta di occupare, seppur solo temporaneamente, i terreni dell'azienda agricola Ottella con i cantieri dell'opera è fondata su un'erronea valutazione dell'impatto sui medesimi e delle misure da assumere per rimediarvi

29. Come ben dimostra l'allegata relazione del Dott. Perazzoli (doc. 13), cui si fa rinvio, la scelta di occupare temporaneamente con i cantieri buona parte dei terreni che appartengono agli odierni esponenti e che sono coltivati dall'azienda agricola Ottella è basata, nel Piano e negli atti presupposti e connessi dello studio dell'impatto ambientale, su una **macroscopica sottovalutazione degli impatti negativi ed una sovrastima dell'efficacia riparatrice delle misure di riparazione prospettate**. Infatti, l'impatto che i cantieri e le attività ivi svolte avranno sia sulle colture dei terreni occupati sia su quelle delle aree limitrofe sarà devastante in termini almeno di produttività sotto il profilo quantitativo e sotto quello qualitativo.

30. "La terra del Lugana è di difficile gestione perché costituita da polvere sottilissima, che si comporta in modo diverso a seconda della quantità di acqua presente: blocchi duri e compatti in condizioni di siccità, in forma fangosa e viscosa in condizioni di umidità.

Un tipico profilo pedologico del terreno di un vigneto del Lugana è formato da numerosi strati argilloso-calcarei, relativamente sottili, con un primo strato di 60/80cm costituito da argilla moscia. Il tenore prevalente di argilla presente nel suolo varia molto da zona a zona.

La caratterizzazione pedologica dei terreni coltivati a "Lugana" esposta evidenzia chiaramente la specificità di questi suoli agrari: suoli argillosi, a tessitura moderatamente fine, calcarei e sottili. Tali suoli sono il risultato di un lento processo di sedimentazione di strati di sabbia e argilla, e rappresentano una peculiarità nella zona, e non solo.

La scelta di occupare temporaneamente i terreni dell'azienda agricola Ottella, appare poco appropriata poiché implica la perdita irreversibile di un terreno destinato alla produzione di Lugana. Una volta terminati i lavori, il ripristino dei terreni alla situazione ante-operam appare difficilmente attuabile vista la complessa caratterizzazione di questi suoli. (...)

Riguardo alla valutazione degli impatti delle opere, delle piste di accesso e dei cantieri lo studio indica la presenza di **significative quantità di polveri che andranno inevitabilmente a depositarsi sulle limitrofe colture sensibili**. Anche in questo caso lo studio appare generico e non focalizzato a individuare le principali ricadute derivanti da tale problematica sul comparto agricolo. È noto, infatti, che la presenza di polveri sulle pagine fogliari determina una riduzione della capacità fotosintetica delle piante proporzionale allo spessore dello strato depositato. Tale condizione applicata ai vigneti determina l'impossibilità di portare a maturazione le uve con conseguente danno economico.

Al fine di ridurre tale danno sarebbe opportuno dislocare i cantieri in aree degradate o di scarso valore agroambientale, distanti dalle colture sensibili o a maggiore produzione lorda vendibile. Sarebbe inoltre necessario, come richiesto dalla legge, definire, chiare e precise norme di riduzione della formazione delle polveri, oltre che specifici parametri per valutare i principali effetti sull'ambiente e un idoneo piano dei controlli e di azioni correttive predeterminate a tutela crescente in caso di superamento dei limiti, arrivando, in ultima ratio, al blocco delle fonti di emissione delle polveri durante la stagione vegetativa.

Come già analizzato e come lo stesso studio di incidenza indica le attività messe in atto per la salvaguardia dei suoli durante la fase di cantiere servono solamente per **"minimizzare inevitabili perdite di fertilità"**. L'indicazione di prevedere, per il mantenimento della fertilità, l'asportazione di uno strato di terreno di 40 centimetri è assolutamente sottostimata. A tal riguardo si segnala che la profondità del profilo esplorato della radici delle viti raggiunge tranquillamente il metro di profondità con casi fino a 1,5 - 2 metri. Considerata l'ampiezza delle aree coinvolte dal cantiere preso in esame (60.000 mq circa) e tenuto conto della necessità di agire per profondità di un metro si può prevedere che le dune di accantonamento assumeranno dimensioni tali da rendere pressoché impossibile lo sviluppo delle normali dinamiche biologiche su buona parte del suolo.

Si segnala, inoltre, che lo studio di incidenza contiene delle contraddizioni rispetto al mantenimento della fertilità: al capitolo 3.6.4 si asserisce, infatti, che **"verranno messi in opera i seguenti accorgimenti per minimizzare l'inevitabile perdita di fertilità del terreno"** mentre al capitolo 4.3.1.2.3 è indicato che **"la cui fertilità verrà salvaguardata mediante l'asporto e l'accantonamento del terreno di scotico, per i cantieri operativi ed un minore rischio per i cantieri base e logistici"**. A nostro parere l'asserzione corretta è la prima poiché l'accumulo della terra in dune, pur con gli accorgimenti indicati, non è in grado di preservare la fertilità del suolo, così come non sono disponibili chiare indicazioni per preservare la struttura se non alcune generiche indicazioni di eseguire le operazioni in stato di tempera.

Da questo punto di vista segnaliamo che la notevole presenza di argilla dei suoli della Lugana rende necessario intervenire in fasce temporali molto ristrette. L'assenza di tale puntualità determinerebbe ripercussioni molto gravi e prolungate sui suoli per via della formazione di terreni molto costipati con conseguenti danni alle seguenti colture. L'esperienza professionale maturata mi permette di indicare che le ricadute nell'applicazione delle adeguate precauzioni nella movimentazione dei suoli della Lugana può causare danni che possono prolungare gli effetti per anni.

Per questi motivi non si comprende come l'indicazione di effettuare i movimenti di terra in stato di tempera, precauzione peraltro non indicata per la fase di scotico, possa convivere con i tempi ristretti e l'urgenza di cantierizzazione indicata nel cronoprogramma attuativo a pag. 86 dello studio.

Allo stesso tempo, trattandosi di cantieri operativi, si nota la totale assenza di verifiche su possibili inquinamenti che possono essere causati dai mezzi in movimento o dalle attività esercitate. In funzione di quanto descritto pare che gli interventi di ripristino possano limitarsi alla semplice aratura o ripuntatura del suolo con stesura del terreno di coltivo, mentre chiunque operi in cantieri sa benissimo che i fenomeni di inquinamento puntuali o diffusi sono la norma per le attività previste.

In virtù di quanto descritto si ritiene che le valutazioni effettuate nello studio e nella colonna interferenze e mitigazioni della tabella 4.3.9/4 siano inesatte per forma e per sostanza per i motivi sotto elencati: (...)

- si ritiene in modo scorretto che la semplice asportazione di 40 cm di suolo superficiale sia sufficiente a preservare la fertilità, come se si trattasse di un comune seminativo;
- sono enormemente sottostimati i fenomeni di riduzione della fertilità del suolo a seguito dell'accumulo in dune, come peraltro sottilmente accennato in una parte dello studio;

- sono derubricati a possibili inquinamenti i fenomeni d'inquinamento che sempre accadono quando vi sono mezzi pesanti in movimento e attività di cantiere;
- sono fortemente limitati nel tempo gli effetti negativi dei movimenti terra, della riduzione della fertilità e della destrutturazione del suolo (tale parametro non è previsto in alcuna parte dello studio) riducendoli alla mera durata delle attività di cantiere, mitigabili e reversibili. Gli effetti di perdita di fertilità e destrutturazione del suolo dureranno, invece, per anni, anche se si sono registrati casi di danni pressoché irreversibili;
- Non sono presi in considerazione gli effetti dell'estirpazione dei vigneti in generale e di quelli di 50-60 anni in particolare. Prima che un vigneto torni a produrre uve devono passare 3 anni dopo il reimpianto, per uve di qualità sarà necessario attendere almeno 10 anni, mentre per ottenere nuovamente uve di massima qualità sarà necessario attendere per decine di anni;
- Non sono in alcun modo considerati gli effetti della deposizione delle polveri sulle colture limitrofe con conseguente riduzione della capacità fotosintetica e di riduzione dell'efficacia delle attività agronomiche e fitoiatriche" (così la relazione del Dott. Perazzoli, doc. 13).

§ IV.6. Il Piano, il progetto definitivo e i connessi atti relativi allo studio di impatto ambientale si fondano sull'errata assunzione che tutti i terreni coltivati abbiano pari valore ambientale e che meritino tutti minor tutela di qualsiasi ambiente "naturale" ossia non antropizzato

31. Lo studio di impatto ambientale sotteso al Piano e relativo in particolare alle opere di cantierizzazione afferma che "1. Il territorio interessato dal sistema di cantierizzazione presenta un assetto prevalentemente di tipo agricolo in cui l'unico fattore di differenziazione è costituito dalla tipologia prevalente di colture. Tale tipologia, dall'inizio della tratta sino alla zona del Garda è riferibile ai seminativi con prevalenza di colture a mais, mentre dalla zona del Garda sino a fine tratta l'assetto agricolo presenta colture maggiormente specializzate come la vite e i frutteti.

2. Anche nelle zone in cui gli assetti territoriali presentano elementi naturalistici di rilievo, come nel caso dei rilievi morenici e collinari del Garda, le scelte progettuali relative al sistema di cantierizzazione sono state condotte, al fine di **minimizzare quanto più possibile le interferenze con gli elementi naturalistici, individuando e scegliendo comunque aree ad uso agricolo.** Tale approccio ha consentito da un lato di minimizzare le interferenze a carico dell'ambiente naturale ed ecosistemico e dall'altro di rendere più semplici le operazioni di installazione dei cantieri con conseguente razionalizzazione del consumo di risorse e materiali".

Emerge allora con evidenza che le scelte poste alla base del progetto definitivo e del connesso Piano di Utilizzo delle Terre si basano sull'erroneo assunto che l'"ambiente" da tutelare, in senso alla VIA, sia soltanto quello "naturale" e non anche quello antropizzato, tanto che una qualunque area non antropizzata viene comunque preferita e tutelata a scapito di qualunque area coltivata, a prescindere da qualsiasi concreta valutazione circa l'effettivo valore e la fungibilità.

Trattasi invero di un macroscopico fraintendimento della normativa, che viceversa chiama l'Amministrazione a proteggere l'"ambiente" inteso non solo quale ambiente "naturale" ma anche quale ambiente "antropizzato".

Ne deriva che la preferenza accordata indiscriminatamente a qualsiasi appezzamento incolto rispetto a quelli coltivati è arbitraria ed illegittima; restano dunque prive di adeguato fondamento, ai fini della VIA, le scelte del tracciato della linea ferroviaria e della collocazione dei cantieri, basate appunto su tale arbitraria preferenza.

32. Fermo quanto sopra, appare altresì irragionevole attribuire lo stesso valore e la stessa meritevolezza di tutela ambientale (*rectius*, negare allo stesso modo qualsiasi tutela) ai terreni coltivati a mais (notoriamente coltura comune, estensiva e non caratterizzante) fino alla zona del Garda ed a quelli occupati da colture vitivinicole di pregio mondiale ed infungibili (ossia che non si trovano in altre zone e che non possono essere trapiantate altrove senza perdere le loro caratteristiche precipue) che si trovano dal Garda in poi.

Dunque il Piano è affetto da carenze sia sotto il profilo della descrizione e valutazione delle aree interessate dall'opera sia sugli effetti derivanti dall'attività di realizzazione dell'opera stessa sia per quanto attiene agli effetti mitigativi delle misure all'uopo approntate.

Ciò porta, tra l'altro, ad una indebita sottovalutazione del valore agronomico ed ambientale, oltre che economico, dei terreni degli esponenti coltivati dall'azienda Ottella.

§ IV.7. Il Piano, il progetto definitivo ed i connessi atti relativi allo studio di impatto ambientale omettono di considerare le soluzioni alternative e di effettuare la doverosa comparazione di costi e benefici

33. Come evidenziato sia dalla relazione del Dott. Perazzoli (doc. 13) sia da quella del Dott. Venosi (doc. 12), lo studio di impatto ambientale sinora svolto dall'Amministrazione appare viziato dall'omessa considerazione delle alternative possibili al tracciato scelto per la linea ferroviaria ed ai siti individuati per i cantieri (ivi compresa tra l'altro l'ipotesi "zero" ossia di non realizzare l'opera). In tal modo, è stata completamente omessa la doverosa comparazione tra le varie soluzioni, in termini di costi e benefici.

"Allo stesso modo per la fase di progettazione e di definizione cui si è giunti, sarebbe opportuno non generalizzare l'ambiente agrario come solo unicum, ma compiere un'analisi di maggior dettaglio sulle caratteristiche pedologiche dei suoli e produttive dei soprassuoli oltre che di definizione delle attività antropiche ed economiche che sopra di esse sono esercitate al fine di definire il rapporto costi-benefici del progetto dal punto di vista ambientale, economico e sociale, come richiesto dalla norma. Tale puntualizzazione è necessaria per via del fatto che lo studio di incidenza richiamato si occupa di opere che possono essere spostate in altri siti senza influire sulla realizzazione della linea ferroviaria. Sarebbe quindi auspicabile valutare attentamente le ricadute economiche dei singoli interventi, ovvero dei singoli cantieri, e le principali alternative prese in esame compresa l'opzione zero. In tale senso nello studio non sono disponibili tali verifiche come se lo stesso si fosse dedicato alla mera giustificazione dell'unica scelta progettuale proposta, definendo un minimo di azioni di mitigazione. (...)

Riguardo alla valutazione degli impatti delle opere, delle piste di accesso e dei cantieri lo studio indica la presenza di significative quantità di polveri che andranno inevitabilmente a depositarsi sulle limitrofe colture sensibili. (...) Al fine di ridurre tale danno sarebbe opportuno dislocare i cantieri in aree degradate o di scarso valore agroambientale, distanti dalle colture sensibili o a maggiore produzione lorda vendibile. Sarebbe inoltre necessario, come richiesto dalla legge, definire, chiare e precise norme di riduzione della formazione delle polveri, oltre che specifici parametri per valutare i principali effetti sull'ambiente e un idoneo

piano dei controlli e di azioni correttive predeterminate a tutela crescente in caso di superamento dei limiti, arrivando, in ultima ratio, al blocco delle fonti di emissione delle polveri durante la stagione vegetativa. (...)

In virtù di quanto descritto si ritiene che le valutazioni effettuate nello studio e nella colonna interferenze e mitigazioni della tabella 4.3.9/4 siano inesatte per forma e per sostanza per i motivi sotto elencati: **non è presa in considerazione alcuna alternativa di minore impatto quale ad esempio l'occupazione di aree degradate o già trasformate (...)**" (doc. 13, par. 4.3, pp. 28 e 30).

"Alle espropriazioni e agli impatti ambientali da cantiere e da esercizio determinati dalla linea av nei confronti dell'Azienda Ottella (...) fa da contraltare il mancato rispetto/adeguamento di quanto statuito dall'art 4 comma 3 del DPCM 27/12/1988. Questo Dpcm disciplina tecnicamente la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità. L'art 4 disciplina il quadro programmatico del Sia. Il comma 3 dell'art 4 prescrive, per gli investimenti pubblici l'analisi costi benefici e, in particolare la determinazione del VAN (valore attuale netto) e del SIR (saggio interno di rendimento), parametri determinati nel procedimento concluso nel 2003 ma non rideterminati! I costi in questi 12 anni trascorsi sono passati dai 4.700 mld del 2005 (DPEF) ai 6.000 milioni del XII Allegato Infrastrutture al DEF 2014, confermati nel Contratto di Programma firmato dal Ministro delle Infrastrutture /Rete Ferroviaria Italiana l'8 agosto 2014 e approvato dal Governo con l'art 1 comma 10 dello "Sblocca cantieri" (DL 133/2014). Difformità relativamente alle analisi economiche anche rispetto agli art 1 e 2 del DL 228 del 2011 che obbliga per le opere finanziate dallo Stato alla analisi ex ante ai fini della trasparenza, efficacia ed efficienza della spesa pubblica in conto capitale" (doc. 12).

§ V. LA MARGINALITÀ DI ESTERNALITÀ POSITIVE A FRONTE DI COSTI ESORBITANTI E DI INGENTI FINANZIAMENTI PUBBLICIA FONDO PERDUTO

34. Come noto, il CIPE nel decidere se approvare o meno il progetto definitivo, dovrebbe optare per la soluzione che:

- genera i maggiori benefici per la collettività (cd. esternalità positive);
- garantisce la massima crescita del PIL.

35. Ebbene, come verrà di seguito approfondito, la ferrovia AV, non genererebbe "esternalità" tali da giustificare i suoi elevatissimi costi e i rilevanti finanziamenti pubblici a fondo perduto (F.P.F.P.). (docc. 11 e 14, Relazione redatta dal Prof. Renato Pugno e Relazione redatta dal Dott. Ing. Aldo Vittorio Molinari, a cui si rinvia per maggiori approfondimenti).

26. Schematizzando, i benefici "interni" al progetto di una rete AV dovrebbero essere in generale i seguenti:

- a) riduzione del tempo di viaggio per i passeggeri;
- b) riduzione del costo di trasporto per i passeggeri;
- c) benefici derivanti dal traffico "generato";
- d) costi evitati sulla sede storica.

I benefici "esterni" al progetto, invece, dovrebbero essere:

- a) bilancio energetico positivo (in termini di riduzione dei consumi di energia e di riduzione della polluzione atmosferica);
- b) miglioramento della mobilità nel territorio attraversato;
- c) aumento del turismo nella zona attraversata dalla TAV.

36. Ebbene, se ciò è ipotizzabile su un piano meramente teorico, in pratica per l'AV in Italia, tali benefici non esistono o sono marginali.

37. Quanto ai benefici "esterni" al progetto, si osserva che essi sono marginali ed incerti.

E' tutto da dimostrare che il Bilancio Energetico sia positivo, ed il bilancio energetico nel caso dell'AV è molto importante anche per verificare l'affermazione comune che "l'AV riduce i consumi di energia ed i costi dell'inquinamento".

Tale affermazione merita infatti un'adeguata verifica ed approfondimento: la possibilità di ridurre i consumi di energia va infatti valutata in relazione alla Soluzione di Riferimento ed all'origine del traffico acquisito all'AV.

Tale origine è di tre tipi: (i) dalla ferrovia storica; (ii) dalla strada, (iii) dal trasporto aereo.

In relazione al traffico acquisito il Bilancio energetico sarà diverso. Per il traffico acquisito dalla ferrovia storica, il consumo di energia sarà maggiore. Per il traffico proveniente dalla strada e dal trasporto aereo, invece, il consumo di energia sarà inferiore. E' quindi fondamentale stabilire come si ripartisce il traffico acquisito dall'AV. Infine, nel Bilancio economico va anche considerato il maggior consumo di energia derivante dal "traffico generato".

L'AV non migliora l'accessibilità del territorio attraversato dal tracciato ma al contrario la riduce a causa dell'effetto barriera mentre gli effetti sull'aumento del turismo nel territorio riguarderanno solo lo stretto ambito territoriale in cui viene realizzata una fermata AV.

38. Ciò premesso rimane da verificare se almeno il Progetto AV determini dei benefici "interni", che come visto, sono la riduzione del tempo di viaggio tra i poli serviti, riduzione del costo del trasporto del passeggero, "traffico generato" (cioè aumento della Domanda di Mobilità) e, infine, costi evitati sulla sede storica della ferrovia. Si sottolinea che questa ultima voce è molto importante dal punto di vista economico.

Infatti, l'esigenza di una rete ad AV nasce sempre dal fatto che la linea ferroviaria esistente è al limite di saturazione oppure che arriverà a tale limite nel breve-medio termine. Si tratta cioè della "Soluzione di riferimento" (*Reference Solutions*) su cui si deve valutare la sostenibilità del Progetto AV.

In altre parole, si devono confrontare i Costi ed i Benefici con quelli che ci sarebbero in assenza del Progetto AV ("Situazione senza il Progetto"). Veniamo allora alla loro analisi.

A tal fine appare opportuno premettere che Alta Velocità (A/V) dovrebbe significare miglioramento del livello di servizio offerto in termini di prestazioni di viaggio delle persone con riduzione dei tempi di spostamento.

Per Alta Capacità (A/C), invece, dovrebbe intendersi l'incremento della capacità di trasporto del sistema complessivamente considerato (Linea esistente + nuova Linea) e regolarizzazione della circolazione ferroviaria, grazie alla specializzazione di ciascuna linea per le varie tipologie di traffico (viaggiatori lunga distanza, traffico regionale, traffico merci). Per la Linea AV/AC in esame si stima una potenzialità superiore ai 300 treni al giorno.

Ciò premesso in linea generale, appare interessante soffermarci sulle osservazioni svolte dall'Ing. Aldo Vittorio Molinari nella relazione che si allega al presente atto (doc. 14) "Osservazioni al progetto del Lotto funzionale Brescia-Verona", Novembre 2014, nella parte in cui, in particolare, si svolge una comparazione della Linea Storica (LL) con la Linea AV/AC come prevista nel progetto definitivo.

Per semplicità espositiva si riassumono tali determinazioni nei punti seguenti.

- **Con riferimento ai tempi di percorrenza (profilo Alta Velocità – AV)**

Il Progetto AV/AC tratta Milano-Verona, Lotto funzionale Brescia-Verona è definito "misto": se da un lato la velocità massima di tracciato della linea è di 250/300 Km/h, è pur vero che un treno Alta Velocità richiede circa 30-32 Km per raggiungere da fermo la velocità di 300 Km/h e, in frenatura, circa 12 Km per arrestarsi. Tali dati spiegano l'irrisorio "risparmio di tempo" conseguibile nel percorso Milano-Brescia tramite Linea AV/AC. Infatti essendo la distanza tra le due città 82,2 Km, la tratta percorsa dal treno Alta Velocità a 300 Km/h è di soli 17-18 Km.

Come si apprende da pag. 5 della Relazione allegata (doc. 14), il tempo di percorrenza "risparmiato" è irrisorio e comunque non giustificante il danno: infatti se la tratta Milano-Brescia può essere percorsa attualmente (e quindi seguendo la Linea Storica e prendendo un treno diretto) in 46 minuti, lo stesso percorso realizzato sulla Linea AV/AC comporterebbe un risparmio in termini di tempo di soli 12 minuti, essendo 34 i minuti di percorrenza tra le due città. Ugualmente, se si considera il tratto Milano-Verona con fermata a Brescia, attualmente il tempo di percorrenza seguendo la Linea Storica è di 82 minuti, mentre il medesimo percorso su Linea AV/AC consentirebbe un risparmio di tempo pari solamente a 17 minuti.

- **Con riferimento alla capacità attuale (profilo Alta Capacità – AC)**

Attualmente sul tratto di percorrenza Milano-Brescia viaggiano 250 treni al giorno; mentre sul tratto Brescia-Verona ne viaggiano 230. L'incremento dovuto alla costruzione della Linea AV/AC sarebbe di altri 300 treni su ciascuna tratta, con conseguente passaggio quotidiano di 550 treni sul tratto di percorrenza Milano-Brescia e di 530 treni sul tratto Brescia-Verona.

- **Con riferimento al PIL**

Attualmente i 245 ha che rischiano di essere utilizzati dalla AV producono un PIL annuale di 50 Milioni di euro, in realtà superiore se si considerano gli effetti indotti del fatturato agricolo.

Una valutazione preliminare rivela che il PIL prodotto utilizzando quegli stessi 245 ha alla realizzazione della AV sarà enormemente inferiore a quello prodotto attualmente, come è possibile apprendere dalla lettura della scheda di sintesi di cui a pag. 9 della Relazione del Prof. Renato Pugno (doc. 11). In tale relazione, infatti, si conclude sul punto che il PIL prodotto utilizzando quegli stessi 245 ha per la realizzazione della AV sarebbe pari a 2,94 Milioni di euro/anno. Dunque: 50 Milioni di euro di PIL (attuali) a fronte di 2,94 Milioni di euro/anno di PIL in seguito alla realizzazione dell'AV.

Nella sostanza, quindi, il PIL prodotto nella tratta dell'area del Lugana sarebbe meno del 6% del PIL attualmente prodotto. Ciò rappresentato in ordine alla comparazione del PIL attuale e futuro generato dalla realizzazione del progetto definitivo, è chiaro che optare per la realizzazione del progetto definitivo, in un periodo storico come il nostro in cui il PIL da anni

crece poco o addirittura si riduce, sarebbe evidentemente paradossale e necessiterebbe di una adeguata e stringente motivazione, essendo chiaramente irragionevole e contraddittoria.

- **Con riferimento ai Finanziamenti Pubblici a fondo perduto (F.P.F.P.)**

Il Progetto richiede consistenti risorse pubbliche a fondo perduto che in un'ottica di attualizzazione e contestualizzazione storica potrebbero essere impiegati per fronteggiare le attuali emergenze che in un sistema *responsabile* di P.A. dovrebbero avere la priorità.

Si pensi, a solo titolo esemplificativo, ai costi di ricostruzione e di sostentamento della popolazione riguardanti i territori dell'Emilia e dell'Abruzzo recentemente colpiti da terremoto, all'emergenza in corso nella Regione Liguria, ai costi necessari per l'ultimazione delle opere pubbliche già intraprese. E' senz'altro vero che le decisioni riguardanti l'impiego di denaro pubblico riguardano scelte politiche e gli atti amministrativi che ne sono espressione si connotano fortemente per discrezionalità ed opportunità, ma è innegabile l'esistenza in un controllo su tale operato, sia in termini di ragionevolezza, sia in termini di responsabilità, tra cui la responsabilità amministrativa erariale così come prevista dall'art. 28 della Costituzione, il cui accertamento è devoluto alla Corte dei Conti.

Appare opportuno citare al riguardo l'articolo comparso sul quotidiano la Stampa del 24/07/2014, relativo alle opere pubbliche incompiute esistenti in Italia, alla cui lettura integrale si rinvia, limitandoci in questa sede a riportare il seguente passaggio: *"Al Ministero per le Infrastrutture c'è ora un database con 628 opere incompiute. E il governo deve decidere che fare. Finanziare per 99 mila euro il completamento della piazza di Ottati (Salerno), che risulta ancora da iniziare? Oppure concentrare la spesa per opere più complesse, tipo il mini-metrò tra Pincetto e Monteluce, innovativa via ferrata di Perugia, opera da 140 milioni di euro, che risulta costruita al 67,42%? Nell'elenco ci sono infatti anche grandi opere. C'è ad esempio l'Idrovia Padova - Venezia, opera da 461 milioni di euro, allo 0%, cioè da iniziare. Nel database c'è soprattutto una miriade di piccoli interventi, come pensava Renzi nella sua lettera ai sindaci. C'è il carcere di Revere (Mantova) che è stato abbandonato quando era quasi finito dal ministero della Giustizia e girato al Comune, che ora non sa come fare a finirlo e chiede 370 mila euro. Oppure il bocciodromo comunale di Rivoli (Torino), che risulta completato al 58,94%. O ancora la ristrutturazione non ultimata della Cappella di S. Antonio, da destinare a centro anziani e archivio storico, nel Comune di Sant'Ambrogio sul Garigliano (Frosinone), opera da 102.000 euro e ultimata al 91,48%. «Abbiamo fatto i calcoli - racconta il viceministro alle Infrastrutture, Riccardo Nencini - e le 628 incompiute rappresentano 3,5 miliardi di spesa. Con un 20% della cifra, pari a circa 700 milioni, completeremmo tutto".*

In altri termini, posto che le scelte politiche ed amministrative devono avvenire nel rispetto dell'elementare ma supremo principio di non manifesta irragionevolezza e di priorità di spesa, nonché tenendo conto del limite delle disponibilità delle finanze pubbliche, non si ritiene che nel caso di specie siano stati rispettati tali criteri-guida e, dunque, si ritiene che l'approvazione del progetto definitivo così come prospettato attualmente non possa prescindere dallo svolgimento di una seria indagine su modalità alternative di impiego del denaro pubblico, più razionali nonché più proficue per l'intera collettività.

I finanziamenti pubblici a fondo perduto trovano una loro giustificazione in funzione delle "esternalità" che il Progetto è in grado di generare e, nel caso specifico, il Progetto AV non dimostra la sua sostenibilità economica e finanziaria perché i benefici sia "interni" che "esterni", come visto, non esistono o sono marginali.

- **Con riferimento ai riflessi sulla finanza pubblica**

Il bilancio complessivo sulla finanza pubblica per la sola zona del Lugana è assolutamente negativo e paradossale. Infatti, realizzando la AV nella zona del Lugana si otterrà non solo una perdita netta del PIL ma anche una **perdita di entrate fiscali dirette ed indirette**.

Infatti considerando in termini occupazionali l'uso della risorsa suolo, cioè il suo **costo di opportunità**, la realizzazione del Progetto definitivo vorrebbe dire passare da un impiego del suolo "*labor intensive*" altamente produttivo in termini di PIL ed in termini di entrate fiscali per lo Stato, ad un sistema "*capital intensive*" con una produttività in termini di PIL nulla, o comunque assolutamente marginale, e con entrate fiscali marginali, a fronte di un impiego finanziario in termini di finanziamento pubblico molto rilevante ed in relazione al quale è dubbia la priorità di spesa.

Tutto questo se si guarda non al breve termine (cioè al fatturato per le imprese di costruzione e l'occupazione in questa fase) ma al medio-lungo termine. I riflessi sulla finanza pubblica, estendendo la rete AV con gli *standards* italiani, saranno disastrosi. Con la cessazione delle attività agricole pregiate, che non richiedono sovvenzioni o finanziamenti pubblici a fondo perduto, verrà a cessare il flusso delle tasse pagate dalle aziende agricole e dagli addetti alle stesse. In sostanza, limitatamente al tratto dell'AV nell'area del Lugana (9km), i riflessi sulle finanze dello Stato saranno nel periodo di vita economica dell'AV una riduzione delle entrate fiscali dirette ed indirette per la perdita in valore attualizzato al 5% di fatturazione, cioè del PIL, di circa 129 milioni di euro e una spesa per FFP di almeno 135 milioni di euro. Ci sarà quindi un saldo netto negativo per le finanze pubbliche di almeno 264 milioni di euro. Tali cifre se estese a tutta la tratta Brescia-Verona saranno notevolmente superiori.

- **Con riferimento agli asseriti benefici derivanti dal traffico "generato"**

Nel tratto Brescia-Verona di circa 65 Km con l'attuale linea e di circa 73 Km per ferrovia con la nuova linea AV si può stimare che a regime ci sarà un traffico totale di 4,8 milioni di passeggeri (20 coppie di treni giornalieri con carico medio di 400 passeggeri) considerando oltre l'O/D (Origine/Destinazione) Brescia-Verona (ragionevolmente non superiore al traffico attuale, date le ridotte distanze), il flusso viaggiatori sulla tratta AV Torino - Milano - Verona.

La percorrenza media del passeggero AV con O/D Brescia e Verona sarà quindi pari a 73 Km, contro una percorrenza media sulla rete nazionale di circa 474 Km, cioè circa il 15%.

Considerando che il FFP per le nuove tratte AV in progetto è stimato par a 185 euro /Passeggero (riferito alla media nazionale di percorrenza) e tenendo conto che **il percorso dei passeggeri AV con Origine e Destinazione nel tratto Brescia-Verona è il 15% della percorrenza media nazionale**, il FFP per questo traffico sarà circa 28 euro/Passeggero, cioè a regime circa 135 milioni di euro/anno, equivalenti nel periodo della vita economica dell'AV a circa 2,7 miliardi di euro.

- **Altre esternalità negative**

Altre esternalità negative che verrebbero a determinarsi per effetto della realizzazione dell'AV nel tratto di interesse sarebbero inoltre imputabili a:

- maggiori costi di trasporto della AV rispetto ai costi della ferrovia tradizionale;
- maggiori costi imputabili all'effetto Barriera;

- perdite di almeno 100 posti di lavoro più quelli indiretti e quindi dei relativi costi di riconversione. Si ricorda solo a noi stessi che secondo indici ISTAT attualmente il tasso di disoccupazione è pari al 12,6.

39. Appare opportuno aggiungere che nella valutazione comparativa costi/benefici deve tenersi in debito conto il **fattore temporale** e quindi considerare "quando" tali asseriti ed indimostrati benefici connessi alla realizzazione della AV verranno (se verranno) a prodursi, a fronte dei costi che sono quantificabili immediatamente in seguito all'attività distruttiva.

Quindi non appare superfluo rilevare che la progettazione e la realizzazione della rete attuale AV hanno richiesto ben 23 anni di cui 10 anni per la costruzione e 13 anni per la progettazione, revisione, negoziato con i rappresentanti del territorio per le richieste di mitigazione: si tratta di tempi e, conseguentemente di costi anomali rispetto alle altre realtà internazionali.

In Italia i tempi di realizzazione delle Opere Pubbliche risultano notoriamente di estrema lunghezza.

Inoltre, ad eccezione dell'Autostrada del Sole, le opere pubbliche sono state realizzate senza produrre risultati economici positivi: scarsa per non dire nulla la produttività e la redditività delle opere pubbliche.

Lo spreco di risorse è stato possibile nei decenni scorsi grazie all'aumento progressivo delle tasse, dell'indebitamento pubblico che ha raggiunto ormai limiti invalicabili e dalla svalutazione monetaria. Questo oggi non è più possibile per via dei vincoli imposti dalla UE al Bilancio Pubblico e dalla perdita della sovranità monetaria.

Le decisioni pubbliche, pertanto, devono essere prese valutando attentamente la produttività e la redditività delle spese pubbliche.

Questa interconnessione nel caso dell'AV è particolarmente evidente nel momento in cui la rete AV realizzata e che s'intende estendere richiede cospicui investimenti e cospicui finanziamenti pubblici a fondo perduto che però, come visto, non sembrano trovare una giustificazione in termini di esternalità.

§ VI. IL PRINCIPIO DI PROPORZIONALITÀ

40. Il principio di proporzionalità – che deve guidare le scelte della P.A. e nel caso di specie il CIPE e il MATIM – vieta alle Amministrazioni Pubbliche di comprimere la sfera giuridica dei destinatari della propria azione in misura diversa ed ultronea rispetto a quanto è necessario per il raggiungimento dello scopo cui l'azione stessa è preordinata.

Tale principio implica che l'amministrazione deve adottare la soluzione idonea, comportante il **minor sacrificio possibile per gli interessi compressi**, per cui l'Autorità non può imporre, con atti normativi o amministrativi, obblighi e restrizioni alle libertà del cittadino in misura superiore a quella strettamente necessaria al raggiungimento dello scopo che l'autorità è tenuta a realizzare nel pubblico interesse (Cons. Stato, Sez. V, 21 settembre 2010, n. 7031, Id. 20 aprile 2006, n. 2087 del 2006, TAR Lazio, sede di Roma, Sez. I, 11 agosto 2011, n. 7083).

41. La proporzionalità pertanto impone un'indagine *trifasica* che si articola nell'accertamento:

- dell'idoneità della misura allo scopo da raggiungere;
- nella necessità della misura;

- della proporzionalità con il fine, riconoscendo preferenza alla misura più *mite* che permetta, comunque, il raggiungimento dello scopo perseguito dalla norma.

42. Peraltro, la proporzionalità delle decisioni amministrative consegue, in disparte il principio comunitario di proporzionalità, **al rispetto del principio nazionale di ragionevolezza dell'azione amministrativa**, in forza del quale ogni misura adottata dalla P.A., destinata ad incidere su posizioni private, deve essere proporzionale rispetto a quanto richiesto dagli obiettivi perseguiti. Il principio di proporzionalità è quindi già presente nel nostro ordinamento quale manifestazione del principio di ragionevolezza.

Nella dimensione comunitaria (e nel diritto interno in forza dell'art. 1, comma 1 della L. 241/1990, come riscritto) il principio di proporzionalità risponde precipuamente all'esigenza di evitare limitazioni della sfera privata che non siano imposte dalla stretta necessità, piuttosto che all'esigenza della migliore soddisfazione dell'interesse pubblico; in effetti, le due articolazioni del principio della *suitability* e della *necessity*, che emergono dalla giurisprudenza comunitaria, sono espressione del rimarcato aspetto di tutela della libertà dei privati dall'intervento pubblico.

L'immanenza del principio di proporzionalità nell'ordinamento nazionale è ormai riconosciuta nella giurisprudenza amministrativa. Significativa al riguardo la decisione del **Consiglio di Stato, Sez. V, 14 aprile 2006, n. 2087** secondo cui il principio di proporzionalità, di cui si fa applicazione, evidentemente, in materia di limitazione al diritto di proprietà, è **principio generale dell'ordinamento e implica che la Pubblica Amministrazione debba adottare la soluzione idonea ed adeguata, comportante il minor sacrificio possibile degli interessi compresenti**. Esso si risolve nell'affermazione secondo cui le Autorità comunitarie e nazionali non possono imporre, sia con atti normativi che con atti amministrativi, obblighi e restrizioni alle libertà del cittadino in misura superiore, cioè sproporzionata, a quella **strettamente necessaria nel pubblico interesse per il raggiungimento dello scopo che l'autorità è tenuta a realizzare, in modo che il provvedimento sia idoneo, cioè adeguato all'obiettivo da perseguire, e necessario, nel senso che nessun altro strumento ugualmente efficace, ma meno negativamente incidente, sia disponibile**.

30. Ebbene, nel caso che ne occupa, per tutto quanto considerato nei precedenti paragrafi, appare evidente che **l'opera pubblica progettata determinerebbe una compressione dei diritti dei privati interessati del tutto sproporzionata e per nulla necessaria rispetto ai fini dichiarati dell'intervento pubblico data la possibilità di soluzioni alternative secondo quanto esposto nel seg. § VII**.

I diritti che vengono in rilievo al riguardo sono quelli, costituzionalmente protetti, di proprietà (art. 42 Cost.), di impresa (art. 41 Cost.) ed al lavoro (art. 1 Cost.). E' anche il caso di sottolineare che l'art. 17 della Carta dei Diritti fondamentali dell'Unione Europea, firmata a Nizza il 7 dicembre 2000, consacra il **diritto di proprietà tra i diritti fondamentali dell'uomo**. L'art. 17, in ciò recependo l'insegnamento della Corte Europea dei Diritti dell'Uomo (CEDU), considera meritevole di tutela solo la proprietà dei beni acquistata *legalmente* e prevede espressamente che l'indennità spettante al proprietario in caso di privazione del diritto per causa di pubblico interesse debba essere non solo *giusta* ma anche corrisposta in *tempo utile*.

§ VII. SUSSISTONO SCELTE ALTERNATIVE CHE CONSENTIREBBERO DI RAGGIUNGERE I FINI DICHIARATI DELL'OPERA COMPLESSIVA NEL RISPETTO DEI PRINCIPI DI LEGGE E DEI DIRITTI DEI PRIVATI INTERESSATI

§ VII.1. *Il potenziamento della linea storica*

43. Il potenziamento della linea storica, in luogo della realizzazione della TAV sull'area della Lugana così come prevista nel Progetto Definitivo, consentirebbe di conseguire forti risparmi anche in termini di esborsi per espropri e per contenziosi, nonché di minimizzare gli interventi compensativi, consistendo semplicemente in un potenziamento di corridoio infrastrutturale esistente che non intaccherebbe territori agricoli di grandissimo pregio (area vinicola del Lugana, pianura irrigua bresciana ecc.) ed il valore delle relative produzioni.

Nella relazione redatta dall'Ing. Molinari (che si produce *sub doc.* 14 quale parte integrante e sostanziale delle presenti osservazioni e cui si fa rinvio) si osserva infatti che "Se l'obiettivo fosse l'aumento della capacità di trasporto tra Brescia e Verona si deve valutare la possibilità di sfruttare l'esistente infrastruttura ferroviaria. La Linea attuale Brescia-Verona, doppio binario elettrificato, presenta un limite operativo riconducibile alla distanza delle sezioni fra le stazioni (...) In relazione alle previsioni di traffico ferroviario, ormai non più rispondenti agli scenari di domanda che si stanno delineando e sovrastimate per la componente merci, si dovrebbero formulare una nuova analisi di traffico e, conseguentemente, una rigorosa verifica di coerenza domanda/offerta con il progetto della tratta Brescia - Verona. Inoltre, gli scenari evolutivi dell'offerta devono includere il potenziamento della linea esistente che, tenendo conto dell'impegno attuale della linea Brescia-Verona e del margine recuperabile con interventi tecnologici, appare la soluzione preferibile e comunque non prescindibile" (enfasi aggiunta).

Nella relazione redatta dal Prof. Renato Pugno (*doc.* 11, parte integrante e sostanziale delle presenti osservazioni e cui si fa rinvio) si osserva che "il problema non è tanto la variazione del tracciato, ma se ha o non ha senso proseguire nell'estensione dell'AV con gli standards italiani o invece adottare standards come quelli tedeschi, inglesi e americani. In tal caso il problema del tracciato non esisterebbe più perché il prolungamento dell'AV avverrebbe in affiancamento alla linea attuale esistente. Esiste quindi l'esigenza pressante di un'adeguata verifica della decisione del CIPE. Tale verifica andrà fatta con un completo Studio di Fattibilità, con standards internazionali e fatto da un qualificato soggetto indipendente, che valuti le sole due possibili alternative: quella approvata dal CIPE e l'affiancamento alla linea storica esistente".

44. Non può sottacersi che il Progetto definitivo si caratterizza per irragionevolezza anche nella parte in cui prevede lo Scalo di Montichiari.

In particolare, si osserva sul punto che il collegamento Alta velocità con lo scalo di Montichiari è in contrasto con il piano nazionale aeroportuale: il Ministero delle Infrastrutture prevede tre collegamenti con l'Alta Velocità negli scali aeroportuali di Fiumicino, Malpensa e Venezia. Un quarto collegamento (Montichiari) sarebbe un record europeo, da un lato ingiustificato dalle previsioni della domanda di traffico passeggeri, dall'altro contraddittorio visto che lo stesso piano nazionale prevede la specializzazione di Montichiari nel segmento cargo-merci e non passeggeri.

§ VII.2. L' "ipotesi zero"

45. In subordine rispetto alla soluzione di cui al precedente § VI.1., considerati:

- le scarse e marginali esternalità che dalle Relazioni tecniche allegate (doc. 11 – Relazione del Prof. R. Pugno e doc. 14 – Relazione dell'Ing. A.V. Molinari) sembrano connotare il progetto definitivo così come attualmente redatto a fronte di un enorme e – sembrerebbe – irrazionale sforzo di finanza pubblica (che più saggiamente ed in ossequio al principio di priorità potrebbe essere diretto a mitigare le attuali emergenze che hanno colpito il nostro Paese, nonché a risanare ed ultimare le opere pubbliche già in essere);

- i "costi" enormi ed insanabili in termini di distruzione di un'area unica e pregiatissima come quella della Lugana;

- i costi socio-economici connessi alla perdita di attività produttive, commerciali e dei connessi posti di lavoro;

si invita a considerare la possibilità di preservare le summenzionate zone utilizzando, per il tratto concernente quell'area, la linea storica così come esistente, senza far neppure luogo al potenziamento. Ciò si propone anche in considerazione della marginalità dei benefici che l'AV comporterebbe in termini di risparmio dei tempi di percorrenza e della frequenza dei treni, come dettagliatamente illustrato nella relazione dell'Ing. A.V. Molinari (doc. 14).

§ VII.3. In ogni caso in cui si ritenga di procedere con l'opera, la scelta di dislocare i cantieri in aree degradate o di scarso valore agroambientale piuttosto che in quelle di estremo pregio individuate attualmente dal Piano, la corretta ponderazione degli impatti ambientali e l'adeguata individuazione delle misure adeguate alla loro mitigazione

46. In ogni caso in cui si ritenga di procedere con l'opera, si dovrebbe quantomeno effettuare una diversa individuazione delle aree da occupare con i cantieri, rispetto a quanto prospettato dall'attuale Piano, al fine di "dislocare i cantieri in aree degradate o di scarso valore agroambientale, distanti dalle colture sensibili o a maggiore produzione lorda vendibile. (...) In virtù di quanto descritto si ritiene che le valutazioni effettuate nello studio e nella colonna interferenze e mitigazioni della tabella 4.3.9/4 siano inesatte per forma e per sostanza per i motivi sotto elencati: non è presa in considerazione alcuna alternativa di minore impatto quale ad esempio l'occupazione di aree degradate o già trasformate (...)" (relazione del Dott. Perazzoli, doc. 13, par. 4.3, pp. 28 e 30).

47. Si dovrebbe inoltre procedere ad un adeguato studio dell'impatto ambientale, scervo dei vizi che inficiano quello fin qui elaborato e che si sono sopra evidenziati, onde ponderare esattamente le criticità e individuare adeguate misure di mitigazione.

Come osservato nella relazione del Dott. Perazzoli, ad es., "sarebbe inoltre necessario, come richiesto dalla legge, definire, chiare e precise norme di riduzione della formazione delle polveri, oltre che specifici parametri per valutare i principali effetti sull'ambiente e un idoneo piano dei controlli e di azioni correttive predeterminate a tutela crescente in caso di superamento dei limiti, arrivando, in ultima ratio, al blocco delle fonti di emissione delle polveri durante la stagione vegetativa" (doc. 13, p. 28).

Si fa altresì rinvio a quanto già osservato nel precedente § IV e relativi sottoparagrafi, citando la relazione del Dott. Venosi (doc. 12), circa le lacune del Piano e del sotteso studio di impatto ambientale in ordine alle vibrazioni, al rumore, allo scavo delle gallerie ed al connesso

inquinamento delle falde acquifere, ai campi elettromagnetici ed alla valutazione costi-benefici che deve essere effettuata comparando le diverse possibili opzioni.

* * *

SINTESI CONCLUSIVA

48. L'attraversamento della zona di produzione del Lugana con la AV non è sostenibile economicamente e ha riflessi fortemente negativi sulla finanza pubblica.

49. Tale tracciato e la scelta dei terreni da occupare con i cantieri, come esposta nel Piano di Utilizzo Terre e negli atti presupposti e connessi, sono altresì insostenibili sul piano ambientale. Lo studio di impatto ambientale sinora svolto e posto a fondamento del Piano di Utilizzo Terre e del progetto definitivo risulta viziato da gravi errori e lacune.

49. La realizzazione del progetto e del Piano così come attualmente configurati comporterebbe, tra l'altro, la definitiva inutilizzabilità ai fini agricoli e agrituristici di tutti i terreni degli esponenti e l'irreparabile distruzione delle attività produttive delle aziende esponenti.

50. A fronte di quanto sopra, risulta evidente che il progetto, il Piano ed il sotteso studio di impatto ambientale debbano essere rivisti, da una parte adottando una variazione del tracciato basata sull'impiego (se del caso, previo potenziamento) della linea storica, ciò che consentirebbe di evitare l'attraversamento dell'area di produzione del Lugana ed in particolare dei terreni dei sottoscritti esponenti, e dall'altra parte, in ogni caso, scegliendo altri terreni per la cantierizzazione e ponderando esattamente gli impatti ambientali e le adeguate misure di mitigazione.

51. In subordine, dovrebbe adottarsi l'"ipotesi zero" come sopra illustrata sub § VII.2.

* * *

Con espressa riserva di adire tutte le competenti Sedi giudiziarie onde ottenere piena tutela dei nostri diritti ed interessi legittimi.

Si allegano in copia i seguenti documenti:

1. visura storica della Società Semplice MONTRESOR LIDIA E FRANCESCO S.S.;
2. visura storica della Società Semplice OTTELLA DI FRANCESCO E MICHELE MONTRESOR S.S.;
3. carta di Identità della Sig.ra Montresor Lidia;
4. carta di Identità del Sig. Montresor Michele;
5. carta di Identità della Sig.ra Rosanna Guidi Montresor;
6. carta di Identità del Sig. Francesco Montresor;
7. carta di Identità del Sig. Giovanni Montresor;
8. carta di Identità della Sig.ra Lucia Montresor;
9. atto di cessione di quote sociali di SAS e trasformazione da SAS a Società Semplice della Società Agricola Ottella di Francesco e Michele Montresor S.S.;
10. contratto di Affitto di Fondo Rustico tra i Sig.ri Montresor Lidia, Montresor Michele, Rosanna Guidi Montresor, Francesco Montresor, Giovanni Montresor, Lucia Montresor (affittanti) e la Società Agricola Ottella di Francesco e Michele Montresor s.s. (affittuaria);
11. relazione redatta dal Prof. Renato Pugno;
12. relazione redatta dal Dott. Erasmo Venosi;
13. relazione redatta dal Dott. Massimiliano Perazzoli;

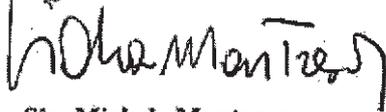
14. relazione redatta dal Dott. Ing. Aldo Vittorio Molinari;

15. osservazioni presentate in data 25 novembre 2014 dai Sig.ri Montresor e dalle aziende Ottella e Montresor Lidia e Francesco in ordine al progetto definitivo.

Sig.ra Rosanna Guidi Montresor



Sig.ra Lidia Montresor

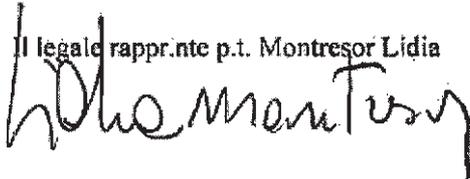


Sig. Michele Montresor



Montresor Lidia e Francesco S.S.

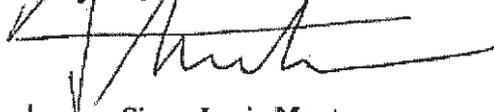
Il legale rappr.nte p.t. Montresor Lidia



Sig. Francesco Montresor



Sig. Giovanni Montresor

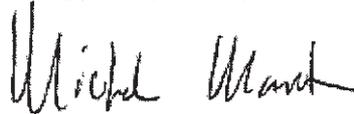


Sig.ra Lucia Montresor



Ottella di Francesco e Michele Montresor S.S.

Il legale rappr.nte p.t. Montresor Michele





Camera di Commercio Industria Artigianato e Agricoltura di VERONA

Registro Imprese - Archivio ufficiale della CCIAA

VISURA STORICA SOCIETA' DI PERSONE

MONTRESOR LIDIA E FRANCESCO S.S.



V40H5W

Il QR Code consente di verificare la corrispondenza tra questo documento e quello archiviato al momento dell'estrazione. Per la verifica utilizzare l'App RI QR Code o visitare il sito ufficiale del Registro Imprese.

DATI ANAGRAFICI

Indirizzo Sede legale	PESCHIERA DEL GARDA (VR) LOCALITA' OTTELLA CASCINA GIROLDA CAP 37019
Indirizzo PEC	montresorss@legalmail.it
Numero REA	VR - 332338
Codice fiscale	03389850235
Partita IVA	03389850235
Forma giuridica	societa' semplice
Data atto di costituzione	08/03/2004
Data iscrizione	11/03/2004
Data ultimo protocollo	29/04/2014
Socio Amministratore	MONTRESOR LIDIA

ATTIVITA'

Stato attività	attiva
Data inizio attività	08/03/2004
Attività prevalente	culture viticole
Codice ATECO	01.21
Codice NACE	01.21
Attività import export	-
Contratto di rete	-
Albi ruoli e licenze	si
Albi e registri ambientali	-

L'IMPRESA IN CIFRE

Ammontare conferimenti	5.000,00
Addetti al 30/09/2014	2
Titolari di cariche	2
Unità locali	0
Pratiche RI dal 20/01/2014	1
Trasferimenti di sede	0
Partecipazioni (1)	-

CERTIFICAZIONE D'IMPRESA

Attestazioni SOA	-
Certificazioni di QUALITA'	-

DOCUMENTI CONSULTABILI

Fascicolo	si
Statuto	-
Altri atti	1

Le informazioni, sopra riportate, sono tutte di fonte Registro Imprese o REA (Repertorio Economico Amministrativo); si possono trovare i dettagli nella Visura o nel Fascicolo d'Impresa

(1) Da elenchi soci e trasferimenti di quote

Indice

1 Sede	2
2 Informazioni da patti sociali	2
3 Informazioni patrimoniali	3
4 Soci e titolari di cariche o qualifiche	3
5 Attività, albi ruoli e licenze	4
6 Storia delle modifiche	4
7 Aggiornamento impresa	6

1 Sede

Indirizzo Sede legale	PESCHIERA DEL GARDA (VR) LOCALITA' OTTELLA CASCINA GIROLDA CAP 37019
Indirizzo PEC	montresorss@legalmail.it
Partita IVA	03389850235
Numero REA	VR - 332338

Iscrizione REA sede legale	Numero repertorio economico amministrativo (REA): VR - 332338 PESCHIERA DEL GARDA (VR) LOCALITA' OTTELLA CASCINA GIROLDA CAP 37019
Indirizzo elettronico partita iva	Indirizzo pubblico di posta elettronica certificata: montresorss@legalmail.it 03389850235

2 Informazioni da patti sociali

Registro Imprese	Data di iscrizione: 11/03/2004 Sezioni: Iscritta con la qualifica di SOCIETÀ SEMPLICE (sezione speciale), Iscritta con la qualifica di IMPRESA AGRICOLA (sezione speciale)
Estremi di costituzione	Data atto di costituzione: 08/03/2004
Oggetto sociale	OGGETTO SOCIALE: LA SOCIETA' HA COME OGGETTO TUTTE LE ATTIVITA' AGRICOLE COMUNQUE NECESSARIE PER LA PRODUZIONE E COLTIVAZIONE DI FONDI AGRICOLI, DI PIANTE DA FRUTTO, DA ...
Poteri da statuto o da patti sociali	L'AMMINISTRAZIONE E LA LEGALE RAPPRESENTANZA DELLA SOCIETA' SPETTANO ALLA SIGNORA MONTRESOR LIDIA CON FIRMA LIBERA. OCCORRERA' LA FIRMA CONGIUNTA DI ENTRAMBI I SOCI PER L'ASSUNZIONE DI OBBLIGAZIONI CHE IMPEGNINO LA SOCIETA' PER ...

Estremi di costituzione

Iscrizione Registro Imprese	Codice fiscale e numero d'iscrizione: 03389850235 del Registro delle Imprese di VERONA Data iscrizione: 11/03/2004
-----------------------------	--

sezioni	Iscritta con la qualifica di SOCIETÀ SEMPLICE (sezione speciale) il 11/03/2004 Iscritta con la qualifica di IMPRESA AGRICOLA (sezione speciale) il 02/07/2004
---------	--

Informazioni costitutive Data atto di costituzione: 08/03/2004

durata della società Data termine: 31/12/2050
con proroga tacita indeterminata (art. 2273 c.c)

Oggetto sociale OGGETTO SOCIALE:
LA SOCIETA' HA COME OGGETTO TUTTE LE ATTIVITA' AGRICOLE COMUNQUE NECESSARIE PER LA PRODUZIONE E COLTIVAZIONE DI FONDI AGRICOLI, DI PIANTE DA FRUTTO, DA GIARDINO, DA ORTO, DA PRATO, IL TUTTO COME DISCIPLINATO DALL'ART. 2135 CODICE CIVILE E IN CONFORMITA' ALLE NORME VIGENTI IN MATERIA, NONCHE' L'ATTIVITA' AGRITURISTICA COSI' COME DISCIPLINATA DALLA LEGGE 5.12.1985 N. 730 RECANTE LE NORME PER LA "DISCIPLINA DELL'AGRITURISMO" E LE SUCCESSIVE LEGGI REGIONALI IN MATERIA E RELATIVE MODIFICHE ED INTEGRAZIONI.

Poteri

poteri da statuto o da patti sociali L'AMMINISTRAZIONE E LA LEGALE RAPPRESENTANZA DELLA SOCIETA' SPETTANO ALLA SIGNORA MONTRESOR LIDIA CON FIRMA LIBERA. OCCORRERA' LA FIRMA CONGIUNTA DI ENTRAMBI I SOCI PER L'ASSUNZIONE DI OBBLIGAZIONI CHE IMPEGNINO LA SOCIETA' PER UN VALORE SUPERIORE A EURO 25.000,00 (VENTICINQUEMILA//00)

3 Informazioni patrimoniali

Conferimenti	Valore nominale dei conferimenti in Euro 5.000,00
---------------------	---

4 Soci e titolari di cariche o qualifiche

Socio Amministratore	MONTRESOR LIDIA
Socio	MONTRESOR FRANCESCO

Socio Amministratore

MONTRESOR LIDIA Nata a BUSSOLENGO (VR) il 30/03/1960
Codice fiscale: MNTLDI60C70B296Z
residenza VERONA (VR)
VIA TORRICELLE 10 CAP 37100

carica **socio amministratore**
Nominato con atto del 08/03/2004

proprietà della quota in piena proprietà: 2500
.00

quota Quota: 2.500,00
Valuta: Euro

Socio

MONTRESOR FRANCESCO Nato a BUSSOLENGO (VR) il 17/11/1961
Codice fiscale: MNTFNC61S17B296S
residenza PESCHIERA DEL GARDA (VR)
LOC. OTTELLA 1 CAP 37019

carica **socio**
Nominato con atto del 08/03/2004

proprietà della quota in piena proprietà: 2500
.00
quota Quota: 2.500,00
Valuta: Euro

5 Attività, albi ruoli e licenze

Addetti	2
Data d'inizio dell'attività dell'impresa	08/03/2004
Attività prevalente	CULTURE VITICOLE

Attività

Inizio attività
(informazione storica) Data Inizio dell'attività dell'impresa: 08/03/2004

attività prevalente esercitata dall'impresa CULTURE VITICOLE

attività esercitata nella sede legale AGRITURISMO CON PERNOTTAMENTO, MASSIMO 10 POSTI LETTO (DAL 10/07/2006)

attività agricola CULTURE VITICOLE

classificazione ATECORI 2007 dell'attività
(informazione di sola natura statistica)

Codice: 01.21 - coltivazione di uva
Importanza: P - primaria Registro Imprese
Data inizio: 08/03/2004

Codice: 56.10.12 - attività di ristorazione connesse alle aziende agricole
Importanza: S - secondaria Registro Imprese
Data inizio: 10/07/2006

Addetti
(informazione di sola natura statistica) Numero addetti dell'impresa rilevati nell'anno 2014
(Dati rilevati al 30/09/2014)

	II trimestre	III trimestre	Valore medio
Dipendenti	1	2	2
Indipendenti	0	0	0
Totale	1	2	2

Licenze

licenze/autorizzazioni Licenza/autorizzazione: COMUNE
Numero: 1520 del 26/04/2006
Tipo: 073 agriturismo

6 Storia delle modifiche

Protocolli evasi nell'anno 2014	1
Protocolli evasi nell'anno 2011	2
Protocolli evasi nell'anno 2006	1
Protocolli evasi nell'anno 2004	2

**Atti Iscritti e/o depositati nel
Registro Imprese**

**Protocollo n. 26489/2014
del 29/04/2014**
moduli

S5 - inizio, modifica, cessazione di attivita' nella sede legale
F7 - comunicazione unica presentata ai fini agenzia delle entrate

**Protocollo n. 89160/2011
del 30/11/2011**
moduli
atti

S2 - modifica societa' , consorzio g.e.l.e, ente pubblico econ.
• altri atti

Data atto: 25/11/2011
Data iscrizione: 05/01/2012
Data iscrizione: 05/01/2012

Iscrizioni

VARIAZIONE INDIRIZZO PEC IMPRESA. INDIRIZZO PEC PRECEDENTE:
(ASSENTE)

**Protocollo n. 64430/2011
del 03/11/2011**
moduli

C2 - comunicazione unica presentata ai fini r.i. e inps
S5 - Inizio, modifica, cessazione di attivita' nella sede legale

**Protocollo n. 41400/2006
del 28/07/2006**
moduli

S5 - Inizio, modifica, cessazione di attivita' nella sede legale

**Protocollo n. 30739/2004
del 15/06/2004**
moduli
Iscrizioni

S5 - Inizio, modifica, cessazione di attivita' nella sede legale
Data iscrizione: 02/07/2004
ISCRIZIONE CON LA QUALIFICA DI IMPRESA AGRICOLA (SEZ. SPECIALE)

**Protocollo n. 10926/2004
del 11/03/2004**
moduli

S1 - Iscrizione di societa,consorzio, g.e.l.e., ente pubb. econ.
P - Iscrizione nel r.e.rea di atti e fatti relativi a persone

atti

Numero modelli: 2

• atto costitutivo
Data atto: 08/03/2004
Data iscrizione: 11/03/2004
scritta

Iscrizioni

Data iscrizione: 11/03/2004
ISCRIZIONE CON LA QUALIFICA DI SOCIETA' SEMPLICE (SEZ. SPECIALE)

Data iscrizione: 11/03/2004

• MONTRESOR LIDIA

Codice fiscale: MNTLDI60C70B296Z

NOMINA CARICA E/O QUALIFICA/E DI:

ASSUNZIONE DELLA QUALIFICA DI SOCIO AMMINISTRATORE DAL 08/03/2004

QUOTA DI PARTECIPAZIONE POSSEDUTA: 2.500,00 EURO

Data iscrizione: 11/03/2004

• MONTRESOR FRANCESCO

Codice fiscale: MNTFNC61S17B296S

NOMINA CARICA E/O QUALIFICA/E DI:

ASSUNZIONE DELLA QUALIFICA DI SOCIO DAL 08/03/2004

QUOTA DI PARTECIPAZIONE POSSEDUTA: 2.500,00 EURO

Estremi atto di costituzione

Tipo dell'atto: **atto costitutivo**

Informazioni Comunicazione Unica altri Enti

**Classificazione dichiarata ai fini
IVA dell'attività prevalente
(informazione di sola natura
statistica)**

Codice: 55.20.52 - attività di alloggio connesse alle aziende agricole
Data riferimento: 01/04/2014

Addetti

**addetti
(informazione di sola natura
statistica)**

Numero addetti dell'impresa rilevati al 30/09/2014

		Dipendenti	Totale
valori di riferimento 2014	II trimestre	1	1
	III trimestre	2	2
	Anno 2014 (valore medio)	2	2
valori di riferimento 2012	I trimestre	1	1
	II trimestre	3	3
	III trimestre	3	3
	IV trimestre	1	1
	Anno 2012 (valore medio)	2	2
valori di riferimento 2011	I trimestre	2	2
	II trimestre	3	3
	III trimestre	3	3
	IV trimestre	2	2
	Anno 2011 (valore medio)	2	2

Informazioni storiche REA

denuncia modifica del 03/11/2011

Data effetto: 03/11/2011

PRATICA AI SOLI FINI INPS: IL REGISTRO IMPRESE NON EFFETTUA CONTROLLI

denuncia modifica del 23/01/2008

Data effetto: 23/01/2008

• **modifica partita Iva a fronte recupero automatico dall'agenzia delle entrate**

denuncia modifica del 28/07/2006

Data effetto: 10/07/2006

• **inizio attività**

AGRITURISMO CON PERNOTTAMENTO, MASSIMO 10 POSTI LETTO (DAL 10/07/2006)

denuncia modifica del 15/06/2004

Data effetto: 08/03/2004

• **attività agricole dell'impresa**

7 Aggiornamento impresa

Data ultimo protocollo

29/04/2014

Dott. LUCA PAOLUCCI
NOTAIO

37060 SONA (VR) - Via Regina della Pace n.5
Tel. 045.6081944 - Fax 045.6081922 - Email: studio@notaipaolucci.it

Repertorio n. 30849

Raccolta n.23635

-----MODIFICA-----

-----DI CONTRATTO DI AFFITTO DI FONDO RUSTICO-----

-----REPUBBLICA ITALIANA-----

L'anno duemilatredici il giorno tre del mese di dicembre

-----03/12/2013-----

In Sona, nel mio studio in Via Regina della Pace n. 5.

Avanti a me dottor Paolucci Luca notaio residente in Sona, iscritto presso il Collegio Notarile del Distretto di Verona, sono comparsi:

GUIDI ROSANNA, nata a Pescia (PT) il 19 settembre 1936, residente in Peschiera Del Garda (VR), via Puccini n. 10,
codice fiscale dichiarato GDU RNN 36P59 G491U

MONTRESOR GIOVANNI, nato a Verona (VR) il 28 settembre 1958, residente in Peschiera del Garda (VR), via Puccini n.10,
codice fiscale dichiarato MNT GNN 58P28 L781J;

MONTRESOR LIDIA, nata a Bussolengo (VR) il 30 marzo 1960, residente in Verona (VR), via Rovereto n.4,
codice fiscale dichiarato MNT LDI 60C70 B296Z;

MONTRESOR FRANCESCO, nato a Bussolengo (VR) il 17 novembre 1961, residente in Verona via Todeschini n.16,
codice fiscale dichiarato MNT FNC 61S17 B296S;

MONTRESOR LUCIA, nata a Bussolengo (VR) il 11 gennaio 1966, Verona (VR), via Emilei n.15,
codice fiscale dichiarato MNT LCU 66A51 B296I;

MONTRESOR MICHELE, nato a Bussolengo (VR) il 13 settembre 1970, residente in Peschiera del Garda (VR), localita' Ottella n.1,
codice fiscale dichiarato MNT MHL 70P13 B296N;

MONTRESOR MICHELE, nato a Bussolengo (VR) il 13 settembre 1970,
MONTRESOR FRANCESCO, nato a Bussolengo (VR) il 17 novembre 1961,
MONTRESOR GIOVANNI, nato a Verona (VR) il 28 settembre 1958,

che intervengono al presente atto quali unici soci dotati dei necessari poteri di ordinaria e straordinaria amministrazione e legale rappresentanza, domiciliati per la carica come infra, della societa',

"AZIENDA AGRICOLA OTTELLA S.A.S. DI F. E M. MONTRESOR SOCIETA' AGRICOLA", con sede a Peschiera Del Garda (VR), S. Benedetto di Lugana, localita' Ottella n. 1, iscritta al Registro delle Imprese di Verona al numero 03867510236 ed iscritta al R.E.A. di Verona con il numero 371980, codice fiscale e partita IVA dichiarati 03867510236, in forza dei vigenti patti sociali.

Detti comparenti, cittadini italiani, della cui identita' personale io, Notaio, sono certo,
-----premettono-----

- che la societa' "AZIENDA AGRICOLA OTTELLA S.A.S. DI F. E M. MONTRESOR SOCIETA' AGRICOLA" riceveva in affitto dai signori MONTRESOR LODOVICO e GUIDI ROSANNA alcuni fondi rustici giusto atto autentificato dal notaio GIACOMO GELMI Notaio in Verona in data 3 agosto 2009 repertorio n. 10389, registrato a Verona il 4 agosto 2009 al n. 17740 serie 1T,

- che in data 25 agosto 2009 e' deceduto il signor MONTRESOR LODOVICO;

- che eredi in forza di legge sono i figli signori MONTRESOR FRANCESCO, MONTRESOR GIOVANNI, MONTRESOR LIDIA, MONTRESOR LUCIA e MONTRESOR MICHELE e la moglie signora GUIDI ROSANNA sopra generalizzati;

- che i terreni distinti nel Catasto Terreni del Comune di Peschiera del Garda al foglio 12

REGISTRATO A

VERONA 1

Il 11.12.2013

al n. 22223 serie 1T

Euro 729,00

TRASCritto A

VERONA

Il 12/12/2013

al nn 41609/28526

TRASCritto A

MANTOVA-CASTIGLIONE

Il 12/12/2013

al nn 4819/3337

mappale 797 e al foglio 6 mappale 608 non fanno piu' parte dei fondi rustici affittati giusti annotamenti rispettivamente del 13 giugno 2012 nn. 20224/3012 e del 23 aprile 2013 nn. 14593/3399;-----

- che con atto a mio rogito in data odierna i signori MONTRESOR FRANCESCO, MONTRESOR GIOVANNI, MONTRESOR LIDIA, MONTRESOR LUCIA , MONTRESOR MICHELE e GUIDI ROSANNA hanno venduto alla medesima societa' "AZIENDA AGRICOLA OTTELLA S.A.S. DI F. E M. MONTRESOR SOCIETA' AGRICOLA" alcuni porzioni di terreno facente parte del contratto di affitto di cui sopra e precisamente:-----

terreni siti in Comune di Peschiera del Garda (VR) e distinti nel Catasto Terreni di detto Comune al-----

- foglio 6 -----

- mappale 32, vigneto cl. 2, superficie h. 00.19.60 (Are diciannove Centiare sessanta), R.D.Euro 21,76, R.A.Euro 12,15;-----

- mappale 78, vigneto cl. 2, superficie h. 00.46.00 (Are quarantasei), R.D.Euro 51,08, R.A.Euro 28,51;-----

- mappale 111, vigneto cl. 1, superficie h. 00.48.67 (Are quarantotto Centiare sessantasette), R.D.Euro 64,10, R.A.Euro 37,70;-----

- mappale 113, vigneto cl. 1, superficie h. 00.57.27 (Are cinquantasette Centiare ventisette), R.D.Euro 75,42, R.A.Euro 44,37;-----

- mappale 609 (ex 31), semin arbor cl. 1, superficie h. 01.08.80 (Ettari uno Are otto Centiare ottanta), R.D.Euro 95,52, R.A.Euro 53,38;-----

- mappale 611 (ex 366, ex 30), vigneto cl. 1, superficie h. 00.36.31 (Are trentasei Centiare trentuno), R.D.Euro 47,82, R.A.Euro 28,13. -----

- che quindi il fondo rustico concesso in affitto ad oggi comprende i seguenti terreni-----
siti in parte nel Comune di Peschiera del Garda (VR) e in parte nel Comune di Ponti sul Mincio (MN) e precisamente:-----

distinti nel Catasto Terreni del Comune di Peschiera Del Garda (VR).-----

- foglio 5 -----

- mappale 210, vigneto classe 1, superficie h. 00.39.50 (Are trentanove Centiare cinquanta), R.D. Euro 52,02, R.A.Euro 30,60;-----

- mappale 214, -----

* AA vigneto classe 1, superficie h. 00.23.00 (Are ventitre Centiare zero), R.D.Euro 30,29, R.A.Euro 17,82;-----

* AB seminativo classe 2, superficie h. 02.33.00 (Are due Centiare trentatre), R.D.Euro 1,74, R.A.Euro 1,08;-----

- foglio 12-----

- mappale 115, vigneto seminativo cl. 3, superficie h. 00.16.48 (Are sedici Centiare quarantotto), R.D.Euro 17,42, R.A.Euro 9,91;-----

- mappale 277, vigneto cl. 2, superficie h. 00.19.90 (Are diciannove Centiare novanta), R.D.Euro 22,10, R.A.Euro 12,33;-----

- mappale 349, -----

* AA vigneto cl. 2, superficie h. 00.13.00 (Are tredici Centiare zero), R.D.Euro 14,43, R.A.Euro 8,06;-----

* AB incolt prod classe 2, superficie h. 04.66.00 (Are quattro Centiare sessantasei), R.D.Euro 0,29, R.A.Euro 0,07;-----

- mappale 48 , seminativo cl. 1, superficie h. 00.02.18 (Are due Centiare diciotto), R.D.Euro 1,91, R.A.Euro 1,07;-----

- foglio 7 -----

- mappale 71, semin irrig cl. 2, superficie h. 00.69.59 (Are sessantanove Centiare

- cinquantanove), R.D.Euro 55,71, R.A.Euro 37,74. -----
- foglio 12 -----
- mappale 126, semin irrig cl. 1, superficie h. 00.55.88 (Are cinquantacinque Centiare ottantotto), R.D.Euro 56,28, R.A.Euro 34,63; -----
- mappale 127, vigneto cl. 2, superficie h. 00.63.45 (Are sessantatre Centiare quarantacinque), R.D.Euro 70,45, R.A.Euro 39,32; -----
- mappale 130, vigneto cl. 2, superficie h. 00.76.49 (Are settantasei Centiare quarantanove), R.D.Euro 84,93, R.A.Euro 47,40; -----
- mappale 132, vigneto cl. 2, superficie h. 00.91.81 (Are novantuno Centiare ottantuno), R.D.Euro 101,94, R.A.Euro 56,90; -----
- mappale 133, vigneto cl. 1, superficie h. 00.70.66 (Are settanta Centiare sessantasei), R.D.Euro 93,06, R.A.Euro 54,74; -----
- mappale 135, vigneto cl. 2, superficie h. 01.09.12 (Ettari uno Are nove Centiare dodici), R.D.Euro 121,16, R.A.Euro 67,63; -----
- mappale 138, vigneto cl. 2, superficie h. 00.13.04 (Are tredici Centiare quattro), R.D.Euro 14,48, R.A.Euro 8,08; -----
- mappale 234, vigneto cl. 2, superficie h. 00.88.27 (Are ottantotto Centiare ventisette), R.D.Euro 98,01, R.A.Euro 54,71; -----
- mappale 285, area rurale, superficie h. 00.00.55 (Centiare cinquantacinque); -----
- mappale 287, vigneto cl. 1, superficie h. 00.26.95 (Are ventisei Centiare novantacinque), R.D.Euro 35,49, R.A.Euro 20,88; -----
- mappale 303 -----
* AA vigneto cl. 2, superficie h. 00.56.00 (Are cinquantasei Centiare zero), R.D.Euro 62,18, R.A.Euro 34,71; -----
* AB seminativo classe 2, superficie h. 16.02.00 (Are sedici Centiare due), R.D.Euro 12,00, R.A.Euro 7,45; -----
- mappale 305, semin irrig cl. 1, superficie h. 01.76.80 (Ettari uno Are settantasei Centiare ottanta), R.D.Euro 178,05, R.A.Euro 109,57; -----
- mappale 310, -----
* AA vigneto cl. 2, superficie h. 00.51.00 (Are cinquantuno Centiare zero), R.D.Euro 44,78, R.A.Euro 31,61; -----
* AB sem irr arb classe 3, superficie h. 08.45.00 (Are otto Centiare quarantacinque), R.D.Euro 4,36, R.A.Euro 3,93; -----
- mappale 327, vigneto cl. 2, superficie h. 01.01.02 (Ettari uno Are uno Centiare due), R.D.Euro 112,17, R.A.Euro 62,61; -----
- mappale 331, -----
* AA vigneto cl. 2, superficie h. 00.04.00 (Are quattro Centiare zero), R.D.Euro 4,44, R.A.Euro 2,48; -----
* AB seminativo classe 2, superficie h. 37.72.00 (Are trentasette Centiare settantadue), R.D.Euro 28,25, R.A.Euro 17,53; -----
- mappale 392, sem irr arb cl. 1, superficie h. 00.02.10 (Are due Centiare dieci), R.D.Euro 2,17, R.A.Euro 1,30; -----
- mappale 390, sem irr arb cl. 1, superficie h. 00.00.12 (Centiare dodici), R.D.Euro 0,12, R.A.Euro 0,07; -----
- mappale 391, vigneto cl. 1, superficie h. 00.03.57 (Are tre Centiare cinquantasette), R.D.Euro 4,70, R.A.Euro 2,77; -----
- mappale 49, vigneto cl. 1, superficie h. 00.04.96 (Are quattro Centiare novantasei), R.D.Euro 6,53, R.A.Euro 3,84; -----
- mappale 131, vigneto cl. 1, superficie h. 00.80.93 (Are ottanta Centiare novantatre), R.D.Euro 106,58, R.A.Euro 62,70; -----

- mappale 136, vigneto cl. 1, superficie h. 00.75.43 (Are settantacinque Centiare quarantatre), R.D.Euro 99,34, R.A.Euro 58,43;-----
- mappale 190, fu d accert, superficie h. 00.15.50 (Are quindici Centiare cinquanta);-----
- mappale 289,-----
- * AA vigneto cl. 2, superficie h. 03.00.00 (Are tre Centiare zero), R.D.Euro 3,33, R.A.Euro 1,86;-----
- * AB sem irr arb classe 1, superficie h. 01.40.00 (Are uno Centiare quaranta), R.D.Euro 1,77, R.A.Euro 0,87;-----
- mappale 796, area rurale, superficie h. 00.00.11 (Centiare undici);-----
- mappale 798, vigneto cl. 1, superficie h. 00.23.60 (Are ventitre Centiare sessanta), R.D.Euro 31,08, R.A.Euro 18,28;-----
- foglio 13-----
- mappale 9, seminativo cl. 4, superficie h. 00.24.60 (Are ventiquattro Centiare sessanta), R.D.Euro 8,26, R.A.Euro 7,62;-----
- distinti nel Catasto Terreni del Comune di Ponti Sul Mincio (MN)-----
- foglio 1-----
- mappale 255, seminativo cl. 3, superficie h. 00.14.31 (Are quattordici Centiare trentuno), R.D.Euro 5,54, R.A.Euro 5,17;-----
- mappale 262,-----
- * AA vigneto cl. 1, superficie h. 00.40.00 (Are quaranta Centiare zero), R.D.Euro 57,84, R.A.Euro 43,38;-----
- * AB seminativo classe 3, superficie h. 00.13.67 (Are tredici Centiare sessantasette), R.D.Euro 5,29, R.A.Euro 4,94;-----
- mappale 268,-----
- * AA seminativo cl. 3, superficie h. 00.57.04 (Are cinquatsette Centiare quattro), R.D.Euro 22,09, R.A.Euro 20,62;-----
- * AB vigneto cl. 1, superficie h. 00.38.00 (Are trentotto Centiare zero), R.D.Euro 54,95, R.A.Euro 41,21;-----
- distinti nel Catasto Terreni del Comune di Ponti Sul Mincio (MN)-----
- foglio 1-----
- mappale 15, seminativo cl. 3, superficie h. 03.36.00 (Ettari tre Are trentasei), R.D.Euro 130,15, R.A.Euro 121,47;-----
- mappale 11, seminativo cl. 2, superficie h. 00.59.80 (Are cinquantanove Centiare ottanta), R.D.Euro 29,34, R.A.Euro 27,80;-----
- mappale 12,-----
- * AA seminativo cl. 2, superficie h. 00.20.00 (Are venti Centiare zero), R.D.Euro 9,81 R.A.Euro 9,30;-----
- * AB prato classe 2, superficie h. 00.02.60 (Are due Centiare sessanta), R.D.Euro 0,81, R.A.Euro 0,74;-----
- mappale 14,-----
- * AA seminativo cl. 2, superficie h. 00.35.00 (Are trentacinque Centiare zero), R.D.Euro 17,17, R.A.Euro 16,27;-----
- * AB semin arbor classe 2, superficie h. 00.02.30 (Are due Centiare trenta), R.D.Euro 1,19, R.A.Euro 1,07;-----
- mappale 27, bosco misto cl. u, superficie h. 00.05.96 (Are cinque Centiare novantasei), R.D.Euro 1,54, R.A.Euro 0,18;-----
- mappale 28, bosco ceduo cl. 1, superficie h. 00.03.20 (Are tre Centiare venti), R.D.Euro 0,99, R.A.Euro 0,10;-----
- mappale 29, vigneto cl. 1, superficie h. 00.41.00 (Are quarantuno), R.D.Euro 59,29, R.A.Euro 44,47;-----

- mappale 41, bosco ceduo cl. 1, superficie h. 00.15.00 (Are quindici), R.D.Euro 4,65, R.A.Euro 0,46;-----
- mappale 241,-----
- * AA bosco misto superficie h. 00.03.00 (Are tre Centiare zero), R.D.Euro 0,77, R.A.Euro 0,09;-----
- * AB bosco ceduo classe 2, superficie h. 00.00.35 (Are due Centiare trentacinque), R.D.Euro 0,06, R.A.Euro 0,01;-----
- mappale 243,-----
- * AA seminativo cl. 3, superficie h. 00.86.71 (Are ottantasei Centiare settantuno), R.D.Euro 33,59, R.A.Euro 31,35;-----
- * AB vigneto classe 1, superficie h. 00.15.30 (Are quindici Centiare trenta), R.D.Euro 22,13, R.A.Euro 16,59;-----
- mappale 244, bosco misto cl. u, superficie h. 00.15.94 (Are quindici Centiare novantaquattro), R.D.Euro 4,12, R.A.Euro 0,49;-----
- mappale 248, bosco ceduo cl. 2, superficie h. 00.00.11 (Centiare undici), R.D.Euro 0,02, R.A.Euro 0,01;-----
- mappale 35, pascolo cl. 2, superficie h. 00.28.70 (Are ventotto Centiare settanta), R.D.Euro 1,48, R.A.Euro 0,30;-----
- mappale 36, vigneto cl. 1, superficie h. 00.72.70 (Are settantadue Centiare settanta), R.D.Euro 105,13, R.A.Euro 78,85;-----
- mappale 37, vigneto cl. 2, superficie h. 00.14.00 (Are quattordici), R.D.Euro 17,35, R.A.Euro 12,29;-----
- mappale 38, bosco ceduo cl. 3, superficie h. 00.08.60 (Are otto Centiare sessanta), R.D.Euro 0,89, R.A.Euro 0,27;-----
- mappale 206,-----
- * AA vigneto cl. 1, superficie h. 00.01.00 (Are uno Centiare zero), R.D.Euro 1,45, R.A.Euro 1,08;-----
- * AB seminativo classe 4, superficie h. 00.00.30 (Are zero Centiare trenta), R.D.Euro 0,11, R.A.Euro 0,10;-----
- mappale 209,-----
- * AA vigneto cl. 1, superficie h. 00.02.00 (Are due Centiare zero), R.D.Euro 2,89, R.A.Euro 2,17;-----
- * AB seminativo classe 4, superficie h. 00.00.30 (Are zero Centiare trenta), R.D.Euro 0,11, R.A.Euro 0,10;-----
- mappale 210, vigneto cl. 2, superficie h. 00.00.90 (Centiare novanta), R.D.Euro 1,12, R.A.Euro 0,79;-----
- mappale 211, bosco ceduo cl. 3, superficie h. 00.00.10 (Centiare dieci), R.D.Euro 0,01, R.A.Euro 0,01;-----
- distinti nel Catasto Terreni del Comune di Peschiera Del Garda (VR)-----
- foglio 12-----
- mappale 134,-----
- * AA vigneto cl. 2, superficie h. 00.93.00 (Are unovantatre Centiare zero), R.D.Euro 103,27, R.A.Euro 57,64;-----
- * AB semin irrig classe 1, superficie h. 00.08.21 (Are otto Centiare ventuno), R.D.Euro 10,18 R.A.Euro 5,09;-----
- mappale 55,-----
- * AA vigneto cl. 2, superficie h. 00.60.00 (Are sessanta Centiare zero), R.D.Euro 52,68, R.A.Euro 37,18;-----
- * AB semin irrig cl. 2, superficie h. 00.07.20 (Are sette Centiare venti), R.D.Euro 5,76 R.A.Euro 3,90;-----

- mappale 56, vigneto cl. 2, superficie h. 00.11.82 (Are undici Centiare ottantadue), R.D.Euro 13,12, R.A.Euro 7,33;-----
- mappale 57, vigneto cl. 1, superficie h. 00.57.40 (Are cinquantasette Centiare quaranta), R.D.Euro 75,59, R.A.Euro 44,47;-----
- mappale 58,-----
- * AA vigneto cl. 2, superficie h. 00.30.00 (Are trenta Centiare zero), R.D.Euro 33,31, R.A.Euro 18,59;-----
- * AB semin irrig cl. 1, superficie h. 00.02.53 (Are due Centiare cinquantatre), R.D.Euro 3,14 R.A.Euro 1,57;-----
- mappale 137, vigneto cl. 1, superficie h. 00.49.29 (Are quarantanove Centiare ventinove), R.D.Euro 64,91, R.A.Euro 38,18;-----
- mappale 142, vigneto cl. 2, superficie h. 00.25.20 (Are venticinque Centiare venti), R.D.Euro 22,13, R.A.Euro 15,62;-----
- mappale 143, vigneto cl. 1, superficie h. 00.05.64 (Are cinque Centiare sessantaquattro), R.D.Euro 7,43, R.A.Euro 4,37;-----
- mappale 145, vigneto cl. 1, superficie h. 00.06.74 (Are sei Centiare settantaquattro), R.D.Euro 8,88, R.A.Euro 5,22;-----
- mappale 194, vigneto cl. 1, superficie h. 00.51.87 (Are cinquantuno Centiare ottantasette), R.D.Euro 68,31, R.A.Euro 40,18;-----
- mappale 210, vigneto cl. 1, superficie h. 00.70.88 (Are settanta Centiare ottantotto), R.D.Euro 93,35, R.A.Euro 54,91;-----
- mappale 214, vigneto cl. 1, superficie h. 00.75.80 (Are settantacinque Centiare ottanta), R.D.Euro 99,83, R.A.Euro 58,72;-----
- mappale 215, vigneto cl. 1, superficie h. 00.15.77 (Are quindici Centiare settantasette), R.D.Euro 20,77, R.A.Euro 12,22;-----
- mappale 624,-----
- * AA vigneto cl. 2, superficie h. 00.95.00 (Are novantacinque Centiare zero), R.D.Euro 105,49, R.A.Euro 58,88;-----
- * AB semin irrig cl. 1, superficie h. 00.13.44 (Are tredici Centiare quarantaquattro), R.D.Euro 16,66 R.A.Euro 8,33;-----
- che pertanto si rende necessario procedere allo stralcio dei mappali venduti in data odierna foglio 6 mappali 32, 78, 111, 113, 609 e 611;-----
- che le parti concordemente poi intendono prorogare al 31/10/2033 (trentuno ottobre duemilatrentatré) la durata di tale affitto.-----
- Tutto cio' premesso che forma parte integrante e sostanziale del presente atto detti comparenti con questo atto dichiarano e convengono:-----
- di modificare il contratto di affitto sopra citato stralciando i seguenti mappali:-----
- terreni siti in Comune di Peschiera del Garda (VR), e distinti nel Catasto Terreni di detto Comune al-----
- foglio 6-----
- mappale 32, vigneto cl. 2, superficie h. 00.19.60 (Are diciannove Centiare sessanta), R.D.Euro 21,76, R.A.Euro 12,15;-----
- mappale 78, vigneto cl. 2, superficie h. 00.46.00 (Are quarantasei), R.D.Euro 51,08, R.A.Euro 28,51;-----
- mappale 111, vigneto cl. 1, superficie h. 00.48.67 (Are quarantotto Centiare sessantasette), R.D.Euro 64,10, R.A.Euro 37,70;-----
- mappale 113, vigneto cl. 1, superficie h. 00.57.27 (Are cinquantasette Centiare ventisette), R.D.Euro 75,42, R.A.Euro 44,37;-----
- mappale 609 (ex 31), semin arbor cl. 1, superficie h. 01.08.80 (Ettari uno Are otto Centiare ottanta), R.D.Euro 95,52, R.A.Euro 53,38;-----

- mappale 611 (ex 366, ex 30), vigneto cl. 1, superficie h. 00.36.31 (Are trentasei Centiare trentuno), R.D.Euro 47,82, R.A.Euro 28,13;-----

- di prorogare la durata dell'affitto dei fondi rustici sopra descritti fino al 31 (trentuno) ottobre 2033 (duemilatrentatre)-----

Restano fermi ed invariati i rimanenti patti dell'affitto dei fondi rustici.-----

I comparenti informati ai sensi dell'articolo 13 del D.Lgs. n. 196/2003 (Codice in materia di protezione dei dati personali) dichiarano di voler consentire, come autorizzano, l'intero trattamento dei dati personali per tutti i fini di legge, le comunicazioni a tutti gli uffici competenti e la Conservazione dei dati.-----

Richiesto, io Notaio ho ricevuto il presente atto di cui ho dato lettura ai comparenti; viene sottoscritto alle ore 12.00.-----

Questo atto scritto a macchina e a mano da persone di mia fiducia e sotto la mia direttiva----- consta di due fogli per sei facciate intere e quanto alla settima scritta sin qui.-----

f.to LIDIA MONTRESOR-----

f.to GIOVANNI MONTRESOR-----

f.to ROSANNA GUIDI-----

f.to FRANCESCO MONTRESOR-----

f.to MICHELE MONTRESOR-----

f.to LUCIA MONTRESOR-----

f.to LUCA PAOLUCCI, L.S.

Certificazione di conformita' di copia digitale a originale analogico

Certifico io sottoscritto Dottor Luca Paolucci, Notaio in Sona, iscritto al Collegio Notarile del Distretto di Verona, mediante apposizione al presente file della mia firma digitale (dotata di Certificato di Firma rilasciato da Consiglio Nazionale del Notariato Certification Authority, valido fino al 22 settembre 2014) che la presente copia, composta di numero otto facciate e contenuta in un supporto informatico, è conforme al documento originale analogico nei miei rogiti, firmato a norma di legge.

Ai sensi dell' art. 22, D.Lgs. n. 82 del 07 marzo 2005, l'esecuzione e produzione della seguente copia di documento analogico formata su supporto informatico "sostituisce quella dell' originale".
Sona (VR), nel mio studio in via Regina Della Pace n. 5, il giorno cinque dicembre duemilatredici.

File firmato digitalmente dal Notaio Luca Paolucci

Renato Pugno (*)

**SOSTENIBILITA' ECONOMICA, FINANZIARIA ED AMBIENTALE
DELLA ESTENSIONE AV DA BRESCIA A VERONA SUL TERRITORIO
AGRICOLO DELLA PRODUZIONE DEL LUGANA**

Milano, Agosto 2014

() Esperto con pluridecennale esperienza in materia di valutazione economica-finanziaria di progetti di OO.PP. e nel campo del Project & Construction Management in Italia ed all'estero*

E-Mail: pugno1@iol.it, cellulare: 335 6207185

INDICE

SINTESI E CONCLUSIONI

1. LA DECISIONE DEL CIPE ED I RIFLESSI SUI PRODUTTORI AGRICOLI NELL'AREA DI PRODUZIONE DEL LUGANA.
2. IL CONTESTO TERRITORIALE
2. VALUTAZIONE DELLA SOSTENIBILITA' ECONOMICA DEL TRACCIATO AV
3. I RIFLESSI SULLA FINANZA PUBBLICA
4. CONCLUSIONI

SIGLE

AV: Alta Velocita'
 BBC: Bilancio Benefici/Costi
 BE: Bilancio Energetico
 CIPE: Comitato Interministeriale Programmazione Economica
 D.O.C.: Denominazione di Origine Controllata
 FFPF: Finanziamento Pubblico a Fondo Perduto
 OO.PP: Opere Pubbliche
 PIL: Prodotto Interno Lordo
 RFI: Rete Ferroviaria Italia
 TDR: Termini di Riferimento
 UE: Unione Europea

SINTESI E CONCLUSIONI

La decisione del CIPE in merito al tracciato dell'estensione dell'AV da Brescia a Verona interessa direttamente l'area di produzione vitivinicola del Lugana per circa 9 km.

La superficie coltivata dell'area del Lugana è di circa 1.200 ettari con una produzione stimabile in circa 100.000 ettolitri di vino ed una produzione di 12 milioni di bottiglie/anno, equivalenti ad un significativo valore economico pari a circa 50 Milioni di €/anno. Nel periodo di vita economica della AV (almeno 100 anni) significa un valore attualizzato al 5 % pari a circa 1 MRD di € a prezzi costanti 2014.

Con la realizzazione della estensione dell'AV , vi sarà una perdita del 25 % del fatturato, e quindi del PIL, cioè circa 12,5 Milioni di €/anno, equivalenti nel periodo di vita economica dell'AV a 250 milioni di € in valore attualizzato al 5 %. Questo per il solo tratto Desenzano, Pozzolengo e Peschiera. Si tratta di una cifra rilevantissima per i produttori agricoli e che indica quale è l'interesse e la motivazione dei Produttori di Lugana ad approfondire la fattibilità di tracciati alternativi che evitino l'attraversamento del territorio . Il pericolo per i Produttori di Lugana è concreto e non ipotetico, si tratta infatti di una decisione CIPE e non un'ipotesi di lavoro.

A fronte di questo interesse privato ci dovrebbe essere un interesse pubblico prevalente che giustifica tale scelta. Tale Interesse pubblico ,a tutt'oggi, non è ancora stato dimostrato.

Nell'attuale contesto epocale di cambiamento dell'economia e della finanza pubblica, il criterio per valutare la decisione del CIPE e delle possibili alternative sia del tracciato che del tipo di AV, non può che essere economico, quello cioè del Bilancio Benefici/Costi (BBC). Si deve cioè dimostrare che la decisione del CIPE è quella che genera i maggiori benefici per la collettività. In altre parole che è quella che garantisce la massima crescita del PIL. Una diversa scelta, in un periodo in cui ormai il PIL da anni cresce poco o addirittura si riduce, sarebbe evidentemente paradossale, e meriterebbe adeguate spiegazioni.

L'analisi fatta ha dimostrato che l'attraversamento della zona di produzione del Lugana con la AV non è sostenibile economicamente ed ha riflessi fortemente negativi sulla Finanza Pubblica. Questo indipendentemente dalla verifica necessaria

ed opportuna sulla sostenibilita' economica, finanziaria ed ambientale della decisione CIPE riguardante l'intera tratta Brescia-Verona.

Il PIL che la AV sarà in grado di generare sarà meno del 6 % di quello che già attualmente il suolo su cui passerà l'AV è in grado di produrre. Non esiste quindi un'interesse pubblico che possa giustificare questa scelta di tracciato.

Limitatamente al tratto dell'AV nell'area del Lugana (9 km) ,i riflessi sulle finanze dello Stato saranno nel periodo di vita economica dell'AV, una riduzione delle entrate fiscali (dirette ed indirette) per la perdita di fatturazione, cioè del PIL, di circa 129 Milioni di €¹ e una spesa per FFP di almeno 135 Milioni di €. Ci sarà quindi un saldo netto negativo per le finanze pubbliche di almeno 264 milioni di €. Tali cifre se estese a tutta la tratta Brescia-Verona saranno notevolmente superiori.

Appare altresì evidente che il problema non è tanto la variazione del tracciato, ma se ha o non ha senso proseguire nell'estensione dell'AV con gli standards italiani o invece adottare standards come quelli tedeschi, inglesi e americani. In tal caso il problema del tracciato non esisterebbe più perché il prolungamento dell'AV avverrebbe in affiancamento alla linea attuale esistente.

Esiste quindi l'esigenza pressante di un'adeguata verifica della decisione del CIPE. Tale verifica andrà fatta con un completo Studio di Fattibilità, con standards internazionali e fatto da un qualificato soggetto indipendente, che valuti le sole due possibili alternative:

- *quella approvata dal CIPE e*
- *l'affiancamento alla linea storica esistente.*

Per valutare le suddette alternative sarà indispensabile definire correttamente anche lo scenario della Soluzione di Riferimento quella cioè degli interventi che comunque si dovrebbero fare per adeguare la capacità della linea ferroviaria attuale in vista dell'entrata in funzione del Tunnel del Brennero e dell'eventuale affiancamento della AV.

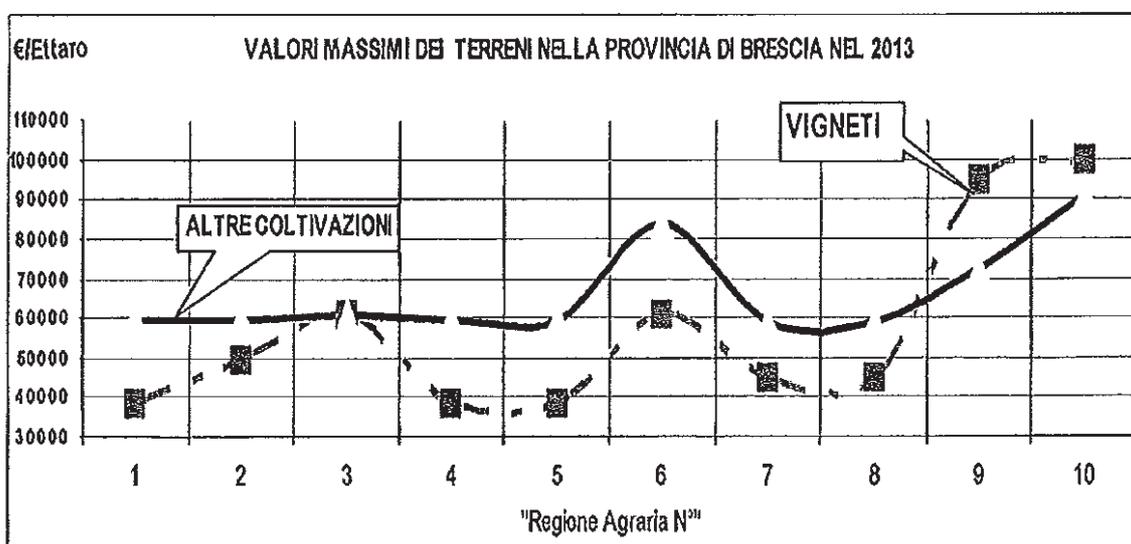
Non c'è una consapevolezza dell'esigenza di un tale Studio di fattibilità Esiste quindi un problema di (i) informazione e (ii) adeguata comunicazione. E' pertanto indispensabile preparare preliminarmente un adeguato documento tecnico-economico e finanziario , fatto da un qualificato ed indipendente gruppo di esperti

¹ Assumendo che le entrate fiscali (dirette ed indirette) saranno circa il 52 % del fatturato

multidisciplinari, che illustri con solidi argomenti la necessità di pervenire al più presto a tale Studio di fattibilità.

1. LA DECISIONE DEL CIPE ED I RIFLESSI SUI PRODUTTORI AGRICOLI NELL'AREA DI PRODUZIONE DEL LUGANA.

La decisione del CIPE in merito al tracclato dell'estensione dell'AV da Brescia a Verona interessa direttamente l'area di produzione vitivinicola del Lugana per circa 9 km. Si tratta di un'area agricola con un valore dei terreni molto elevato:



Fonte: "Agenzia delle Entrate" Ufficio del territorio di Brescia, Valori agricoli medi della provincia, annualità 2013

La superficie coltivata dell'area del Lugana è di circa 1.000 ettari con una produzione stimabile in circa 100.000 ettolitri di uve ed una produzione di 11,5 milioni di bottiglie/anno, *equivalenti ad un significativo valore economico pari a circa 50 Milioni di €/anno. Nel periodo di vita economica della AV (almeno 100 anni) significa un valore attualizzato al 5 % pari a circa 1 MRD di € a prezzi costanti 2014.*

Con la realizzazione del Progetto AV secondo la decisione CIPE, gli stessi produttori del Lugana dichiarano, per quanto riguarda la trasformazione del suolo e quindi la perdita di fatturato, quanto segue:

".....PER I SOLI 9 CHILOMETRI dell'area vinicola, sui colli morenici tra Desenzano, Pozzolengo e Peschiera, sotto i cantieri dell'immensa infrastruttura ferroviaria saranno cancellati fino a 245 ettari di territorio agricolo, in massima parte coltivato a vigneto....."

In altre parole, *vi sarà quindi una perdita del 25 % del fatturato, e quindi del PIL, cioè circa 12,5 Milioni di €/anno, equivalenti nel periodo di vita economica dell'AV a circa 250 milioni di € in valore attualizzato al 5 %. Questo per il solo tratto Desenzano, Pozzolengo e Peschiera.*

Si tratta di una cifra rilevantissima per i produttori agricoli e che indica quale è l'interesse e la motivazione dei Produttori di Lugana ad approfondire la fattibilità di diversi tracciati che evitino l'attraversamento del territorio. *Il pericolo per i Produttori di Lugana è concreto e non ipotetico, si tratta infatti di una decisione CIPE e non un'ipotesi di lavoro.*

A fronte di questo interesse privato ci dovrebbe essere un interesse pubblico prevalente che giustifica tale scelta.

Scopo di questo documento è verificare se questo interesse pubblico esiste e di che dimensione per giustificare una scelta di tal genere.

I criteri per valutare questo aspetto non possono che essere quello economico (Bilanci Benefici/Costi), i riflessi sulla finanza pubblica e quelli strettamente ambientali.

Nel caso di un progetto di estensione della rete ferroviaria AV, la verifica della sostenibilità ambientale è particolarmente necessaria ed essenziale ai fini dell'assunzione delle decisioni in merito. Si devono cioè esaminare e valutare attentamente i riflessi ed impatti sull'"ambiente" (In senso lato: vegetale, animale ed umano) derivanti dalla realizzazione del Progetto. Tali riflessi ed impatti, infatti, possono essere molto rilevanti ad esempio, in rapporto al delicato e pregiato contesto territoriale delle colline del Garda ed all'immagine della zona lacuale nei confronti dell'attrattività turistica.

Esiste una stretta connessione fra sostenibilità ambientale, economica e finanziaria. Infatti, i riflessi sull'ambiente si riflettono sull'economia e vanno considerati nell'analisi economica e finanziaria. La sostenibilità ambientale è importante anche e soprattutto, ai fini di:

- ridurre i tempi di progettazione/negoziato dell'Opera e
- ridurre i costi di costruzione.

Come si è visto, la progettazione e la realizzazione della rete attuale AV hanno richiesto ben 23 anni di cui 10 anni per la costruzione e 13 anni per la progettazione, revisione, negoziato con i rappresentanti del territorio per le richieste di mitigazione. Si tratta di tempi, e soprattutto di costi, anomali rispetto alle altre realtà internazionali.

In Italia non c'è stata e non c'è questa consapevolezza. I risultati in termini di realizzazione di OO.PP. sono stati molto negativi, e tra questi, la realizzazione della rete ad AV². *Non si sono mai affrontati i problemi della sostenibilità di un progetto considerando gli aspetti ambientali, economici e finanziari tra loro connessi.* Un esempio significativo è proprio come si sono trattate le questioni ambientali, prescindendo spesso totalmente dai riflessi economici e finanziari. Non solo, ma raramente, in Italia si sono realizzate OO.PP. con adeguate analisi economiche in termini di BBC e piani finanziari. I risultati sono quelli già segnalati: scarsa per non dire nulla, produttività e redditività delle opere pubbliche. Le conseguenze sulla crescita del PIL sono state molto negative.

Lo spreco di risorse è stato possibile nei decenni scorsi grazie all'aumento progressivo delle tasse, dell'indebitamento pubblico che hanno raggiunto ormai limiti invalicabili e dalla svalutazione monetaria. Questo oggi non è possibile per i vincoli dell'Euro, della UE, dai conseguenti vincoli sul Bilancio Pubblico e

² In tutto il dopoguerra in Italia, ad eccezione dell'Autostrada del Sole, le opere sono state realizzate senza produrre risultati economici positivi e tra questi l'AV.

dalla perdita della sovranità monetaria. Si è chiusa quindi definitivamente un'epoca ed cominciata una nuova era nella quale le decisioni pubbliche devono essere prese valutando attentamente la produttività e redditività delle spese pubbliche inclusi gli impatti ambientali, ed in particolare quelle relative alla realizzazione delle OO:PP.

Questa interconnessione nel caso dell'AV è particolarmente evidente nel momento in cui la rete AV realizzata e che s'intende estendere richiede cospicui investimenti e cospicui FFP che però non trovano una giustificazione in termini di esternalità.

Come si è visto, una delle cause del due pessimi risultati in Italia in materia di realizzazione delle OO:PP è proprio la non adeguata progettazione, fin dall'inizio di tale attività, degli effetti ambientali del Progetto e, soprattutto, delle misure, strumenti e costi di mitigazione di tali effetti. Questo aspetto in Italia generalmente viene trascurato nella fase iniziale della progettazione e rimandato alle fasi finali ma soprattutto trasferito al "negoziato" con le forze sociali e politiche territoriali. Così facendo le misure di mitigazioni, molto spesso non sono quelle più appropriate e razionali, ma rispondono ad una logica non economica bensì politica, e soprattutto si traducono in aumenti spropositati dei costi e dei tempi di realizzazione.

Tutto ciò avviene perché in Italia c'è un ritardo, per non dire di più, nella "cultura del Progetto". Non si comprende l'importanza di una buona e completa progettazione fin dall'inizio ai fini della produttività e redditività delle OO:PP. La qualità della progettazione è infatti essenziale ai fini di ottenere buoni risultati. Le insufficienze nella "cultura del Progetto" riguardano sia il progettista che il Committente pubblico.

Il progettista, soprattutto se non è "Indipendente", è portato a non includere nel progetto in misura adeguata le misure di mitigazione sperando in tal modo di ridurre i costi. Il Committente pubblico è portato a sottovalutare già nella fase di definizione del "Termini di Riferimento" (TDR) questi aspetti³. Ambedue si comportano in tal modo perché sottovalutano l'importanza di sviluppare un buon progetto e soprattutto un progetto "completo". *La dimostrazione è che in Italia non viene riconosciuto il costo di una buona ingegneria, salvo poi a consuntivo, spendere di più di quello che non si è voluto riconoscere.*

Nel caso dell'AV, è essenziale valutare anticipatamente in modo adeguato gli impatti ambientali, quantificando i costi di mitigazione ed includere questi costi nei costi del Progetto. In particolare, riguardo a:

- "Effetto barriera",
- Attraversamenti delle aree urbane e quindi le opere civili (ponti e gallerie) eventualmente necessarie,
- Costo del suolo in termini di costi di opportunità,
- Protezione delle culture agricole pregiate,
- Aree moreniche,
- Bilancio Energetico,
- Inquinamento atmosferico ed acustico,
- Costi ed impatti in fase di cantiere.

L'"Effetto Barriera" causato dalle infrastrutture ferroviarie in generale e dall'AV in particolare (come del resto, anche le autostrade), determina una quasi impermeabilità all'attraversamento del sedime ed una

³ E' infatti fondamentale che nei TDR, che è lo strumento attraverso il quale il Committente dichiara e chiarisce quali sono i suoi obiettivi e aspettative, venga redatto in modo approfondito e professionale.

frammentazione del territorio e delle proprietà agricole, con formazione di aree intercluse. Un tracciato AV per le sue caratteristiche tecniche, comporta infatti, una "lettura" unilaterale del territorio attraversato in quanto il tracciato è guidato dal rispetto di rigorosi standard progettuali (ad esempio, raggi planimetrici minimi di 5.450 m.; pendenze longitudinali contenute entro il 12+15 per mille). Tali standard non si possono adattare al disegno di un territorio agricolo, al paesaggio ed alla natura delle colline moreniche del Garda e, in ogni caso, comporterebbero come esito finale, una traccia forte ed invasiva sull'ambiente. Pur con la realizzazione di opere d'arte minori, la geometria e l'ingombro del sedime ferroviario AV sono infatti, inevitabilmente, elementi di difficile compatibilizzazione con le esigenze minute (e preziose) del territorio. *Questa attenzione e sensibilità all'ambiente andrebbero pertanto espresse fin dall'inizio del Progetto e continuamente all'elaborazione del Progetto, compresa quindi la fase di definizione del tracciato più opportuno e non dopo aver già definito il tracciato.*

Solo con un progetto completo è possibile rispondere adeguatamente alle richieste espresse dal territorio (quelle giuste e convincenti ⁴) in merito alle misure di mitigazione. Si tratta cioè di prevenire tali richieste con un progetto completo. Non solo: vista l'alta incidenza delle "compensazioni" ambientali, è *assolutamente necessario includere questi costi fin dall'inizio* in modo da poter mettere in condizione i decisori di avere un quadro realistico del progetto.

Tale esame va fatto per tutte le alternative di tracciato fra Brescia e Verona possibili e si dovranno esaminare e le valutazioni del BBC dovranno tener conto di questo aspetto.

E' solo sulla base del confronto delle alternative, includendo i costi e benefici ambientali, economici e finanziari che si valuta la soluzione che meglio contribuisce alla crescita del PIL. Questo vale per tutti i progetti ma in particolare per la rete AV, data la dimensione degli investimenti e dei FFPF richiesti e degli effetti ambientali che genera.

Non si tratta infatti, di valutare solo il tracciato della nuova tratta AV Brescia-Verona ma di valutare se ha senso l'estensione della rete attuale AV con gli standard italiani attuali e, in caso negativo, quali possano essere le alternative. Infatti, l'estensione della rete AV da Brescia a Verona con gli standard italiani attuali significa di fatto, accettare anche le altre tratte in programma: Verona-Vicenza, Vicenza-Padova, Venezia-Trieste e Milano-Genova (Terzo Valico).

In questo quadro, la sostenibilità ambientale del Progetto dell'AV Brescia - Verona con gli attuali standard ha un ruolo determinante e strettamente connesso alla sostenibilità economica e finanziaria del Progetto, considerando sia il nuovo contesto economico generale e nazionale sia il delicato e prezioso contesto ambientale del basso Lago di Garda.

⁴ Infatti, molto spesso le richieste provenienti dalle realtà territoriali non hanno niente a che fare con i costi ambientali provocati dal Progetto.

2. IL CONTESTO TERRITORIALE

Il territorio a sud del Lago di Garda, interessato direttamente dal progetto di estensione dell'AV fra Brescia e Verona, presenta aspetti naturalistici unici e molto particolari, dovuti in parte alla sua vicinanza con gli ambienti umidi del lago, in parte agli eventi geologici che l'hanno originato.

Le colline moreniche che appaiono disposte in ampi semicerchi concentrici dischiusi verso la pianura risalgono, infatti, all'epoca delle due ultime glaciazioni (Riss e Wurm), quando ancora il Garda era un enorme ghiacciaio e le sue lingue estreme spingevano verso vall, rocce, sassi, argilla e limi, depositandoli ai propri margini; appena raggiunte zone climatiche più miti o periodi interglaciali, i ghiacci si sciolsero allontanandosi dagli cumuli di detriti morenici depositati a forma d'arco.

Questi depositi, con il passare dei millenni, divennero colline che il tempo e le acque modellarono e rivestirono di una ricca e rigogliosa flora, donando loro buona parte dell'aspetto che ancora adesso si può ammirare. Poi l'uomo fece il resto assecondando la natura, bonificando gli acquitrini, convogliando l'acqua nel torrente colatore Redone che l'allontana per versarla nell'emissario del Garda, il fiume Mincio.

Un ambiente naturale ricco e multiforme, costellato da insediamenti sparsi e ancora più minuscole frazioni, cascinie solitarie; popolata fin dai tempi del Neolitico, questa zona ha, vissuto pienamente ogni epoca della storia dell'uomo. Grandi casolari sorgono isolati tra le modeste alture e i campi coltivati, i filari dei vigneti e i rigogliosi frutteti che si aprono intorno e gruppi di case dalla tipica architettura e che, cresciute ai piedi di torri medievali, si sono sviluppate, nel tempo, verso le zone artigianali ed industriali che toccano i margini del paese, valicando gli ambiti degli stretti borghi fortificati da cui hanno avuto origine.

Questo territorio sul confine tra Mantova, Brescia e Verona, comprende infatti, borghi medievali che hanno conosciuto il dominio delle Signorie e si sono, in seguito, adattati allo sviluppo economico delle epoche più recenti, fino all'attuale caratterizzazione agricola specializzata delle terre della Lugana.

Nella Lugana il microclima, influenzato positivamente dalle temperate brezze del lago di Garda, è ideale per la mitezza e la scarsa incidenza delle escursioni termiche tra il giorno e la notte. *Una "culla climatica" perfetta per accudire e valorizzare le peculiarità di un'uva particolare come il trebbiano di Lugana: una pianura contraddistinta da fertili suoli di matrice argillosa, argille stratificate di origine morenica e di natura sedimentaria, prevalentemente calcaree.*

Al di là della topografia comunale, il territorio del Lugana è, dal punto di vista vitivinicolo, diviso sostanzialmente in due zone.

La prima, più ampia, quella delle argille più coriacee, è di natura pianeggiante e si estende orizzontalmente lungo l'entroterra compreso tra Desenzano, Sirmione, una parte del comune di Pozzolengo e Peschiera. È questo il cuore pulsante della denominazione, che tra Rovizza e Lugana, frazioni depositarie dello stile più "lacustre" e minerale del Lugana, trova le sue zone storiche ed elettive, anche se nel tempo l'estensione del vigneto ha dovuto qui fare i conti con le esigenze del mattone per il business turistico.

La seconda zona, di natura più collinare, si allunga dalla celebre Torre Monumentale di San Martino della Battaglia lungo una duplice direttrice; da un lato verso Pozzolengo e dall'altro verso Lonato. Qui le argille si

fanno più sabbiose; i rilievi più ondulati e dolci, con altitudini che non superano i 130 metri; i terreni più morenici (soprattutto verso Lonato), con buona presenza di elementi ghiaiosi.

3. VALUTAZIONE DELLA SOSTENIBILITA' ECONOMICA DEL TRACCIATO AV

Nell'attuale contesto epocale di cambiamento dell'economia e della finanza pubblica, il criterio per valutare la decisione del CIPE e delle possibili alternative sia di tracciato che del tipo di AV oggi possibile per l'estensione della rete AV da Brescia a Verona, non può che essere economico, quello cioè del BBC. Si deve cioè dimostrare che la decisione del CIPE è quella che genera i maggiori benefici per la collettività. In altre parole che è *quella che garantisce la massima crescita del PIL*. Una diversa scelta, in un periodo in cui ormai il PIL da anni cresce poco o addirittura si riduce, sarebbe evidentemente paradossale e meriterebbe adeguate spiegazioni.

Il criterio di valutazione economica è molto semplice: quale è il costo di opportunità dell'uso del suolo che sarà interessato alla AV nel territorio di produzione del Lugana? Attualmente i 245 ha che saranno utilizzati dalla AV producono un PIL annuale di almeno 50 Milioni di €. In realtà superiore se si considerano gli effetti indotti del fatturato agricolo. Si propone di utilizzare questo suolo per altri usi, quello cioè dell'AV. Questo nell'interesse pubblico. E' implicito quindi nella decisione del CIPE che questo nuovo uso produca un PIL maggiore a quello attualmente prodotto. Tutto ciò però non è affatto dimostrato.

Una valutazione preliminare, invece, indica che il PIL prodotto dedicando i 245 ha alla AV sarà enormemente inferiore a quello prodotto attualmente, come si vede da quest'analisi sommaria:

		Unità di misura	Valore
1.	Traffico sulla tratta AV BS-VR	Milloni di pax/anno	4,8
2.	Lunghezza tratta BS-VR	Km	73
3.	Lunghezza tratta nell'area del Lugana	Km	9
4.	Benefici "interni" al Progetto		
5.	Risparmio del tempo		
5.1.	Nella tratta BS-VR		
5.1.1.	Unitario	Minuti/pax	13
5.1.2.	Totale annuo	Millioni di ore/anno	1,04
5.2.	Nella tratta nell'area del Lugana	Millioni di ore/anno	0,13
5.3.	Valore del Tempo		
5.3.1.	Unitario	€/ora	20
5.3.2.	Totale sulla tratta nell'area del Lugana	Millioni di €/anno	2,66
6.	Riduzione costi del trasporto stradale		
6.1.	% traffico acquisito dalla strada	%	30%
6.2.	costo unitario marginale del trasporto stradale	€/pax-km	0,26
6.3.	Riduzione netta dei costi di trasporto	Millioni di €/anno	0,3744
6.4.	Riduzione costi ambientali		
6.4.1.	Emissione CO2 per auto	grammi/km	200
6.4.2.	Passeggeri per auto	Pax-auto	1,2
6.4.3.	Totale riduzione CO2	Millioni di tonnellate	0,002
6.4.4.	Costo CO2	€/tonnellata	2,81
6.4.5.	Totale costi CO2 evitati	Millioni di €/anno	0,01
7.	Totale PIL Prodotto con AV	Millioni di €/anno	2,94

La suddetta stima è assolutamente conservativa perché non tiene conto, per il traffico acquisito dalla ferrovia tradizionale, dei maggiori costi di trasporto della AV rispetto ai costi della ferrovia tradizionale. Del

Bilancio Energetico probabilmente negativo, dei maggiori costi imputabili all'effetto Barriera ed infine delle perdite di almeno 100 posti di lavoro più quelli indiretti e quindi dei relativi costi di riconversione.

Nella sostanza quindi il PIL prodotto nella tratta dell'area del Lugana è *meno del 6 % del PIL attualmente prodotto*. L'interesse pubblico quindi a questo tracciato è sicuramente enormemente inferiore a quello che potrebbe esistere con un tracciato parallelo a quello esistente e, ovviamente, un altro tipo di AV.

Infatti la ferrovia AV non genera "esternalità" che giustificano i suoi elevati costi e i rilevanti FFPF.

Appare evidente che il progetto AV già realizzato in Italia e soprattutto l'estensione della rete non hanno solide basi di sostenibilità economica e finanziaria. Infatti, come si è visto, il Progetto richiede consistenti risorse pubbliche a fondo perduto. Il che non è di per sé, in via teorica, un fatto negativo e indicante la non sostenibilità del Progetto dal punto di vista economico, cioè dal punto di vista del BBC.

I FFPF trovano infatti una loro giustificazione in funzione delle "esternalità" che il Progetto è in grado di generare: *nel caso specifico, il Progetto AV non dimostra la sua sostenibilità economica e finanziaria perché i benefici "esterni" non esistono o sono marginali.*

Si ha una esternalità quando un Progetto genera benefici e/o costi esterni al Progetto che gli utenti del Progetto non possono o non sono disposti a pagare con la tariffa corrisposta. Tali benefici esterni devono essere invece pagati dai non utenti del Progetto perché su di essi ricadono. Il pagamento generalmente avviene con il ricorso al FFPF coperto con la tassazione e/o indebitamento pubblico.

Infatti, ci sono molti Progetti che richiedono FFPF perché generano rilevanti "esternalità" positive⁵: in questo caso quindi, dal punto di vista economico il FFPF trova la sua piena giustificazione economica ma trova però un limite alle disponibilità delle finanze pubbliche ed alle priorità di spesa dello Stato.

Dall'esame fatto appare evidente che il Progetto AV non sembra rientrare in questa casistica in quanto i suoi benefici esterni non esistono o sono marginali.

Per contro però le risorse di FFPF sono rilevanti. Non solo, ma invece di benefici esterni si generano "costi esterni" non trascurabili; basti pensare all'"effetto barriera".

I benefici di una rete AV sono infatti i seguenti:

⁵ Si citano ad esempio almeno tre tipi di progetti che rientrano in questa tipologia: (1) le metropolitane, le energie rinnovabili e gli investimenti destinati alla conservazione del patrimonio storico/artistico.

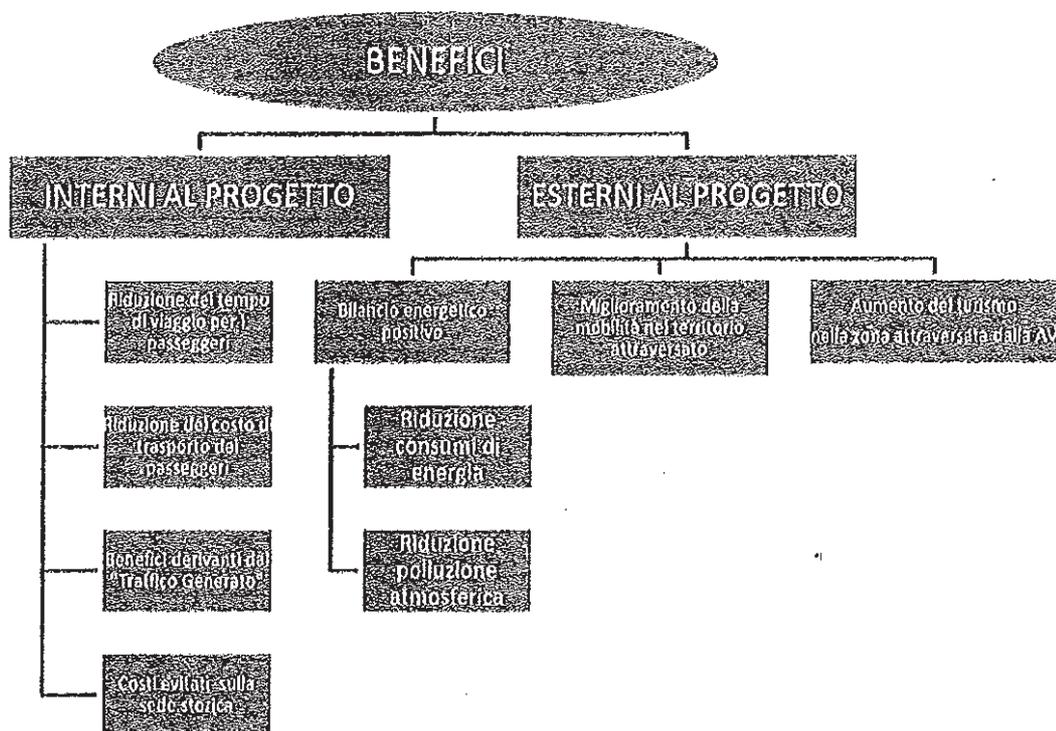
La metropolitana è il caso più evidente. Infatti i benefici della metropolitana riguardano principalmente i non utenti della medesima ovvero gli utenti del trasporto privato e pubblico della rete stradale di superficie.

Grazie alla metropolitana, infatti si riduce la congestione sulla rete urbana di superficie a tutto vantaggio degli utenti di quest'ultima: è quindi logico, dal punto di vista economico, che tali utenti paghino il beneficio ricevuto con il ricorso al FFPF e che finanzino quest'ultimo con la tassazione.

Analogamente lo sviluppo delle *energie rinnovabili* produce due fondamentali benefici che interessano principalmente non i consumatori di tali energie ma la collettività in virtù di: riduzione dell'inquinamento atmosferico, riduzione del costo dell'energia in prospettiva ed indipendenza energetica.

È quindi logico che si possa far ricorso a FFPF per promuovere e sostenere questo sviluppo.

Infine i *progetti di difesa del patrimonio artistico culturale* richiedono anch'essi rilevanti FFPF in quanto gli utenti fruitori di questi beni non sono in grado di pagare il prezzo che la conservazione di tali beni comporta: i benefici di tali conservazioni non vanno, ovviamente al soli fruitori, ma principalmente ai non fruitori ed alle generazioni future.



Come si vede, *In teoria*, tre sono i tipi di benefici esterni ipotizzabili dell'AV:

- (i) un Bilancio Energetico (BE) positivo,
- (ii) un miglioramento della mobilità nel territorio attraversato,
- (iii) un aumento del turismo nel territorio attraversato.

In pratica, invece per l'AV in Italia, tali benefici o non esistono o sono marginali. E' tutto da dimostrare che il bilancio energetico sia positivo. Il BE nel caso dell'AV è molto importante anche per verificare l'affermazione comune che "l'AV riduce i consumi di energia ed i costi dell'inquinamento". Tale affermazione merita infatti un'adeguata verifica ed approfondimento. La possibilità di ridurre i consumi di energia va infatti valutata in relazione alla Soluzione di Riferimento ed all'origine del traffico acquisito all'AV. Tale origine è di tre tipi: (i) dalla ferrovia storica, (ii) dalla strada e (iii) dal trasporto aereo.

In relazione al traffico acquisito il BE sarà diverso. Per il traffico acquisito dalla ferrovia storica, il consumo di energia sarà maggiore. Per il traffico proveniente dalla strada e dal trasporto aereo, invece, il consumo di energia sarà inferiore. E' quindi fondamentale stabilire come si ripartisce il traffico acquisito all'AV. Infine, nel BE va anche considerato anche il maggior consumo di energia derivante dal "traffico generato".

L'AV non migliora l'accessibilità del territorio attraversato dal tracciato ma al contrario la riduce a causa dell'effetto barriera mentre gli effetti sull'aumento del turismo nel territorio riguarderanno solo lo stretto ambito territoriale in cui viene realizzata una fermata AV.

In altri termini, i benefici su cui un Progetto AV può trovare una sua giustificazione sono sostanzialmente quelli Interni al Progetto e cioè: riduzione del tempo di viaggio tra i poli serviti, riduzione del costo del trasporto del passeggero, "Traffico Generato" (cioè aumento della Domanda di Mobilità) ed infine, costi evitati sulla sede storica della ferrovia.

Questa ultima voce è molto importante dal punto di vista economico. Infatti, *l'esigenza di una rete ad AV nasce sempre dal fatto che la linea ferroviaria esistente è al limite di saturazione oppure che arriverà a tale limite nel breve-medio termine. Si tratta cioè della "Soluzione di Riferimento" (Reference Solution) su cui si deve valutare la sostenibilità del Progetto AV. In altre parole, si devono confrontare i Costi ed i Benefici con quelli che ci sarebbero in assenza del Progetto AV ("Situazione senza il Progetto").*

Le soluzioni dal punto di vista tecnico della capacità e del livello di servizio sono molteplici e tra queste anche la nuova rete dell'AV con gli standard italiani, con diversi risultati in termini di BBC. Infatti, il problema non è tanto aumentare la velocità di viaggio per ridurre i tempi di viaggio ma, invece è quello di migliorare i tempi di Origine/Destinazione per il passeggero.

Questo diventa quindi un problema di "cadenzamento" e frequenza del servizio. Aumentando e migliorando questi aspetti è possibile migliorare il livello di servizio a condizione che esista un'adeguata capacità della linea: *il maggiore costo del cadenzamento e delle frequenze sono sicuramente inferiori ai costi di una nuova linea ad AV con standard italiani.*

I benefici dell'AV sono quindi sostanzialmente uguali, e probabilmente inferiori, a quelli che si possono ottenere con una diversa concezione dell'AV, quella cioè adottata in Germania, Gran Bretagna ed USA. Con una differenza però che i costi d'investimento (infrastruttura ferroviaria e materiale rotabile) ed i costi di esercizio sono significativamente inferiori ed i benefici esterni esistono e sono significativi.

Questo sul piano delle considerazioni economiche, sulla capacità cioè della AV di generare un PIL superiore a quello attualmente prodotto nell'area di produzione D.O.C. Lugana. Ma oggi, dato l'attuale contesto di crisi economica e della finanza pubblica, e dalla rivoluzione epocale che questa crisi richiede ai comportamenti pubblici, un Progetto deve essere valutato sul suo contributo al risanamento o peggioramento di quest'ultima. E, da questo punto di vista la situazione è ancora peggiore.

4. I RIFLESSI SULLA FINANZA PUBBLICA

Il bilancio complessivo sulla finanza pubblica, nel caso del mantenimento della decisione CIPE, per la sola zona del Lugana, è assolutamente negativo e paradossale. Infatti realizzando la AV nella zona del Lugana si otterrà una perdita netta di PIL e quindi una perdita di entrate fiscali dirette ed indirette, considerando che in termini occupazionali l'uso della risorsa suolo, cioè il suo costo di opportunità, vuole dire passare da un impiego del suolo, "labor intensive" altamente produttivo in termini di PIL ed in termini di entrate fiscali per lo Stato, ad un sistema "capital intensive" con una produttività in termini di PIL nulla, o comunque assolutamente marginale, e con entrate fiscali marginali, ma per contro, addirittura con impegno finanziario in termini di FFPF rilevanti come è la AV.

Questo ovviamente se si guarda non al breve termine, cioè al fatturato per le imprese di costruzione e l'occupazione in questa fase, ma al medio al lungo termine. *Se si guarda cioè alla "produttività in termini di PIL dell'impiego delle risorse"*. I riflessi sulla finanza pubblica, estendendo la rete AV con gli standards italiani, saranno disastrosi. Con la cessazione delle attività agricole pregiate, che non richiedono sovvenzioni o Finanziamenti Pubblici a Fondo Perduto (FFPF), verrà a cessare il flusso delle tasse pagate dalle aziende agricole e dagli addetti ad esse. Per contro, invece, la realizzazione dell'AV con gli standards italiani richiederà rilevanti FFPF e genererà marginali flussi in termini di tasse.

Nel tratto Brescia - Verona di circa 65 km con l'attuale linea (distanza misurata convenzionalmente tra i fabbricati viaggiatori delle due stazioni) e di circa 73 km per ferrovia con la nuova linea AV⁶ si può stimare che a regime ci sarà un traffico totale di 4,8 milioni di passeggeri (20 coppie di treni giornalieri con carico medio di 400 passeggeri) considerando oltre l'O/D Brescia - Verona (ragionevolmente non superiore al traffico attuale, date le ridotte distanze), il flusso viaggiatori sulla tratta AV Torino - Milano - Verona. La percorrenza media del passeggero AV con O/D Brescia e Verona sarà quindi pari a 73 km, contro una percorrenza media sulla rete nazionale di circa 474 km, cioè circa il 15%. Considerando che il FFPF per le nuove tratte AV in progetto è stimato pari a 185 €/Passeggero (riferito alla media nazionale di percorrenza) e tenendo conto che il percorso dei passeggeri AV con Origine e Destinazione nel tratto Brescia-Verona è il 15% della percorrenza media nazionale, il FFPF per questo traffico sarà circa 28 €/Passeggero, cioè a regime circa 135 Milioni €/anno, equivalenti nel periodo della vita economica dell'AV a circa 2,7 Millardi di €.

In sostanza, limitatamente al tratto dell'AV nell'area del Lugana (9 km), i riflessi sulle finanze dello Stato saranno nel periodo di vita economica dell'AV una riduzione delle entrate fiscali (dirette ed indirette) per la perdita in valore attualizzato al 5%, di fatturazione, cioè del PIL, di circa 129 Milioni di €⁷ e una spesa per FFPF di almeno 135 Milioni di €. Ci sarà quindi un saldo netto negativo per le finanze pubbliche di almeno 264 milioni di €. Tali cifre se estese a tutta la tratta Brescia-Verona saranno notevolmente superiori.

In altri termini la decisione CIPE comporterà riflessi altamente negativi per le finanze pubbliche.

⁶ Il progetto AV, secondo RFI, prevede inoltre 7 km per le interconnessioni e 10 km di attraversamento urbano.

⁷ Assumendo che le entrate fiscali (dirette ed indirette) saranno circa il 52% del fatturato

5. CONCLUSIONI

L'analisi fatta ha dimostrato che l'attraversamento della zona di produzione del Lugana con la AV non è sostenibile economicamente ed ha riflessi fortemente negativi sulla Finanza Pubblica. Questo indipendentemente dalla verifica necessaria ed opportuna sulla sostenibilità economica, finanziaria ed ambientale della decisione CIPE riguardante l'intera tratta Brescia-Verona.

Il PIL che la AV sarà in grado di generare sarà meno del 10 % di quello che già attualmente il suolo su cui passerà l'AV è in grado di produrre. *Non esiste quindi un'interesse pubblico che possa giustificare questa scelta di tracciato.*

In sostanza, limitatamente al tratto dell'AV nell'area del Lugana (9 km) i riflessi sulle finanze dello Stato saranno nel periodo di vita economica dell'AV una riduzione delle entrate fiscali (dirette ed indirette) per la perdita in valore attualizzato al 5 %, di fatturazione, cioè del PIL, di circa 129 Milioni di €⁸ e una spesa per FPPP di almeno 135 Milioni di €. Ci sarà quindi un saldo netto negativo per le finanze pubbliche di almeno 264 milioni di €. Tali cifre se estese a tutta la tratta Brescia-Verona saranno notevolmente superiori.

Appare altresì evidente che *il problema non è tanto la variazione del tracciato, ma se ha o non ha senso proseguire nell'estensione dell'AV con gli standards italiani o invece adottare standards come quelli tedeschi, inglesi e americani.* In tal caso il problema del tracciato non esisterebbe più perché il prolungamento dell'AV avverrebbe in affiancamento alla linea attuale esistente. Per questo è necessario ed opportuno un approfondimento adeguato della decisione del CIPE.

Esiste quindi l'esigenza pressante di un'adeguata verifica della decisione del CIPE. Tale verifica andrà fatta con un adeguato Studio di Fattibilità, con standards internazionali e fatto da un qualificato soggetto indipendente, che valuti le sole due possibili alternative:

- quella approvata dal CIPE e
- l'affiancamento alla linea storica esistente.

Per valutare le suddette alternative sarà indispensabile definire correttamente anche lo scenario della Soluzione di Riferimento quella cioè degli interventi che comunque si dovrebbero fare per adeguare la capacità della linea ferroviaria attuale in vista dell'entrata in funzione del Tunnel del Brennero e dell'eventuale affiancamento della AV.

Non c'è un'adeguata consapevolezza dell'esigenza di un tale Studio di fattibilità Esiste quindi un problema di (i) informazione e (ii) adeguata comunicazione. E' pertanto indispensabile preparare preliminarmente un'adeguato documento tecnico-economico e finanziario, fatto da un qualificato ed indipendente gruppo di esperti multidisciplinari, che illustri con solidi argomenti la necessità di pervenire al più presto a tale Studio di fattibilità.

⁸ Assumendo che le entrate fiscali (dirette ed indirette) saranno circa il 52 % del fatturato

Osservazioni al PUTRS ai sensi dell'art 183 comma 4

In data 12 dicembre il General Contractor Cepav 2 ha pubblicato, ai sensi della vigente normativa avviso pubblico, d'integrazione del Piano di Utilizzo delle Terre e Rocce da Scavo (P.U.T.R.S.) ai sensi del DM 161/2012, nell'ambito del procedimento di valutazione di impatto ambientale al progetto definitivo della sub tratta Brescia/Verona, denominata "Variante Montichiari". In via incidentale appare utile evidenziare, che il DM 161/2012 è stato modificato dal DL 69 /2013 nell'importante parte, che riguarda il riutilizzo dei riporti da scavo, come sottoprodotto solo dopo test di cessione e ,determinazione della concentrazione soglia di contaminazione (CSC) di riferimento. Tale rilievo è importante, ai fini dell'esclusione di qualsiasi potenziale rischio di contaminazione del terreno riutilizzato con pregiudizio e, rischio connesso alla veicolazione degli inquinanti nei terreni contigui utilizzati, per coltivazioni agricole.

Il P.U.T.R.S. di Cepav 2 fa riferimento unicamente alla; a) "Variante Montichiari" localizzata nel territorio della Regione Lombardia; b) alla riqualificazione della "Strada Ghedi / Borgosatollo"; 3) all'elettrodotto di 132 Kv, che nel territorio Veneto riguarda i Comuni di Sonà e Sommacampagna.

Il territorio del Comune di Peschiera dove è ubicata l'Azienda Agricola Ottella è interessato, da tipologie costruttive del tipo gallerie naturali, gallerie artificiali e rilevati. I quantitativi di terreno scavato nel tratto Veneto, ai sensi della delibera della Regione Veneto n 2910 del 3 ottobre 2003 risultano pari a 7393 milioni di metri cubi di cui 1848 riutilizzabili e, tutti compresi nei lotti n 5,6,7 tra le progressive pK 111 + 950 e pK 140 + 698 (pag 33 Relazione Istruttoria Commissione Via). Nel quadro ambientale del SIA del progetto preliminare il lotto numero 1 era identificato, tra le progressive pK 28 + 630 a pK 62 più la interconnessione di Treviglio Est e il materiale scavato risultava pari a circa 243 mila metri cubi, più 955 mila metri cubi di scotico. Il progetto definitivo della variante Montichiari, identifica il lotto numero uno secondo un criterio totalmente diverso. Il lotto diventa costruttivo e vengono realizzate tutte le gallerie naturali con relativi imbocchi, in artificiale e comprese, tra Lonato e Verona. Una siffatta classificazione senza il Piano di Riutilizzo delle Terre e Rocce da Scavo non consente di conoscere i quantitativi di terre e, rocce riutilizzate per i manufatti di Peschiera e soprattutto l'uso sicuro e ambientalmente compatibile.

Il territorio di Peschiera è interessato da quattro gallerie: Santa Cristina, Madonna del Fassino ovest ed est e Colle Baccotto. L'azienda Ottella è interferita ed, espropriata pesantemente dal cantiere n 32 e altri due cantieri di stoccaggio, dalla realizzazione della galleria Santa Cristina, La realizzazione delle gallerie comportano il grande rischio dell'inquinamento delle acque superficiali e, anche di quelle sotterranee a causa dell'uso di leganti chimici, idrocarburi e diserbanti. I rischi sono rilevantissimi per l'Azienda che è leader nella produzione del vino Lugana. Dalla relazione di verifica di ottemperanza risulta, che la ubicazione del cantiere 32 identificato nel progetto definitivo con L.5.O.1 è rimasto inalterato nella sua ubicazione, rispetto al progetto preliminare e, a distanza di 80 metri del suddetto da 2 pozzi pubblici, che costituiscono punto di adduzione dell'acquedotto del Comune di Peschiera, in difformità alla distanza di 200 metri stabilita dal DPR 236 /1988, in attuazione della direttiva CEE 80/778 e dall'art 21 comma 7 del DLgs 152 /2006 finalizzata alla tutela della salute e dell'ambiente.

La mancanza del P.T.U.R.S., per le gallerie nel territorio di Peschiera pregiudica la sicurezza dei suoli e potenzialmente degli approvvigionamenti idrici e, quindi della qualità produttiva del vino. Impatti che si sommano a quello vibrazionale, del rumore (incide significativamente sulla Cascina Ottella mediante il sovrappasso con cavalcavia dell'A4) e dei campi elettromagnetici. Fattori d'impatto che tratteremo, in appresso per mostrare che anche se inconsapevolmente, i fattori cumulati d'impatto sulle proprietà Ottella sono rilevantissimi.

Il PUTRS, rappresenta il documento che fornisce tutte le informazioni necessarie, per la gestione dei materiali dalla produzione fino al riutilizzo. Un'assenza di Piano ancor più preoccupante, se si considera l'inesistenza di alcun riferimenti valutativo agli effetti prodotti dal progetto, in una zona con una

produzione agricola di alta qualità costituita dal D.O.C. Lugana ,che complessivamente genera 100 mila ettolitri di vino con significativo valore economico annuo. Significativa anche l'incidenza sulle partite correnti della bilancia commerciale italiana.

Valutazione inesistente, ma stabilita nell'art 21 DLgs 228/2001 " Norme per la tutela dei territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità", sia nel DLgs 152/2006 nella parte , che disciplina il contenuto del SIA (studio impatto ambientale) " Una descrizione delle componenti dell'ambiente potenzialmente soggette ad un impatto importante del progetto proposto, con particolare riferimento alla popolazione, alla fauna e alla flora, al suolo, all'acqua, all'aria, ai fattori climatici, ai beni materiali, compreso il patrimonio architettonico e archeologico, nonché il patrimonio agroalimentare, al paesaggio e all'interazione tra questi vari fattori" e infine dal DLgs 4/2008 dove si prescrive di tener conto nella localizzazione dei progetti della " sensibilità ambientale delle aree geografiche che possono risentire degli impatti tenendo conto in particolare ...(..)..dei territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità".

Riguardo al P.U.T.R.S. non si comprende il mancato riferimento, ai siti di scavo delle gallerie considerato che il DM 161 definisce "sito" il luogo dove avviene lo scavo (art 1 lettera l) e " sito di produzione" dove si genera il "materiale da scavo" (art 1 lettera m), "sito di destinazione" dove il materiale sarà usato e sito di "deposito intermedio " (lettera n e o). Il Piano di Utilizzo delle Terre e Rocce da Scavo deve essere valutato prima del rilascio del parere di compatibilità ambientale (art 5 comma 1). Le condizioni di riutilizzo delle terre da scavo come sottoprodotto, ai fini della compatibilità ambientale e , della tutela della salute sono fissate dal Dm 161. La rispondenza della qualità ambientale del materiale riutilizzato è riscontrata nell'Allegato IV del DM ed è quindi proprio nel Piano , che è verificata la sussistenza delle condizioni di riutilizzo, in sicurezza per l'ambiente. L'art 11 del DM rappresenta lo strumento di tutela, per i rischi di uso improprio delle terre . Infatti, riguarda la tracciabilità del materiale quando viene eventualmente trasportato. Tracciabilità per tutelare nel caso specifico il territorio di produzione del Lugana considerato, che è necessario sia scongiurare i rischi di illecito ambientale, che hanno spesso caratterizzato la gestione di questi residui, ma anche ai fini della qualifica di sottoprodotto.

Infatti, i materiali da scavo sono qualificabili come sottoprodotti a condizione , che il loro riutilizzo avvenga conformemente al PUTRS approvato dall'Autorità competente. Il territorio di coltivazione del "Lugana" è contraddistinto da fertillissimi suoli di natura argillosa di origine morenica, che potrebbero risultare seriamente ed irreversibilmente coinvolti , da pratiche di riuso non coerenti con quanto la vigente legislazione prevede. La necessità del Piano deriva quindi non solo dalla tutela ambientale ed eco sistemica di questo territorio , ma anche dalla necessità d'identificazione incontrovertibile di eventuali responsabilità, in caso di danno ambientale.

All'uopo la redazione del Piano di Utilizzo implica anche l'obbligo del rilascio della " Dichiarazione di Avvenuto Utilizzo " (DAU) secondo le modalità dell'Allegato 7 del DM 161. L'assenza di PUTRS , che genera preoccupazione a causa di usi impropri di materiali da scavi utilizzati per riempimenti, interri o opere di costruzione si sommano al rischio idrico, all'impatto da vibrazioni , da rumore e da campi elettromagnetici , che potrebbero generare effetti negativi sulle produzioni del vino DOC Lugana .

Vibrazioni:

Dalla documentazione di Cepav 2 si legge "Il presente studio prende in considerazione la costruenda linea alta capacità Milano - Verona ed è basato sulla previsione teorica dei livelli di vibrazione indotti dalle macchine di cantiere (fase di costruzione) e dei treni (fase di esercizio). Lo studio non ha previsto l'esecuzione di misure né nella fase di definizione delle sorgenti, né nella fase di taratura dei modelli di propagazione, mentre fa riferimento sia a dati sperimentali che a correlazioni empiriche per la caratterizzazione dinamica del terreno". "Non essendo disponibili misure effettuate su analogo cantiere si fa riferimento a indicazioni reperibili in letteratura (L.H. Watkins, 1993) per la definizione degli spettri di emissione delle diverse macchine operatrici". "Per quanto riguarda la fase di esercizio la

sorgente è stata scelta in base ai risultati delle analisi spettrali di rilievi sperimentali riportate nelle linee guida ITALFER. La sorgente utilizzata fa riferimento a un treno ETR 500 (lunghezza 328 m) a 230 km/h di velocità, misurato sullo stradello". Costatiamo subito che la velocità di tracciato della linea Mi/Vr è pari a 300 Km/h e che l'ampiezza di vibrazione cresce con la velocità del treno. "Ground Vibrations from passing trains" Dawn e Stanworth in J. Sound Vibr Vol. 66) Interazioni con pregiudizio nel processo di produzione del vino possono verificarsi a causa della modificazione dello stato vibro metrico causato da cantieri ed esercizio ferroviario. Nel SIA (Studio di Impatto Ambientale) del 1996 a pag 467 del 2 volume Cepav due per la tratta Milano/Verona afferma che " La vibrazione nel terreno generato dalla infrastruttura ferroviaria al transito dei convogli è uno degli elementi di MASSIMO IMPATTO ambientale nelle aree urbane".

Ancora Cepav 2 nel SIA del 1996 relativo alla Milano - Verona scriveva " Ogni sistema è caratterizzato dalla propria frequenza critica , in genere compresa tra 10 hz e 70 Hz . Nella progettazione dei sistemi antivibranti dei tunnel ferroviari è prioritario evitare un'amplificazione delle frequenze di emissione in corrispondenza di questa frequenza critica nonché un coincidenza tra la frequenza critica del basamento della linea e quella degli elementi strutturali degli edifici interessati . Gli aspetti relativi alla propagazione nel terreno sono a tutt'oggi la parte di maggiore indeterminazione nello sviluppo dei modelli previsionali dell'interazione tra struttura e ambiente ...(..) La fascia di analisi si estende fino a CENTO metri dall'asse della linea "

Le Cantine Riunite di Campegine furono interessate nel 1996 dal progetto av Milano/Bologna. Fu sollevato il problema delle vibrazioni e del rumore. Il problema temuto dalle Cantine riguardava proprio l'incidenza negativa che potevano avere le vibrazioni nel processo di produzione del vino e al potenziale pericolo di risonanza nei serbatoi che contengono il vino e determinato dalla variazione del livello pieno/vuoto. Fu fatta una perizia sullo stato vibro metrico da parte del Prof. Illiceto che ritenne doveroso eseguire una verifica di compatibilità per escludere l'attivazione di potenziali problemi legati alla maturazione e stabilizzazione del vino. Nella perizia il Prof Illiceto scriveva che le vibrazioni indotte dal traffico ad alta velocità esplicavano i loro effetti fino ad 80 metri e che " l'area occupata dalle Cantine Riunite verrebbe investita da un campo vibrazionale non trascurabile ".Le misurazioni in Germania sul treno ICE (Inter City Express; l'alta velocità in Germania è stata progettata per una v max di 250 km/h) i dati in termini di velocità di accelerazioni erano a 100 metri dalla linea (frequenza vibrazione cinquanta hz) pari 10 volte la soglia di percezione (valore misurato 35 mm/sec² e a cui corrisponde)

Fonte: Fisica SIA, linea av Milano/Napoli, tratta Bo/Fi, Volume VI monografia su rumore e vibrazione). L'azienda Ottella ricade entro un'area distante 50/70 metri dalla linea av con conseguenti rilevanti effetti vibrazionali anche se di natura congetturata a causa di quanto detto in premessa sulle vibrazioni.

Rumore

La linea av

Nella determinazione dei valori di rumore Cepav 2 fa riferimento a una velocità di 230 Km/h su ETR 500 mentre la linea av Milano/Verona è realizzata per consentire velocità massima di 300 Km/h. L'impatto acustico varia in maniera esponenziale rispetto alla velocità. Nella generazione del rumore prevalgono le cause meccaniche per velocità contenute entro l'intervallo 250/270 km/h superate le quali a prevalere è la componente aerodinamica.

L'impatto acustico generato dai treni dipende da molti fattori e in particolare dall'usura delle vie di corsa e dei cerchi di rotolamento delle ruote. Altro elemento importante è il parametro di riferimento per la quantificazione della intensità del rumore: il parametro è il LEQ (A) ovvero " livello equivalente continuo ponderato in curva A che rappresenta la media energetica equivalente valutata su tempi convenzionali ovvero dividendo la giornata in sedici ore diurne e otto notturne.

In tal procedere che è perfettamente legale non si valutano i valori istantanei (quelli che disturbano!) ma quelli medi equivalenti valutati su tempi che tengono conto anche dei periodi di assenza di transiti. Appare evidente che è l'intensità massima del rumore a produrre l'annoyance e la perdita di valore degli immobili soprattutto se strumentali all'erogazione di servizi turistici e non di certo la media energetica distribuita su tempi convenzionali. L'altra tipologia d'impatto acustico è quella generata dai cantieri. Un rumore prodotto da movimenti veicolari e macchine operatrici. Impianti di betonaggio, impianti per la prefabbricazione di ponti e viadotti. Saranno questi rumori e successivamente a impattare pesantemente con l'Agriturismo Cascina Girola generando danni economici che si aggiungano a quelli rilevanti di sottrazione di aree di coltivazione per il "Lugana" per effetto degli espropri. Un'Azienda quella "Otella" interessata da ben tre cantieri! Impatti acustici da cantiere di natura temporanea e da linea di esercizio ferroviario di natura permanente.

Campi Elettromagnetici da linea a 25 kilovolt in c.a.

Il sistema di alimentazione adottato dalle FS per l'alta velocità è il "due per 25" kilovolt in corrente alternata a frequenza industriale con feeder e autotrasformatori lungo al linea. Quest'architettura di sistema genera dei campi elettromagnetici i cui limiti di esposizione, di attenzione e di qualità sono definiti nel DPCM del luglio 2003. Da documentazione seminariale prodotta dalla società di ingegneria Italferr una induzione magnetica in corrispondenza della recinzione cioè a otto metri dall'asse della linea e a 1,5 metri dal piano del ferro un valore del campo elettrico di 0,8 Kv/metro e 23 microtesla.

Un valore quindi di circa otto volte superiore ai 3 micro Tesla fissato dalla legge come obiettivo di qualità. Consapevoli della forte dialettica in ambito scientifico sui danni sanitari di lungo termine prodotti dai campi elettromagnetici a bassa frequenza. Anche in ragione di limiti di legge che tutelano unicamente dagli effetti acuti dei Cem si evidenzia l'altro rilevante impatto potenziale.

L'azione interferente dei campi elettromagnetici sugli aggregati molecolari che determinano variazioni nelle strutture della molecola dell'acqua (clatrati o clusters) con modificazione di parametri importanti come il pH (scala misura acidità o basicità), la tensione superficiale, la conducibilità e il potenziale di ossidoriduzione. (ORP.). Quest'ultima nota è stata partecipata per evidenziare la potenziale interferenza sulle metodiche di coltivazione di un'uva per un vino DOC che rappresenta il prodotto di condizioni bioclimatiche stabili per un vino di eccellenza mondiale.

Analisi costi benefici

Alle espropriazioni e agli impatti ambientali da cantiere e da esercizio determinati dalla linea av nei confronti dell'Azienda Ottella a cui non è stato concesso praticamente nulla di quanto richiesto (osservazioni al quadro ambientale del Sia del progetto preliminare) fa da contraltare il mancato rispetto/adequamento di quanto statuito dall'art 4 comma 3 del DPCM 27/12/1988.

Questo Dpcm disciplina tecnicamente la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità. L'art 4 disciplina il quadro programmatico del Sia. Il comma 3 dell'art 4 prescrive, per gli investimenti pubblici l'analisi costi benefici e, in particolare la determinazione del VAN (valore attuale netto) e del SIR (saggio interno di rendimento). Parametri determinati nel procedimento concluso nel 2003 ma non rideterminati! I costi in questi 12 anni trascorsi sono passati dai 4700 mld del 2005 (DPEF) ai 6000 milioni del XII Allegato Infrastrutture al DEF 2014, confermati nel Contratto di Programma firmato dal Ministro delle Infrastrutture /Rete Ferroviaria Italiana l'8 agosto 2014 e approvato dal Governo con l'art 1 comma 10 dello "Sblocca cantieri" (DL 133/2014). Difformità relativamente alle analisi economiche anche rispetto agli art 1 e 2 del DL 228 del 2011 che obbliga per le opere finanziate

dallo Stato alla analisi ex ante ai fini della trasparenza , efficacia ed efficienza della spesa pubblica in conto capitale.

Dott. Erasmo Venosi



MASSIMILIANO PERAZZOLI

DOTTORE AGRONOMO

Azienda Agricola Ottella

**Linea A.V. /A.C. Torino – Venezia
Tratta Milano – Verona Lotto Funzionale Brescia-Verona
PROGETTO DEFINITIVO
S.I.A. CANTIERIZZAZIONE
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE**

OSSERVAZIONI

COMMITTENTE:

**Azienda Agricola Ottella Località
Ottella, 1
S. Benedetto di Lugana 37019
Peschiera – Verona**

DOCUMENTO: 01

REVISIONE: 00

INCARICO: Gennaio 2015

EMISSIONE: Gennaio 2015

SOMMARIO

1	Premessa.....	1
2	Inquadramenti.....	1
2.1	Aziendale.....	1
2.2	Opere.....	3
2.3	Territoriale.....	5
2.4	Pedologico.....	9
2.5	Litologia e permeabilità del suoli.....	11
2.6	Lugana DOC: caratterizzazione pedologica.....	13
3	Il Suolo Naturale ed Il Suolo Agrario.....	15
4	Valutazione di Impatto ambientale.....	17
4.1	Fonti Normative e Obiettivi.....	17
4.2	Studio di Impatto ambientale delle opere di cantierizzazione.....	19
4.3	Osservazioni allo studio di Impatto ambientale.....	28
5	Conclusioni.....	31

1 Premessa

Io sottoscritto Massimiliano Perazzoli, nato a Brescia il 18/10/1971, residente a Botticino (BS), in Via Mazzini n. 20 e iscritto all'Ordine dei Dottori Agronomi e Forestali di Brescia al n. 288, sono stato incaricato dall'azienda Azienda Agricola Ottella, con sede in Località Ottella 1, San Benedetto di Lugana, Peschiera del Garda (Vr) di redigere la presente relazione per definire le ricadute negative derivanti dall'utilizzo dei terreni aziendali come aree di cantiere da occupare in via provvisoria dalla linea AV/AC, Torino Venezia, tratta e lotto funzionale Brescia Verona.

2 Inquadramenti

2.1 Aziendale

L'Azienda Vitivinicola Ottella, di proprietà della famiglia Montresor, è fortemente legata al territorio nella quale è stata fondata e predilige una conduzione prettamente familiare gestendo direttamente i vigneti dai quali ricava le uve per realizzare la produzione.

Ottella è tra i soci fondatori del Consorzio per la Tutela del Lugana ed è stata la prima azienda della provincia di Verona a vinificare le uve di Trebbiano per produrre vino Lugana.

Nel corso degli anni ha spiccato nel panorama enologico costruendosi una profonda identità e facendosi conoscere nel territorio Lombardo - Veneto, in quello nazionale e internazionale; affermazione confermata dai numerosi premi ricevuti per le sue produzioni.

Attualmente il 50% della produzione, di circa 600 mila bottiglie, viene esportata all'estero.

La produzione enologica è così strutturata:

- Il 70 % della produzione è costituito dai vini bianchi Lugana tradizionale, Lugana Creete, Lugana Superiore Molceo, Lugana Brut e passito Primaluce;
- Il 30 % della produzione è costituito da vini rossi.

I vini bianchi derivano da uva di vigne che si trovano esclusivamente nel territorio della Lugana. In particolar modo per la produzione dei vini più premiati, i Lugana le Creete e Molceo, sono utilizzati vigneti di oltre cinquanta anni che saranno interessati dai cantieri. Quest'età avanzata permette una vendemmia posticipata di oltre venti giorni rispetto alla media della varietà e l'ottenimento di vini con elevata sapidità, mineralità e struttura adatti all'invecchiamento.

Da qui ne consegue che, l'eliminazione di tali vigneti, graverebbe sull'attività e l'identità dell'azienda, con un'inevitabile conseguenza negativa dal punto di vista economico e occupazionale.

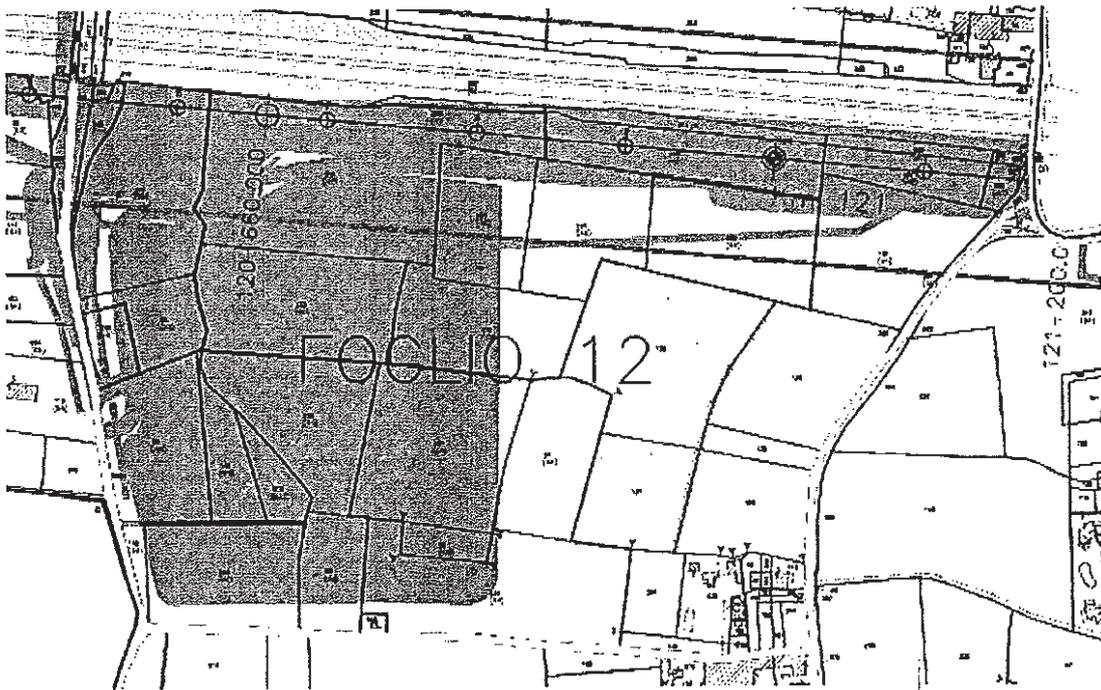
Tabella 2.1.a – Riconoscimenti ricevuti

Vini	Gambero rosso	Wine enthusiast	Merano wine festival	Vini buoni d'Italia	Consorzio Lugana	Concorso enologico Verona	Slow food
Azienda vitivinicola Ottella	qualità prezzo 2012				Diploma al merito	Medaglia d'oro Lugana 2003	
Lugana D.O.C. 2007					Selezione piacevolezza		
Lugana D.O.C. 2005					Selezione piacevolezza		
Molceo 2012	3 bicchieri						
Molceo 2011	3 bicchieri	92 punti					
Molceo 2010	3 bicchieri						
Molceo 2009	3 bicchieri						
Molceo 2008	3 bicchieri						
Molceo 2007	3 bicchieri			Golden Star			
Molceo 2003					Le età del Lugana"	Diploma di merito	
Molceo 2004					Selezione piacevolezza		
Le Creete 2012			Award gold 2013				
Le Creete 2010				Corona 2012		Diploma di merito	
Le Creete 2009				Golden Star 2011			
Le Creete 2008						Diploma di merito 2009	
Le Creete 2007				Menzione ad Honorem 2009		Diploma di merito	
Le Creete 2006				Corona 2008		Diploma di merito	
Le Creete 2004					Selezione piacevolezza		
Le Creete 2004					Sceita dei tecnici		

2.2 Opere

In base a quanto previsto nel progetto definitivo della linea AV/AC, Torino Venezia, tratta e lotto funzionale Brescia Verona, i terreni dell'azienda agricola Ottella saranno interessati dalla nuova linea ferroviaria e dalle opere di cantierizzazione poste in corrispondenza del km 120,660.

Fig.2.a Cartografia d'insieme cantiere KM 120,660



Nella successiva tabella sono riportati i mappali interessati dal cantiere con le relative superfici come indicato nell'elenco ditte per C.D.S.

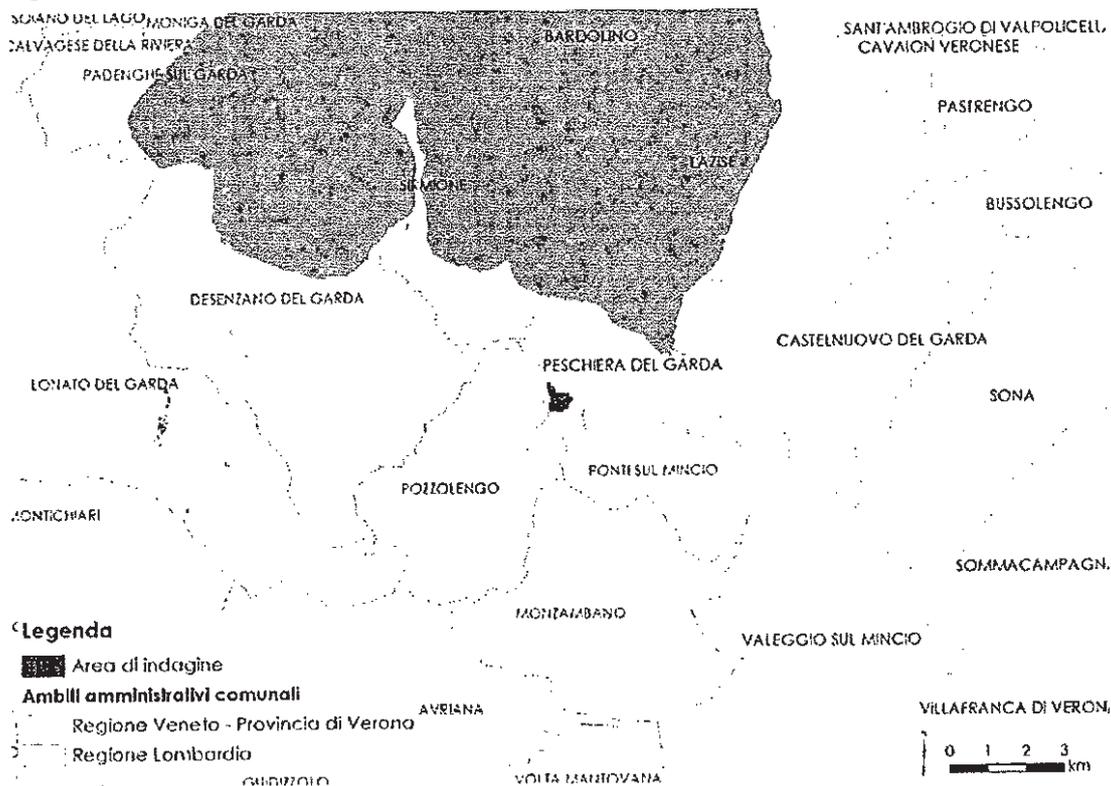
Si segnala che le qualità catastali non sono aggiornate poiché tutti i terreni sono coltivati a vigneto.

Dati Catastali			Occupazione temporanea		
Foglio	Mappale	Qualità catastale	Sup. (mq)	Pista di cantiere	Area di cantiere
12	55	Vigneto	6.720	374	4.727
12	56	Vigneto	1.182		1.182
12	57	Vigneto	5.740		28
12	58	Vigneto	3.253		2459
12	126	Sem. Irriguo	5.588	520	2.873
12	127	Vigneto	6.345	721	0
12	130	Vigneto	7.649	106	0
12	132	Vigneto	9.181	0	8.934
12	133	Vigneto	0	0	4.299
12	134	Vigneto	10.121	0	9.242
12	142	Vigneto	2.520	0	2508
12	143	Vigneto	564	0	19
12	210	Vigneto	7.088		5.274
12	214	Vigneto	7.580		7.481
12	215	Vigneto	1.577		1.577
12	305	Sem. Irriguo	17.680	1.688	6.540
12	349	Vigneto	1.766	627	0
12	624	Vigneto	10.844		3.172
5	210	Vigneto	3.950	651	0
5	214	Vigneto	2.333	549	0
Totale			111.681	5.236	60.315

2.3 Territoriale

I terreni oggetto d'indagine si trovano in Comune di Peschiera del Garda (Vr), nell'area più a Ovest territorio comunale, vicino al confine con il Comune di Pozzolengo (Bs).

Fig. 2.3.a Inquadramento amministrativo dell'area di Indagine



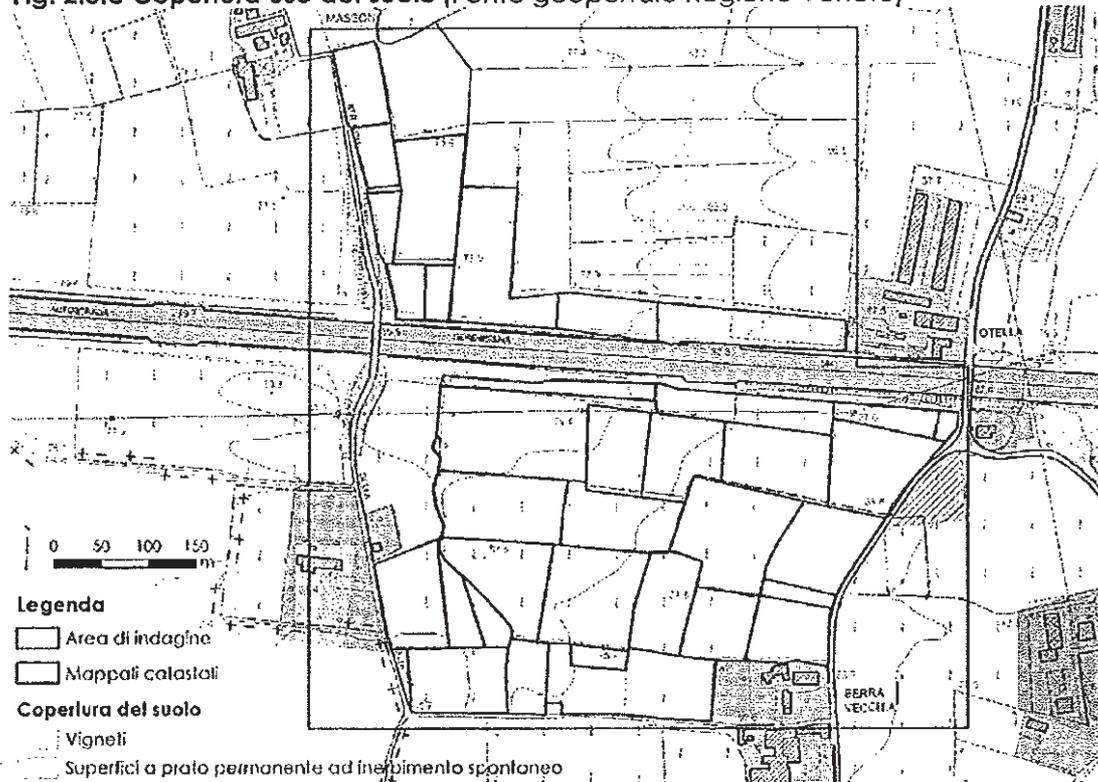
L'azienda è costituita da più corpi e i lavori interesseranno quello di maggiori dimensioni e importanza. Esso è delimitato a nord dall'autostrada, a ovest dalla strada Massoni, a Est della Via Strada Brera e a sud dalla strada Rondinelli.

La morfologia del terreno è sub-pianeggiante, con sviluppo altimetrico compreso tra i 75 e gli 88 m s.l.m. L'area è percorsa da molti fossi percolatori e dal Rio Sarmanello, che da località Berra Vecchia, a est, attraversa la proprietà, inizialmente in direzione ovest, poi piegando verso nord passando sotto l'infrastruttura viaria, per proseguire ancora verso nord-ovest, oltre gli ultimi mappali dell'azienda, e immettersi nel Rio Sarmana.

Fig. 2.3.b Ortofoto area d'indagine (Fonte mapserver.iuav)

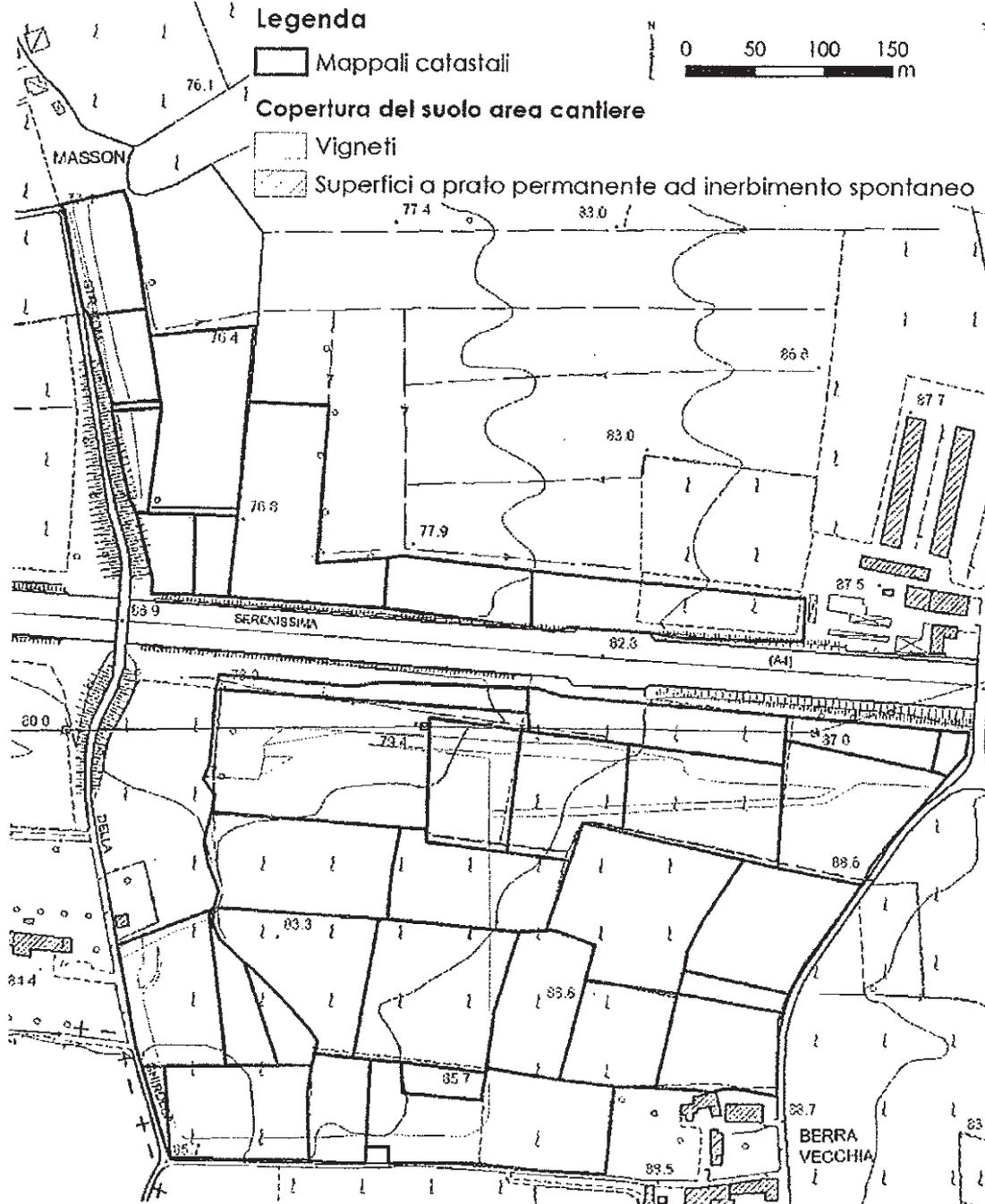


Fig. 2.3.c Copertura uso del suolo (Fonte geoportale Regione Veneto)



Sulla base della Carta di copertura del suolo della Regione Veneto, l'area in oggetto è coltivata totalmente a vigneto o dalle relative capezagne.

Fig. 2.3.d Copertura uso del suolo nei mappali interessati da (Fonte geoportale Regione Veneto).



2.4 Pedologico

Le informazioni riguardanti la caratterizzazione dei suoli derivano dalla corrispondente Carta della Regione Veneto.

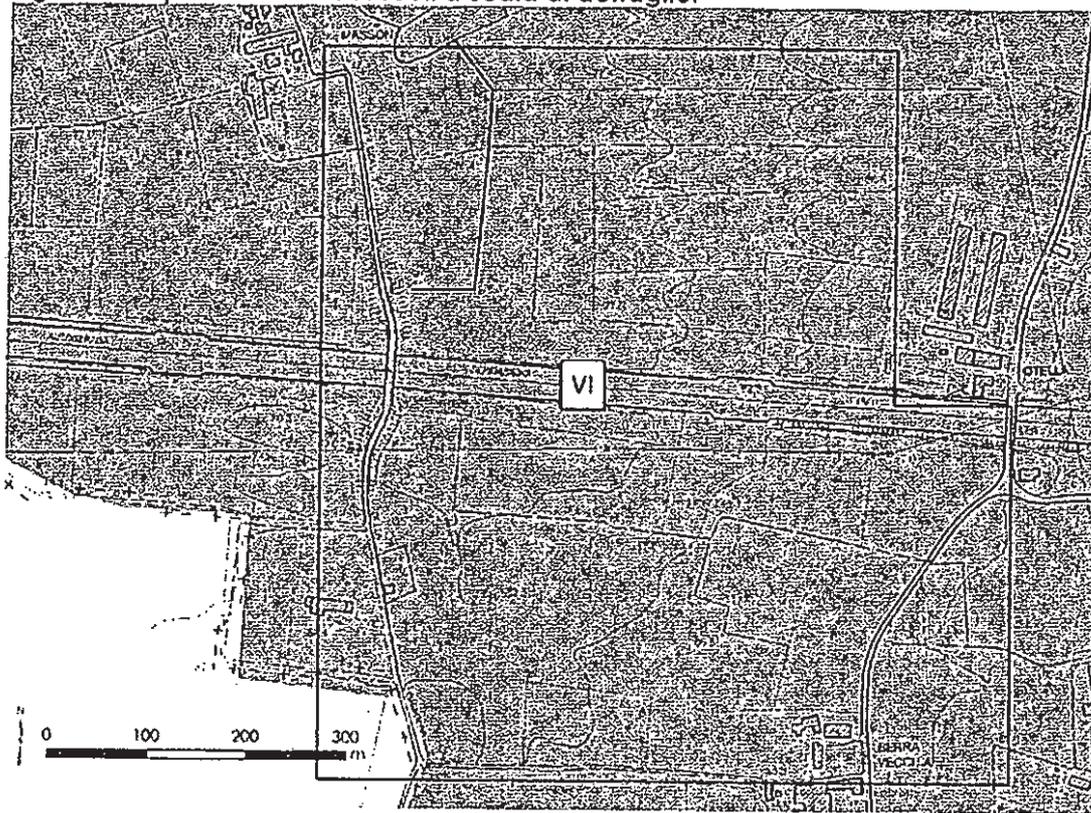
I suoli dell'area in oggetto sono ghiaiosi costituiti da depositi glaciali e secondariamente depositi di contatto e fluvioglaciali.

Appartengono alla regione di suoli "Leptosol-Region con Cambisols delle Alpi meridionali (Materiale parentale: rocce calcaree mesozoiche - dolomie e calcari)", ed alla provincia di suoli "Anfiteatri morenici pleistocenici costituiti da lunghe e arcuate colline, intervallate da depositi fluvioglaciali e fluviali". Di seguito una schematizzazione gerarchica.

SOIL REGION	(L1) - 34.3	Leptosol-Region con Cambisols delle Alpi meridionali
PROVINCIA DI SUOLI	(L2) - GG	Anfiteatri morenici pleistocenici costituiti da lunghe e arcuate colline, intervallate da depositi fluvioglaciali e fluviali.
SISTEMA DI SUOLI	(L3) - GG1	Suoli sui principali cordoni morenici da moderatamente a ben rilevati sulla piana proglaciale esterna o sulle piane interne, costituiti da depositi glaciali e secondariamente depositi di contatto e fluvioglaciali. Suoli sottili, ghiaiosi, a bassa differenziazione del profilo (Endoskeletal Regosols) su superfici antropizzate (terrazzamenti) e suoli moderatamente profondi, ghiaiosi, ad alta differenziazione del profilo, decarbonatati con accumulo di carbonati in profondità (Hypercalcic Luvisols) sulle superfici preservate.
SOTTOSISTEMI DI SUOLI	Unità cartografica GG1.2	Paesaggio: Cerchie moreniche più interne, prossime al lago di Garda, costituenti deboli ondulazioni, caratterizzate da depositi glaciali molto fini, sovraconsolidati sui rilievi e prevalentemente colluviali nelle depressioni e ampie conche con colmature colluviali o torrentizie. Materiale parentale: calcareo. Quote: 50-200 m. Uso del suolo: vigneti e seminativi. Non suolo: 20% (urbano).

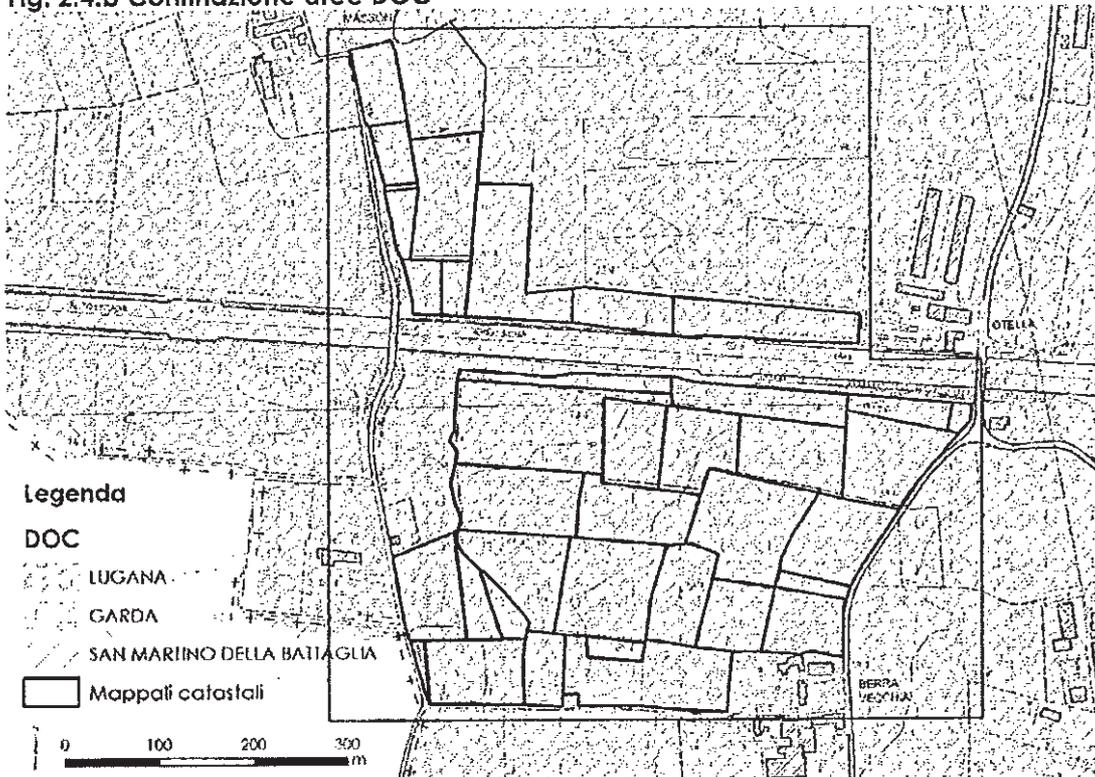
L'analisi della classe di capacità d'uso dei suoli, intesa come la potenzialità a ospitare e favorire l'accrescimento di piante coltivate e spontanee, basata sui dati della Regione Veneto, ha rilevato che i terreni appartengono alla classe VI.

Fig.2.4.a Capacità d'uso dei suoli a scala di dettaglio.



La carta della confinazione delle aree di Denominazione di Origine Controllata (DOC) della Regione Veneto, che per l'area in esame indica la presenza di ben tre diverse DOC: Lugana, Garda e San Martino della Battaglia.

Fig. 2.4.b Confinazione aree DOC



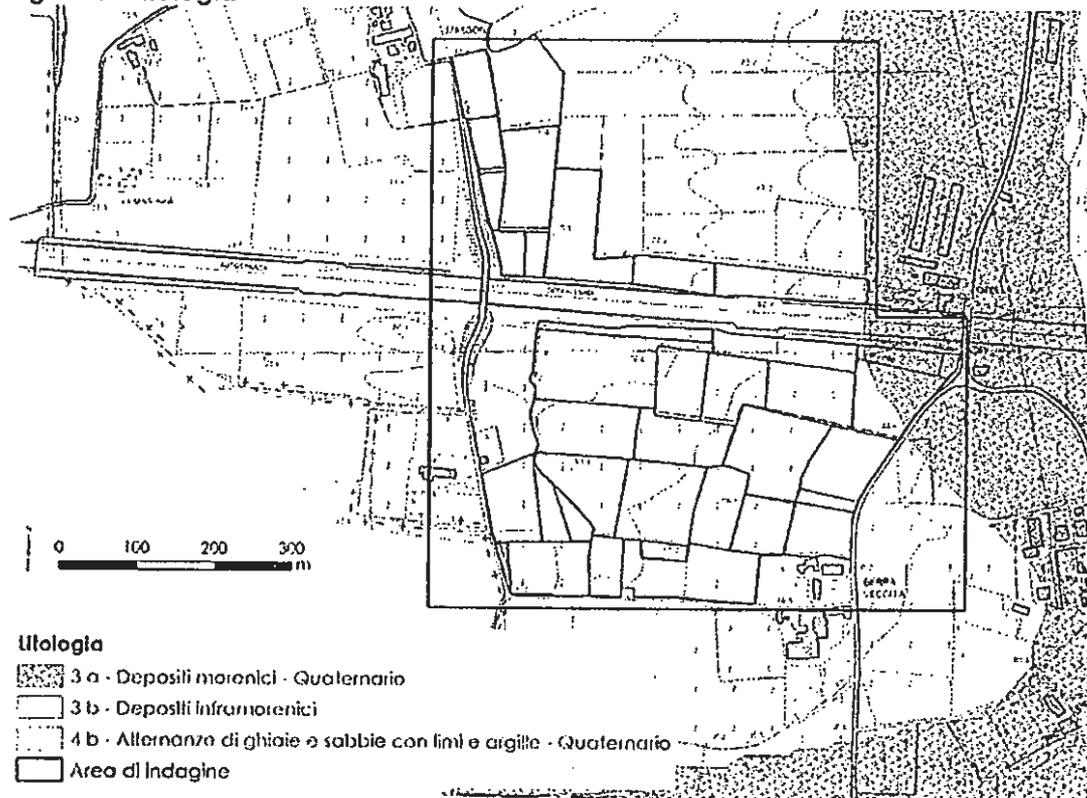
2.5 Litologia e permeabilità dei suoli

Le informazioni su litologia derivano dalla banca dati sulle diverse litologie che affiorano nel territorio della Regione Veneto; in conformità a questa carta è stata ottenuta quella sulla permeabilità dei suoli.

Nell'area oggetto di studio si evidenzia la presenza, per la caratterizzazione litologica, di alternanze di ghiaie e sabbie con limi e argille; mentre per quanto concerne la permeabilità, si è alla presenza di alluvioni sabbiose mediamente permeabili.



Fig. 2.5.a Litologia



2.6 Lugana DOC: caratterizzazione pedologica

Al momento la Lugana DOC è una delle aree vitivinicole di maggior successo in Italia e all'estero.

I volumi e i prezzi di vendita stanno favorendo lo sviluppo di un buon gruppo di aziende agricole con conseguenti ricadute economiche e occupazionali.

Il disciplinare di produzione del vino Lugana Doc all'art. 1 specifica che la denominazione di origine controllata "Lugana" è riservata ai vini bianchi che rispondono alle condizioni e ai requisiti del presente disciplinare di produzione, per le tipologie: "Lugana", "Lugana" superiore, "Lugana" riserva, "Lugana" Vendemmia Tardiva e "Lugana" spumante.

La zona di produzione dei vini a DOC Lugana comprende territori ricadenti nelle province di Brescia e Verona, nello specifico tutto il comune di Sirmione (BS) e una porzione dei comuni di Desenzano del Garda (BS), Lonato del Garda (BS), Pozzolengo (BS) e Peschiera del Garda (VR). La delimitazione del territorio è stata eseguita nel 1966 e definita con il riconoscimento del disciplinare di produzione nel 1967 (primo della regione Lombardia).

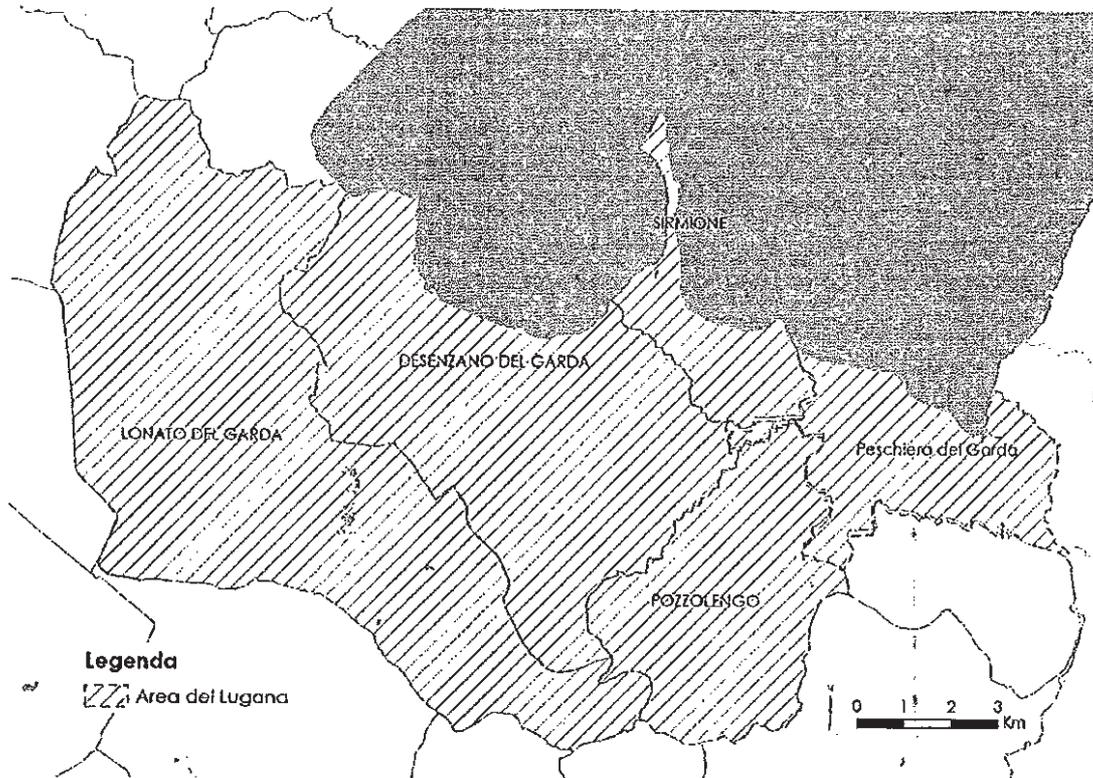
L'area corrisponde all'anfiteatro morenico, che ricorda banalmente come forma una conca, le cui origini sono di seguito descritte.

Il disciplinare prevede siano da considerarsi idonei ai fini dell'iscrizione allo schedario viticolo, unicamente i vigneti situati in terreni, con giacitura prevalentemente pianeggiante, di natura argillosa calcarea, con idonea baulatura per evitare il ristagno idrico.

La specificità del territorio del Lugana è data dalla particolarità delle sue origini che risalgono all'era antropozoica (periodo glaciale del quaternario). In quell'epoca l'area della zona di produzione era sommersa da un immenso ghiacciaio, che scendeva dalla valle dell'Adige occupando anche l'attuale bacino del Lago di Garda. Il susseguirsi di glaciazioni, ha formato l'odierno Lago di Garda e le colline moreniche.

Proprio ai piedi delle colline moreniche, sul territorio solcato dai ghiacci, si è depositato il detrito della morena, finemente macinato e unito all'argilla. Questo detrito, che localmente è definito "menadel", subì nella Lugana un successivo rimaneggiamento per opera del lago post glaciale le cui acque, avendo un livello molto superiore a oggi, sommergevano tutta la regione. L'argilla lacustre si depositò in grande quantità sopra al detrito morenico e si mescolò. La tipica scioltezza della sabbia morenica scomparve per il prevalere dell'argilla e il terreno agrario della zona assunse quella caratteristica compattezza che oggi lo distingue dagli altri della zona.

Figura 2.6.a Zona di produzione della DOC Lugana – Ambiti amministrativi



La terra del Lugana è di difficile gestione, perché costituita da polvere sottilissima, che si comporta in modo diverso a seconda della quantità di acqua presente: blocchi duri e compatti in condizioni di siccità, in forma "fangosa e viscosa" in condizioni di umidità.

Un tipico profilo pedologico del terreno di un vigneto del Lugana è formato da numerosi strati argilloso-calcarei, relativamente sottili, con un primo strato di 60/80cm costituito da argilla mossa. Il tenore prevalente di argilla presente nel suolo varia molto da zona a zona.

La caratterizzazione pedologica dei terreni coltivati a "Lugana" espone evidenzia chiaramente la specificità di questi suoli agrari: suoli argillosi, a tessitura moderatamente fine, calcarei e sottili. Tali suoli sono il risultato di un lento processo di sedimentazione di strati di sabbia e argilla, e rappresentano una peculiarità nella zona, e non solo.

La scelta di occupare temporaneamente i terreni dell'azienda agricola Ottella, appare poco appropriata poiché implica la perdita irreversibile di un terreno destinato alla produzione di Lugana. Una volta terminati i lavori, il ripristino dei terreni alla situazione ante-operam appare difficilmente attuabile vista la complessa caratterizzazione di questi suoli.

Sarebbe, pertanto, opportuno rivedere la posizione del cantiere al fine di preservare e conservare aree agricole esclusive, destinate a colture legnose agrarie - quali i vigneti - fortemente rappresentative della realtà agricola ed economica locale.

3 Il Suolo Naturale ed Il Suolo Agrario

Con suolo o terreno si definisce lo strato superficiale della crosta terrestre (compresa la frazione acquosa e quella gassosa) costituito da sostanze minerali e organiche in grado di ospitare forme di vita vegetali e in cui è presente attività biologica.

Al terreno riguardo alla sua capacità di ospitare la vita si possono attribuire fondamentalmente funzioni di abitabilità e nutrizione.

La prima dipende dai seguenti fattori: quantità di terreno, tessitura, porosità, permeabilità, temperatura, presenza di parassiti, pH e presenza o meno di sostanze tossiche.

La nutrizione deriva da tutti i fattori che permettono di mettere a disposizione sostanze nutritive alle piante quali: acqua, attività microbica, colloidali, effettivo contenuto delle sostanze nutritive e sostanza organica.

Si possono distinguere due diverse tipologie di terreno che sono:

- Il terreno naturale.
- Il terreno agrario.

Il terreno naturale si è formato sotto la semplice influenza di fattori pedogenetici naturali e ospita una vegetazione spontanea spesso in equilibrio con l'ambiente; il secondo invece ospita normalmente le piante agrarie.

La differenziazione delle due tipologie di suolo in base alla flora presente non è però semplice poiché ad esempio un terreno agrario lasciato a riposo assumerà via via caratteristiche sempre più simili a un terreno naturale, oppure un prato o un pascolo permanente avranno caratteristiche molto simili a un terreno naturale. Perciò è utile, per differenziare le tipologie di suolo in base alla loro evoluzione, valutarne anche la fertilità.

Nei suoli agrari, l'intervento dell'uomo porta alla formazione del profilo agronomico, costituito da strato attivo e subattivo. Lo strato attivo, è interessato dalle lavorazioni, dagli apporti di concimi organici e chimici e ospita la maggioranza delle radici (tale orizzonte può essere comparato all'orizzonte A dei suoli naturali). Lo strato subattivo, è interessato solamente dalle radici più profonde e generalmente è costituito da suolo più compatto, scarsamente permeabile per la maggior presenza di sostanze colloidali e non interessato dalle lavorazioni.

Da questo punto di vista la gestione del suolo nei vigneti si è modificata di molto negli ultimi decenni. Se, infatti, un tempo si favorivano all'impianto lavorazioni profonde con rivoltamento degli strati, oramai tale tecnica è stata sostituita da

lavorazioni profonde senza rivoltamento. Questo permette di eliminare eventuali suole di lavorazione che potrebbero causare pericolosi ristagni di acqua, senza portare in superficie gli strati profondi a minore fertilità.

Allo stesso modo i vigneti indirizzati alle produzioni di qualità sono completamente inerbiti e sottoposti a superficiali lavorazioni sulla fila per il contenimento dell'inerbimento. Ciò rende i vigneti moderni molto simili ai suoli naturali.

Anche se l'orizzonte superficiale è quello che riveste maggiore interesse agronomico, esso rappresenta solamente 50-60 cm del suolo, lo strato sottostante (lo strato subattivo) è molto importante per l'influenza che ha su quello attivo, in modo positivo per lo sgrondo delle acque, il rifornimento idrico, il rifornimento di determinati microelementi e in modo negativo per la presenza di strati tossici e anossici. Il riporto dello strato più profondo in superficie tendenzialmente porta a un notevole calo della resa al quale devono seguire interventi straordinari di concimazione.

Lo sbancamento può compromettere la fertilità del suolo poiché vi è la possibilità che:

- Siano invertiti strati tossici e anossici presenti nel sottosuolo;
- Sia compattato il terreno in seguito alla movimentazione delle macchine;
- Si riduca fortemente l'attività biologica in seguito all'accatastamento in cumuli;
- Si perda la struttura del terreno.

In modo particolare la struttura è fondamentale in terreni a grana fine o finissima come i terreni del basso Garda, poiché gli aggregati permettono di creare un ambiente dove è presente un rapporto equilibrato tra macro e micropori e quindi un ambiente in cui può avvenire accumulazione di acqua senza creazione di asfissia.

Ne consegue che lo sbancamento di un terreno e il riporto dello stesso in cumuli porterebbero a una forte riduzione del tenore in sostanza organica, alla degradazione della struttura per mancanza di sostanze cementanti che leghino gli aggregati e a scoppio degli stessi, quindi ad un forte riduzione della fertilità del terreno.

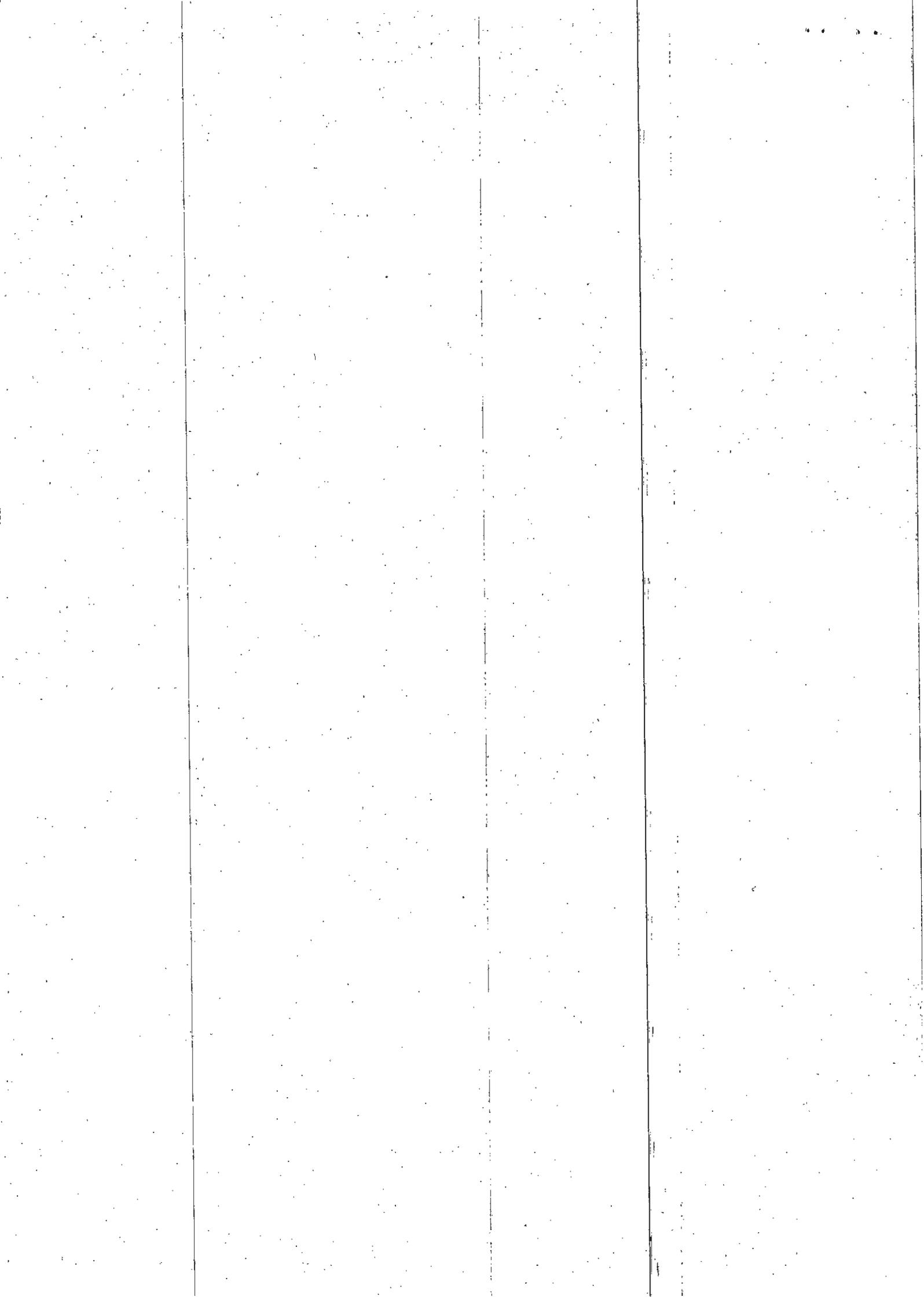
4 Valutazione di Impatto ambientale

4.1 Fonti Normative e Obiettivi

La norma di riferimento per la composizione dello studio di Valutazione di Impatto ambientale è il Decreto Legislativo 152/2006 del 3/4/2006 e successive modifiche con cui il Governo italiano ha recepito le direttive europee in materia ambientale. Tale normativa regola i diversi settori di interesse ambientale (difesa suolo, gestione rifiuti, inquinamento atmosferico, danno ambientale, ecc.) e tra questi, alla Parte Seconda, le procedure per la Valutazione Ambientale Strategica (VAS), la Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) e l'Autorizzazione Integrata Ambientale (AIA) introducendo la commissione tecnico-consultiva per le valutazioni ambientali successivamente sostituita, attraverso il DPR 90 del 14 maggio 2007, dalla Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale - VIA e VAS.

Tra gli scopi che si prefigge la norma è dichiarato all'art. 4 comma b "2) semplificare, fatto salvo quanto previsto dall'articolo 1, comma 2, della legge 21 dicembre 2001, n. 443, anche mediante l'emanazione di regolamenti, ai sensi dell'articolo 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400, le procedure di valutazione di impatto ambientale, che dovranno tenere conto del rapporto costi-benefici del progetto dal punto di vista ambientale, economico e sociale"

Allo stesso modo all'art. 5 del comma 1 punto c si definisce "l'impatto ambientale: l'alterazione qualitativa e/o quantitativa dell'ambiente, inteso come sistema di relazioni fra i fattori antropici, fisici, chimici, naturalistici, climatici, paesaggistici, architettonici, culturali ed economici, in conseguenza dell'attuazione sul territorio di piani o programmi o della realizzazione di progetti relativi a particolari impianti, opere o interventi pubblici o privati, nonché della messa in esercizio delle relative attività." mentre il punto l delinea "studio d'impatto ambientale: lo studio tecnico-scientifico contenente una descrizione del progetto con le informazioni relative alla sua ubicazione, concezione e dimensione, l'individuazione, la descrizione e la valutazione degli effetti significativi che avrebbe la realizzazione del progetto sull'ambiente, nonché contenente il confronto con le ragionevoli alternative che possono adottarsi in considerazione degli obiettivi, degli interessi e dei servizi correlati all'opera o all'intervento progettato e dell'ambito territoriale interessato".



L'art. 24 stabilisce le finalità della VIA come "1. **La procedura di valutazione di impatto ambientale deve assicurare che:**

a) nei processi di formazione delle decisioni relative alla realizzazione di progetti individuati negli Allegati alla parte seconda del presente decreto siano considerati gli obiettivi di proteggere la salute e di migliorare la qualità della vita umana, al fine di contribuire con un migliore ambiente alla qualità della vita, provvedere al mantenimento della varietà delle specie e conservare la capacità di riproduzione dell'ecosistema in quanto risorsa essenziale di vita, nonché gli obiettivi di garantire l'uso plurimo delle risorse naturali, dei beni pubblici destinati alla fruizione collettiva, e di assicurare lo sviluppo sostenibile;

b) per ciascun progetto siano valutati gli effetti diretti ed indiretti della sua realizzazione sull'uomo, sulla fauna, sulla flora, sul suolo, sulle acque di superficie e sotterranee, sull'aria, sul clima, sul paesaggio e sull'interazione tra detti fattori, sui beni materiali e sul patrimonio culturale ed ambientale;

c) per ciascun progetto siano esplicitate le principali ragioni della scelta fra le alternative proposte dal committente;

Allo stesso modo l'art 27 al comma 5 definisce che "Lo studio di impatto ambientale deve comunque contenere almeno le seguenti informazioni:

a) una descrizione del progetto con informazioni relative alle sue caratteristiche, alla sua localizzazione ed alle sue dimensioni;

b) una descrizione delle misure previste per evitare, ridurre e possibilmente compensare gli effetti negativi rilevanti;

c) I dati necessari per individuare e valutare i principali effetti sull'ambiente e sul patrimonio culturale che il progetto può produrre, sia in fase di realizzazione che in fase di esercizio;

d) una descrizione sommaria delle principali alternative prese in esame dal committente, ivi compresa la cosiddetta "opzione zero", con indicazione delle principali ragioni della scelta, sotto il profilo dell'impatto ambientale;

e) una valutazione del rapporto costi-benefici del progetto dal punto di vista ambientale, economico e sociale.

4.2 Studio di impatto ambientale delle opere di cantierizzazione

Nelle pagine seguenti si riporta uno stralcio delle parti di maggiore interesse per l'azienda agricola Ottella dello studio di impatto ambientale.

1.3.2 Suolo e Sottosuolo

...il sistema del fronte avanzamento lavori interessa e interferisce prevalentemente aree a seminativo. Inoltre, alla luce delle considerazioni esposte nelle analisi specifiche, si segnala che a partire dal km 115 circa sino alla fine della tratta le interferenze interessano con maggior consistenza anche aree a vigneti e a frutteti.

Per quanto riguarda i cantieri, dalle analisi condotte si evince una sostanziale omogeneità delle tipologie di interferenze prodotte dall'installazione dei cantieri necessari per la realizzazione della linea ferroviaria.

Tale omogeneità deriva sostanzialmente da due fattori principali:

1. *Il territorio interessato dal sistema di cantierizzazione presenta un assetto prevalentemente di tipo agricolo in cui l'unico fattore di differenziazione è costituito dalla tipologia prevalente di colture. Tale tipologia, dall'inizio della tratta sino alla zona del Garda è riferibile ai seminativi con prevalenza di colture a mais, mentre dalla zona del Garda sino a fine tratta l'assetto agricolo presenta colture maggiormente specializzate come la vite e i frutteti.*

2. *Anche nelle zone in cui gli assetti territoriali presentano elementi naturalistici di rilievo, come nel caso dei rilievi morenici e collinari del Garda, le scelte progettuali relative al sistema di cantierizzazione sono state condotte, al fine di **minimizzare quanto più possibile le interferenze con gli elementi naturalistici, individuando e scegliendo comunque aree ad uso agricolo.** Tale approccio ha consentito da un lato di minimizzare le interferenze a carico dell'ambiente naturale ed ecosistemico e dall'altro di rendere più semplici le operazioni di installazione dei cantieri con conseguente razionalizzazione del consumo di risorse e materiali.*

1.3.4 Atmosfera

La valutazione dell'impatto delle polveri prodotte dalle attività connesse al Fronte Avanzamento Lavori e alle aree di cantiere è stata effettuata considerando la caratterizzazione meteorologica e dello stato attuale di qualità dell'aria nelle aree interessate dagli interventi, quantificando le emissioni di particolato generate dalle attività previste, ed effettuando opportune simulazioni con il modello di calcolo ISCST3. Esso ha permesso di stimare i livelli di concentrazioni medie annuali, e medie giornaliere superate non più di 35 giorni in un anno, ai fini del confronto con i limiti normativi previsti dal DLgs 155/10.

In base ai risultati delle simulazioni effettuate relativamente alle attività di Fronte Avanzamento Lavori, è stata individuata una fascia di territorio potenzialmente

impattata dalle polveri e di ampiezza variabile in funzione del tipo di attività del FAL, dell'asfaltatura o meno delle piste di cantiere e della situazione meteorologica dell'area stessa. In corrispondenza dei ricettori abitati, localizzati all'interno di tali fasce, sono stati programmati diversi interventi di contenimento delle polveri, atti a salvaguardare la salute umana e conservare lo stato delle facciate degli edifici ed in particolare dei siti archeologici e dei beni storici individuati. **In modo del tutto analogo si è agito al fine di ridurre i possibili impatti sulle colture sensibili localizzate all'interno delle fasce suddette.**

Gli interventi per il contenimento delle polveri generate dalle attività lungo il FAL, proposti in questo studio, risultano:

- Posizionamento delle barriere antipolvere mobili costituite da tessuto-non-tessuto ad elevato coefficiente di abbattimento delle polveri (tenendo conto dell'eventuale presenza di barriere antirumore mobili previste per la mitigazione acustica, poiché tali barriere risultano costituite da materiale molto denso, e si ritiene che anche le polveri siano ottimamente trattenute da questa tipologia di intervento);
- Bagnatura periodica delle aree di movimentazione del materiale;
- Copertura dei mezzi pesanti adibiti al trasporto di inerti ed imposizione di velocità di percorrenza ridotta.

Con riferimento alle attività nelle aree di cantiere, a differenza dei cantieri di base/logistici e di armamento, in cui le emissioni non significative generano impatti trascurabili sui ricettori circostanti, nel caso dei cantieri operativi le simulazioni effettuate hanno evidenziato come nelle aree ad essi più prossime, **le attività di lavorazione possano determinare il raggiungimento di concentrazioni significative di PM10 e livelli di polverosità non trascurabili, che andrebbero ad aggiungersi alla situazione attuale.** Pur tenendo conto del carattere temporaneo delle emissioni, si raccomanda pertanto l'adozione di un insieme di misure finalizzate al contenimento delle emissioni. In tal senso, i possibili interventi volti a limitare le emissioni di polveri possono essere distinti in:

- Interventi per la riduzione delle emissioni di polveri nelle aree di attività di cantiere: Realizzazione di dune, di altezza pari a 3 m, lungo il confine del cantiere, e di setti di separazione di altezza pari a 5 m, nelle zone di stoccaggio. Gli autocarri ed i macchinari impiegati nei cantieri dovranno avere caratteristiche rispondenti ai limiti di emissione previsti dalla normativa vigente.
- Bagnatura periodica della superficie di cantiere, da effettuare tenendo conto del periodo stagionale con un aumento della frequenza durante la stagione estiva. Gli impianti di betonaggio saranno dotati di tutti i sistemi destinati al controllo delle polveri e delle emissioni in atmosfera.
- Interventi per la riduzione delle emissioni di polveri nel trasporto degli inerti e per limitare il risollevarimento di polveri

Per il contenimento delle emissioni di polveri nel trasporto degli inerti si prevede l'adozione di opportuna copertura dei mezzi adibiti al trasporto. I mezzi di cantiere dovranno viaggiare a velocità ridotta e dovranno essere lavati giornalmente nell'apposita platea di lavaggio.

Agli ingressi dei cantieri viene prevista l'installazione di cunette pulisci-ruote.

3.6.2 La prevenzione della dispersione delle polveri

Dall'analisi dei risultati delle simulazioni modellistiche, si osserva che le attività dei cantieri e lungo il fronte di avanzamento lavori possono determinare, nelle aree ad essi più prossime, **il raggiungimento di concentrazioni significative di PM10 e livelli di polverosità non trascurabili, che andrebbero ad aggiungersi alla situazione attuale.** Sono stati pertanto previsti interventi per la prevenzione della dispersione delle polveri, di seguito sintetizzati.

Gli interventi previsti per il contenimento delle polveri generate dalle attività lungo il FAL risultano:

a) Posizionamento di barriere antipolvere mobili costituite da reti di tessuto-non-tessuto ad elevato coefficiente di abbattimento (90 % di copertura), illustrate nella tavola 3.6/1 dell'Allegato 3.6/1;

b) Bagnatura periodica delle aree di movimentazione materiale;

c) Copertura dei mezzi pesanti adibiti al trasporto di inerti ed imposizione di velocità ridotte.

Si evidenzia inoltre che le barriere antirumore, in quanto prive di aperture e costituite da materiale molto denso, svolgono anche la funzione di contenere le polveri. I due tipi di barriere, per quanto riguarda la funzione antipolvere, sono pertanto complementari.

I possibili interventi volti a limitare le emissioni di polveri nelle aree di cantiere possono essere distinti in:

- interventi per la riduzione delle emissioni di polveri nelle aree di attività di cantiere,

- interventi per la riduzione delle emissioni di polveri nel trasporto degli inerti e per limitare il risollevarsi di polveri. Con riferimento al primo punto, gli autocarri ed i macchinari impiegati nel cantiere dovranno avere caratteristiche rispondenti ai limiti di emissione previsti dalla normativa vigente: potrà ipotizzarsi l'uso di motori a ridotto volume di emissioni inquinanti (ecologici) ed una puntuale ed accorta manutenzione. Al fine di contenere la produzione di polveri generata dalla movimentazione dei mezzi di cantiere occorrerà effettuare la bagnatura periodica della superficie di cantiere. Tale intervento sarà effettuato tenendo conto del periodo stagionale con un aumento della frequenza durante la stagione estiva.

3.6.4 La salvaguardia dei suoli

La prima operazione di salvaguardia della fertilità dei suoli consisterà nell'asportazione, preventivamente rispetto alle operazioni di installazione del cantiere, degli strati fertili di terreno presenti.

Il materiale di scotico verrà stoccato in dune perimetrali alle aree d'intervento con funzione di mitigazione del rumore, della dispersione di polveri e dell'impatto visivo. A quest'ultimo riguardo si segnala che le dune saranno inerbite e su di esse sarà messa a dimora una componente arbustiva.

Durante lo stoccaggio verranno messi in opera i seguenti accorgimenti per **minimizzare l'inevitabile perdita di fertilità del terreno**:

- Inerbimento delle dune con specie da sovescio per minimizzare il dilavamento delle sostanze nutritive ed arricchire il terreno in composti azotati. L'inerbimento verrà effettuato mediante idrosemina addizionata con ammendanti, collanti e concimi. Si prevede l'utilizzo di un miscuglio di sementi, da spargere in quantità di 20-25 g/mq, con la seguente composizione:
 - Fava (*Vicia faba* var. *minor* - 30% in peso);
 - Trifoglio incarnato (*Trifolium incarnatum* - 10%);
 - Lupino bianco (*Lupinus albus* - 25%);
 - Veccia comune (*Vicia sativa* - 15%);
 - Erba medica (*Medicago sativa* - 20%);
- Altezza delle dune di stoccaggio non superiore a 3-4 m e predisposizione, se possibile, di dune separate per i diversi orizzonti pedologici del suolo in modo da consentirne il riposizionamento nell'ordine corretto durante la fase di recupero ambientale.

Le dune di stoccaggio saranno costituite da strati di terreno di scotico di circa 50 cm di spessore, alternati a strati di 10 cm costituiti da torba, paglia e concime; le dune, inoltre, saranno fornite di adeguate tubazioni basali per la raccolta e l'allontanamento del percolato (cfr. figura 3.6.4/1).

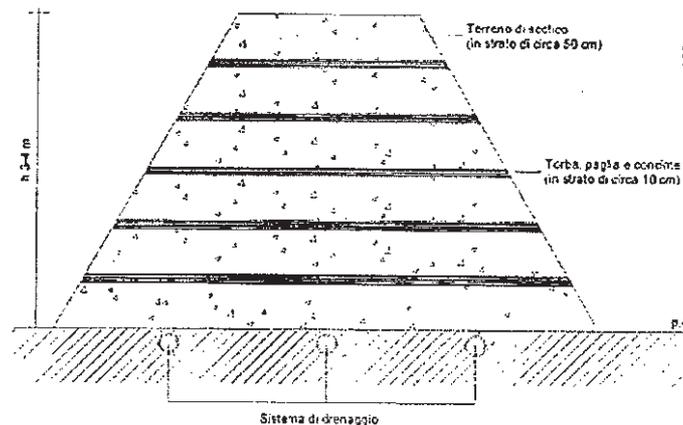


Figura 3.6.4/1: sezione tipo delle dune di stoccaggio dello scotico

3.6.6 Gli interventi di sistemazione, recupero e ripristino delle aree di intervento

La fase preliminare di sistemazione delle aree d'intervento consisterà nella pulizia delle superfici da materiali di risulta dei cantieri e dall'estirpazione delle piante infestanti e ruderali eventualmente insediatesi durante le fasi di costruzione.

Precedentemente verranno, inoltre, riprese eventuali erosioni, solcature, buche e altre imperfezioni con terreno agrario, riprofilando le superfici secondo le pendenze di progetto.

In corrispondenza delle zone d'intervento avrà luogo, poi, una lavorazione atta a **riarieggiare il terreno e ad eliminare eventuali compattamenti**. La lavorazione verrà effettuata mediante aratura fino a 40 cm di profondità oppure ripuntatura (con ripuntatore a 3 o 5 punte di altezza minima 70 cm) per frantumare lo strato superficiale.

La posa del terreno di scotico e dell'eventuale terreno agrario ad integrazione di questo, dovrà aver luogo in strati uniformi, in condizioni di tempera del terreno, rispettando il più possibile l'originaria successione degli strati, utilizzando attrezzature cingolate leggere o con ruote a sezione larga, avendo cura di frantumare le zolle per evitare la formazione di sacche di aria eccessive e di non creare suole di lavorazione e ulteriori gradi di compattazione del suolo.

Sia la fase di aratura che la stesa e modellazione della terra dovrà predisporre un adeguato reticolo di sgrondo delle acque di ruscellamento. Durante la stesa del terreno di scotico, inoltre, si provvederà a conferire alle superfici l'originaria pendenza.

Alla posa del terreno di scotico seguirà una leggera lavorazione superficiale consistente in erpicatura con profondità minima di lavoro 15 cm e passaggi ripetuti ed incrociati per ottenere un uniforme sminuzzamento del terreno.

Per quanto riguarda la concimazione delle aree di previsto recupero, si ritiene opportuno procedere come di seguito indicato:

- durante l'aratura verrà interrato del concime organico a lenta cessione consistente in letame bovino ben maturo nella dose di 3-4 Kg/mq;
- con l'erpicatura si provvederà ad una concimazione di fondo mediante concime ternario (formula media: 80 Kg/ha di azoto, 80 Kg/ha di fosforo ed 80 Kg/ha di potassio). Le aree d'intervento verranno successivamente inerbite.

4.3.1.2.3 Suolo e sottosuolo - Usi del suolo

Per quanto riguarda la componente in oggetto, verranno descritti e analizzati gli usi del suolo interessati dalla localizzazione dei cantieri, sia operativi che base, previsti per la realizzazione della linea in progetto. Per comodità di lettura la descrizione degli usi del suolo interessati da ciascun cantiere, le interferenze prodotte e le mitigazioni proposte, vengono illustrate in forma tabellare. **In via preliminare occorre sottolineare che le localizzazioni prescelte per le singole aree di cantiere interessano esclusivamente aree agricole, nella maggior parte a seminativo e in**

alcuni casi, soprattutto nel settore veneto della linea, con coltivazioni a vigneto o frutteto.

Le analisi condotte lungo il sistema di cantierizzazione della linea, in termini di usi del suolo, hanno messo in evidenza da un lato la presenza diffusa e predominante, su tutto l'asse della futura linea, di aree agricole, ma dall'altro hanno fatto emergere due differenti assetti dal punto di vista delle tipologie delle coltivazioni. Il tratto iniziale, interamente localizzato in Lombardia, presenta un assetto di tipo più estensivo in cui la presenza di seminativi, nella maggior parte dei casi costituiti da coltivazioni di mais, costituiscono la tipologia di coltura prevalente. La zona dei rilievi morenici e collinari del Garda costituisce un momento di transizione importante, sino a fine tratta, in cui le colture a seminativo, lasciano spazio, anche se non completamente, a colture di tipo maggiormente specializzato con presenza di vigneti e frutteti.

Dalle analisi condotte si evince una sostanziale omogeneità delle tipologie di interferenze prodotte dall'installazione dei cantieri necessari per la realizzazione della linea ferroviaria.

Tale omogeneità deriva sostanzialmente da due fattori principali:

- Il territorio interessato dal sistema di cantierizzazione presenta un assetto prevalentemente di tipo agricolo in cui l'unico fattore di differenziazione è costituito dalla tipologia prevalente di colture. Tale tipologia, dall'inizio della tratta sino alla zona del Garda è riferibile ai seminativi con prevalenza di colture a mais, mentre dalla zona del Garda sino a fine tratta l'assetto agricolo presenta colture maggiormente specializzate come la vite e i frutteti.
- Anche nelle zone in cui gli assetti territoriali presentano elementi naturalistici di rilievo, come nel caso dei rilievi morenici e collinari del Garda, le scelte progettuali relative al sistema di cantierizzazione sono state condotte, al fine di minimizzare quanto più possibile le interferenze con gli elementi naturalistici, individuando e scegliendo comunque aree ad uso agricolo. Tale approccio ha consentito da un lato di minimizzare le interferenze a carico dell'ambiente naturale ed ecosistemico e dall'altro di rendere più semplici le operazioni di installazione dei cantieri con conseguente razionalizzazione del consumo di risorse e materiali. Un ulteriore fattore di omogeneità è costituito dal fatto che le attività e le installazioni dei cantieri risultano abbastanza standardizzate lungo la linea. Le analisi condotte hanno portato ad individuare maggiori rischi di inquinamento della risorsa pedologica, **la cui fertilità verrà salvaguardata mediante l'asporto e l'accantonamento del terreno di scotico, per i cantieri operativi ed un minore rischio per i cantieri base e logistici.** Tale distinzione deriva dal fatto che le attività di un cantiere operativo comportano un fattore di rischio intrinseco maggiore di un cantiere base ove vengono assolte esclusivamente le funzioni amministrative e di alloggiamento del personale. Sebbene le tipologie di interferenze siano abbastanza omogenee, si ritiene importante tener conto che un fattore discriminante è comunque costituito dalle dimensioni dei singoli

cantieri che in media hanno estensioni superficiali di 5 - 6 ha, ma che possono, in alcuni casi, superare i 10 ha. E' evidente che nei casi in cui le superfici occupate superino i 10 ha l'importanza dell'interferenza assume valori più consistenti proprio in virtù dell'area occupata.

4.3.9.1

4.3.9 Cantiere L.5.O.1

Localizzazione e descrizione del cantiere

Il cantiere operativo L.5.O.1 ricade nel lotto 5 ed è localizzato nel comune di Peschiera del Garda, in provincia di Verona, in corrispondenza della progressiva km. 120+900 della linea ferroviaria. La superficie del cantiere è di circa 65.315 mq; la destinazione d'uso della zona di intervento è agricola, con coltivazioni a vigneto.

L'area di intervento corrisponde alla localizzazione di progetto preliminare, ma la sua estensione è stata ottimizzata in ottemperanza alle prescrizioni CIPE.

Nella tavola 4.3.13/1, allegata alla presente relazione, viene riportato il layout del cantiere, con l'indicazione sintetica delle attività svolte. All'interno di questo insediamento avranno luogo le funzioni di tipo produttivo e tutte le installazioni necessarie ad assicurare la manutenzione dei mezzi e la permanenza del personale strettamente dedicato alla produzione.

L'accesso al cantiere avverrà dalla S.P. 8 (ex S.P. 13) percorrendo un tratto di pista di cantiere ovvero dal cantiere logistico L.5.L.1, mediante pista o viabilità ordinaria (Via Pignolini).

La seguente figura riporta l'ubicazione del cantiere mentre le successive riprese fotografiche illustrano le caratteristiche dell'area di intervento.

4.3.9.2 Principali impatti e misure di mitigazione

Acque superficiali e sotterranee In seguito al sopralluogo e alla verifica della documentazione progettuale di settore è emersa nell'area la presenza di un sistema di pozzi ad uso idropotabile con annesso impianto di potabilizzazione a circa 70-80 m dal confine meridionale del cantiere. In fase esecutiva, a questo proposito, andrà realizzato ex novo un tratto di condotta adduttrice in grado di collegare il suddetto impianto con altri pozzi pubblici presenti in aree limitrofe (Località M.Zecchino), attualmente inutilizzati. A ridosso del cantiere sono stati rilevati una linea elettrica ad alta tensione e un fontanile che verranno interferiti tracciato della linea AV mentre all'interno dell'area è presente un'antenna telefonica che sarà riposizionata.

Uso del suolo La tabella che segue sintetizza le interferenze e le mitigazioni previste.

Tabella 4.3.9/1 – Scheda relativa agli usi del suolo del cantiere L.5.O.1

Cantiere	Superficie	Usi del suolo	Interferenze	Mitigazioni
L.5.O.1 Cantiere operativo	6,5 ha	L'attuale uso del suolo è interamente di tipo agricolo (area a vigneto).	L'impatto prevalente è da ricondurre all'occupazione temporanea di suolo per tutto il periodo della durata del cantiere. L'intensità dell'impatto, nel caso specifico, è legata alle attività agricole specializzate attualmente in atto costituite dalla viticoltura. A tale occupazione sono associati rischi di diminuzione di fertilità del substrato e potenziali inquinamenti dovuti ad eventi accidentali. Trattandosi di area agricola attualmente coltivata si segnala anche l'interferenza legata al mancato raccolto per tutti gli anni della durata del cantiere. Tutte le interferenze sono da intendersi limitate alla durata delle attività di cantiere, mitigabili e reversibili.	L'intervento di mitigazione principale è legato al mantenimento della fertilità dei suoli da realizzarsi mediante l'asportazione e lo stoccaggio del terreno di scotico corrispondente ai primi 40 cm. Ulteriori interventi sono legati al ripristino dell'area a lavorazioni ultimate e costituite principalmente dal trattamento del terreno compattato mediante aratura e alla stesura del terreno accantonato preliminarmente all'allestimento del cantiere al fine di restituire l'area agli usi ante operam.

Atmosfera - Qualità dell'aria La tabella che segue sintetizza gli impatti e le mitigazioni previste.

Tabella 4.3.9/4 - Scheda relativa agli impatti sulla qualità dell'aria del cantiere L.5.O.1

Cantiere	Impatti sul ricettori	Misure di mitigazione adottate
L.5.O.1. Cantiere operativo	<p>Come si evince dalle informazioni riportate nella tavola di cantiere 4.3.13/3, le concentrazioni medie annue di PM10 si mantengono superiori a 40 µg/m3 soltanto all'interno delle aree di cantiere e in ristrette fasce (nell'ordine del 50 - 100 m nelle situazioni più sfavorevoli in direzione ovest) in prossimità dei confini.</p> <p>La tavola di cantiere 4.3.13/4 delle concentrazioni di PM10 che vengono superate 35 volte all'anno mostra che il limite di concentrazione sulle 24 ore (50 µg/m3) viene superato in un intorno leggermente più ampio (circa 250 m nei casi peggiori, in direzione nord-est e soprattutto ovest) dell'area di cantiere.</p> <p>In particolare, per quanto riguarda le concentrazioni medie annuali, si osserva la presenza dei due ricettori R25, R26 (a ovest dell'area di cantiere) esposti marginalmente a concentrazioni superiori al limite normativo di 40 µg/m3. Per quanto riguarda le concentrazioni sulle 24 ore, si ha un superamento del limite normativo di 35 giorni all'anno nei medesimi ricettori.</p>	<p>Dall'analisi dei risultati delle simulazioni modellistiche, si osserva che le attività dei cantiere possono determinare, nelle aree ad esso più prossime, il raggiungimento di concentrazioni significative di PM10, che andrebbero ad aggiungersi alla situazione attuale.</p> <p>Pur tenendo conto del carattere temporaneo delle emissioni e delle assunzioni cautelative adottate nelle simulazioni modellistiche, si raccomanda l'adozione di un insieme di misure finalizzate al contenimento delle emissioni, espone nel paragrafo 4.3.1.2.</p>

4.3 Osservazioni allo studio di impatto ambientale

Il suolo agricolo è il bene immobile di maggiore importanza, alla pari delle aree naturali, poiché è un bene non ripetibile nel medesimo contesto geografico. Per tale motivo indicare l'occupazione, seppur temporanea, di un suolo come metodo per minimizzare l'impatto sull'ambiente naturale è svilente della valenza ecologica e paesistica che il terreno agrario possiede. Inoltre nello studio non sono disponibili le analisi degli impatti sul soprassuolo, in qualità di bene sociale, economico e paesistico.

Allo stesso modo per la fase di progettazione e di definizione cui si è giunti, sarebbe opportuno non generalizzare l'ambiente agrario come solo unicum, ma compiere un'analisi di maggior dettaglio sulle caratteristiche pedologiche dei suoli e produttive dei soprassuoli oltre che di definizione delle attività antropiche ed economiche che sopra di esse sono esercitate al fine di definire **il rapporto costi-benefici del progetto dal punto di vista ambientale, economico e sociale, come richiesto dalla norma**. Tale puntualizzazione è necessaria per via del fatto che lo studio di incidenza richiamato **si occupa di opere che possono essere spostate in altri siti senza influire sulla realizzazione della linea ferroviaria. Sarebbe quindi auspicabile valutare attentamente le ricadute economiche dei singoli interventi, ovvero dei singoli cantieri, e le principali alternative prese in esame compresa l'opzione zero. In tale senso nello studio non sono disponibili tali verifiche come se lo stesso si fosse dedicato alla mera giustificazione dell'unica scelta progettuale proposta, definendo un minimo di azioni di mitigazione.**

Riguardo alla valutazione degli impatti delle opere, delle piste di accesso e dei cantieri lo studio indica la presenza di significative quantità di polveri che andranno inevitabilmente a depositarsi sulle limitrofe colture sensibili. Anche in questo caso lo studio appare generico e non focalizzato a individuare le principali ricadute derivanti da tale problematica sul comparto agricolo. È noto, infatti, che la presenza di polveri sulle pagine fogliari determina una riduzione della capacità fotosintetica delle piante proporzionale allo spessore dello strato depositato. Tale condizione applicata ai vigneti determina l'impossibilità di portare a maturazione le uve con conseguente danno economico.

Al fine di ridurre tale danno sarebbe opportuno dislocare i cantieri in aree degradate o di scarso valore agroambientale, distanti dalle colture sensibili o a maggiore produzione lorda vendibile. Sarebbe inoltre necessario, come richiesto dalla legge, definire, chiare e precise norme di riduzione della formazione delle polveri, oltre che specifici parametri per valutare i principali effetti sull'ambiente e un idoneo piano dei controlli e di azioni correttive predeterminate a tutela crescente in caso di superamento dei limiti, arrivando, in ultima ratio, al blocco delle fonti di emissione delle polveri durante la stagione vegetativa.

Come già analizzato e come lo stesso studio di incidenza indica le attività messe in atto per la salvaguardia dei suoli durante la fase di cantiere servono solamente

per "minimizzare inevitabili perdite di fertilità". L'indicazione di prevedere, per il mantenimento della fertilità, l'asportazione di uno strato di terreno di 40 centimetri è assolutamente sottostimata. A tal riguardo si segnala che la profondità del profilo esplorato della radici delle viti raggiunge tranquillamente il metro di profondità con casi fino a 1,5 - 2 metri. Considerata l'ampiezza delle aree coinvolte dal cantiere preso in esame (60.000 mq circa) e tenuto conto della necessità di agire per profondità di un metro si può prevedere che le dune di accantonamento assumeranno dimensioni tali da rendere pressoché impossibile lo sviluppo delle normali dinamiche biologiche su buona parte del suolo.

Si segnala, inoltre, che lo studio di incidenza contiene delle contraddizioni rispetto al mantenimento della fertilità: al capitolo 3.6.4 si asserisce, infatti, che **"verranno messi in opera i seguenti accorgimenti per minimizzare l'inevitabile perdita di fertilità del terreno"** mentre al capitolo 4.3.1.2.3 è indicato che **"la cui fertilità verrà salvaguardata mediante l'asporto e l'accantonamento del terreno di scotico, per i cantieri operativi ed un minore rischio per i cantieri base e logistici"**.

A nostro parere l'asserzione corretta è la prima poiché l'accumulo della terra in dune, pur con gli accorgimenti indicati, non è in grado di preservare la fertilità del suolo, così come non sono disponibili chiare indicazioni per preservare la struttura se non alcune generiche indicazioni di eseguire le operazioni in stato di tempera.

Da questo punto di vista segnaliamo che la notevole presenza di argilla dei suoli della Lugana rende necessario intervenire in fasce temporali molto ristrette. L'assenza di tale puntualità determinerebbe ripercussioni molto gravi e prolungate sui suoli per via della formazione di terreni molto costipati con conseguenti danni alle seguenti colture. L'esperienza professionale maturata mi permette di indicare che le ricadute nell'applicazione delle adeguate precauzioni nella movimentazione dei suoli della Lugana può causare danni che possono prolungare gli effetti per anni.

Per questi motivi non si comprende come l'indicazione di effettuare i movimenti di terra in stato di tempera, precauzione peraltro non indicata per la fase di scotico, possa convivere con i tempi ristretti e l'urgenza di cantierizzazione indicata nel cronoprogramma attuativo a pag. 86 dello studio.

Allo stesso tempo, trattandosi di cantieri operativi, si nota la totale assenza di verifiche su possibili inquinamenti che possono essere causati dai mezzi in movimento o dalle attività esercitate. In funzione di quanto descritto pare che gli interventi di ripristino possano limitarsi alla semplice aratura o ripuntatura del suolo con stesura del terreno di coltivo, mentre chiunque operi in cantieri sa benissimo che i fenomeni di inquinamento puntuali o diffusi sono la norma per le attività previste.

In virtù di quanto descritto si ritiene che le valutazioni effettuate nello studio e nella colonna interferenze e mitigazioni della tabella 4.3.9/4 siano inesatte per forma e per sostanza per i motivi sotto elencati:

- non è presa in considerazione alcuna alternativa di minore impatto quale ad esempio l'occupazione di aree degradate o già trasformate;
- l'occupazione del terreno agrario è effettuata senza alcuna valutazione del valore agroambientale dello stesso. In tal modo è enormemente sottostimato il valore di suoli e dei vigneti che da anni producono uve e vini pluripremiati dalle più importanti guide enologiche;
- si ritiene in modo scorretto che la semplice asportazione di 40 cm di suolo superficiale sia sufficiente a preservare la fertilità, come se si trattasse di un comune seminativo;
- sono enormemente sottostimati i fenomeni di riduzione della fertilità del suolo a seguito dell'accumulo in dune, come peraltro sottilmente accennato in una parte dello studio;
- sono derubricati a possibili inquinamenti i fenomeni d'inquinamento che sempre accadono quando vi sono mezzi pesanti in movimento e attività di cantiere;
- sono fortemente limitati nel tempo gli effetti negativi dei movimenti terra, della riduzione della fertilità e della destrutturazione del suolo (tale parametro non è previsto in alcuna parte dello studio) riducendoli alla mera durata delle attività di cantiere, mitigabili e reversibili. Gli effetti di perdita di fertilità e destrutturazione del suolo dureranno, invece, per anni, anche se si sono registrati casi di danni pressoché irreversibili.
- Non sono presi in considerazione gli effetti dell'estirpazione dei vigneti in generale e di quelli di 50-60 anni in particolare. Prima che un vigneto torni a produrre uve devono passare 3 anni dopo il reimpianto, per uve di qualità sarà necessario attendere almeno 10 anni, mentre per ottenere nuovamente uve di massima qualità sarà necessario attendere per decine di anni;
- Non sono in alcun modo considerati gli effetti della deposizione delle polveri sulle colture limitrofe con conseguente riduzione della capacità fotosintetica e di riduzione dell'efficacia delle attività agronomiche e fitoiatriche.

5 Conclusioni

Da quanto esposto appare chiaro che lo studio d'impatto ambientale delle opere di cantierizzazione della linea AV/AC tratta funzionale Brescia Verona è stato sviluppato senza tenere in considerazione le richieste minime della legge, incluse le possibili alternative o l'opzione zero.

Lo stesso non ha eseguito alcuna valutazione del valore agroambientale dei suoli e dei soprassuoli, definendo l'occupazione dei suoli agrari come un modo di minimizzare gli impatti, mentre questi ultimi sarebbero stati pressoché nulli collocando il cantiere in aree degradate o già trasformate. A ciò si aggiunge l'assenza delle valutazioni sulle ricadute economiche e sociali.

Si evidenzia, inoltre, una forte sottostima delle ricadute colturali e agronomiche delle attività eseguite, sia rispetto alle aree da occupare sia riguardo alle limitrofe.

E' quindi opportuno che lo studio sia sottoposto a una revisione che prenda in considerazione le note esposte nella relazione senza limitarsi alla mera giustificazione della scelta progettuale.

Ing. MOLINARI ALDO VITTORIO
Ingegnere in Milano

OSSERVAZIONI AL PROGETTO DEL LOTTO FUNZIONALE BRESCIA- VERONA

Novembre 2014

Premessa

Il progetto ALTA VELOCITA' / ALTA CAPACITA' (AV/AC) tratta Milano – Verona, Lotto funzionale Brescia – Verona, si caratterizza per l'adozione delle specifiche di base proprie del sistema AV/AC in Italia.

Il tipo di esercizio ferroviario è definito "MISTO" con tipologia di circolazione "OMOTACHICA A FASCE ORARIE" [a]; la velocità massima di tracciato della linea è di 250 – 300 km/h; gli standard di tracciato piano-altimetrico (ad esempio, raggi minimi di curvatura di 5.450 m) derivano da tale campo di prestazioni e dalla conseguente necessità di assicurare comfort ai viaggiatori.

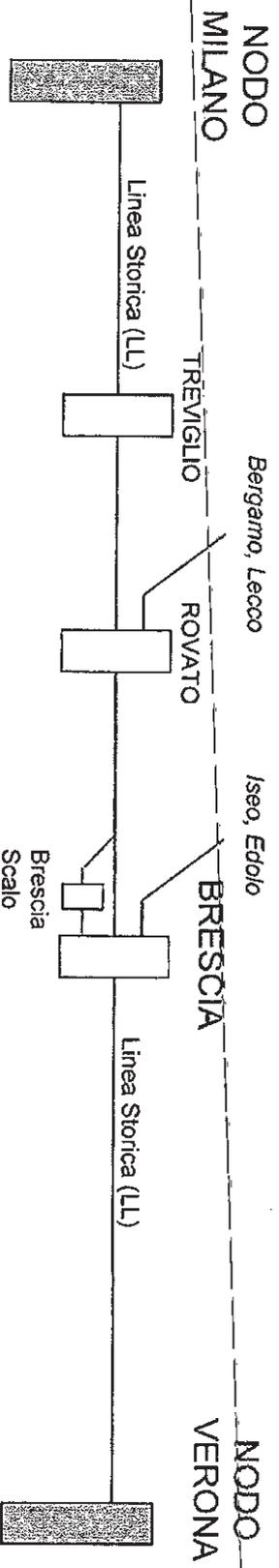
[a] Ossia velocità uguale dei treni circolanti entro intervalli di tempo predefiniti. Un esempio estremo di campo di velocità omotachica è la metropolitana nella quale tutti i treni viaggiano alla medesima velocità, ottimizzando la capacità del sistema di trasporto.

Cosa significa un progetto “Alta Velocità” e “Alta Capacità”?

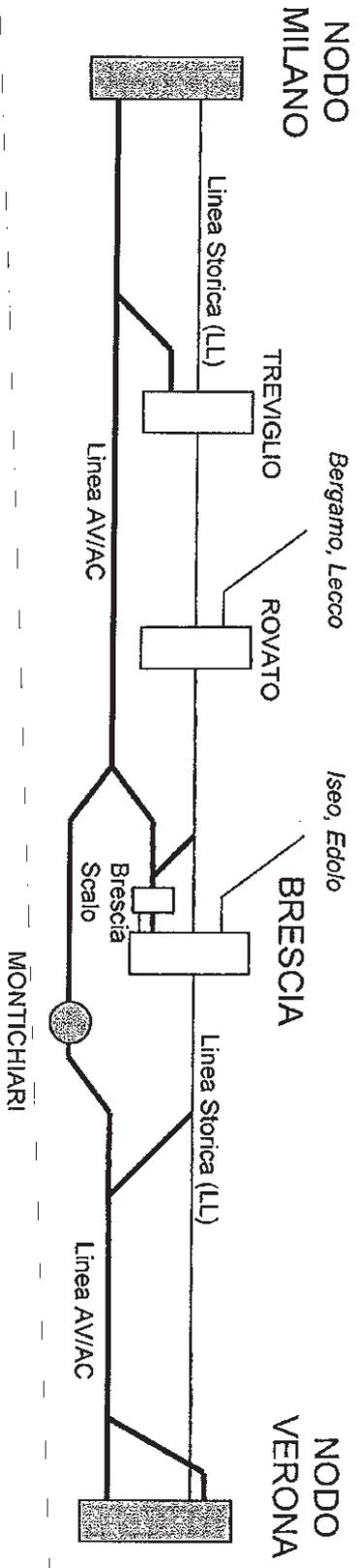
ALTA VELOCITA': miglioramento del livello di servizio offerto in termini di prestazioni di viaggio delle persone con riduzione dei tempi di spostamento.

ALTA CAPACITA': incremento della capacità di trasporto del sistema “linea esistente + nuova linea” e regolarizzazione della circolazione ferroviaria, grazie alla specializzazione di ciascuna linea per le varie tipologie di traffico (viaggiatori lunga distanza, traffico regionale, traffico merci). Per la linea AV/AC, con l’attrezzaggio tecnologico previsto, si stima una potenzialità superiore ai 300 treni /giorno (Fonte: Cepav Due Relazione Tecnica di Esercizio).

Schema della linea attuale Milano - Verona



Schema del progetto AV/AC, tratta Milano - Verona



I tempi di viaggio attuali e con il progetto AV/AC

RELAZIONE		TEMPO DI VIAGGIO ATTUALE	TEMPO DI VIAGGIO CON AV/AC	DIFFERENZA
MILANO - BRESCIA	Milano – Brescia diretto	46 minuti	34 minuti	- 12 minuti
MILANO - VERONA	Milano – Verona con fermata a Brescia	82 minuti	65 minuti	- 17 minuti
	Milano – Verona con fermata a Montichiari		55 minuti	- 27 minuti
	Milano – Verona diretto		48 minuti	- 34 minuti

Nota: un treno Alta Velocità richiede circa 30-32 km per raggiungere da fermo, la velocità di 300 km /h e in frenatura, circa 12 km per arrestarsi. Secondo gli studi di Italferr, ad esempio, fra Milano e Brescia (84,2 km) la tratta percorsa dai treni a 300 km/h è di (soli) 17-18 km.

La capacità attuale e con il progetto AV/AC

TRATTA DI LINEA	CAPACITÀ ATTUALE	CAPACITÀ CON AV/AC	DIFFERENZA
MILANO - BRESCIA	250 treni/giorno	250 + 300 treni/giorno	+ 300 treni/giorno
BRESCIA - VERONA	230 treni/giorno	230 + 300 treni/giorno	+ 300 treni/giorno

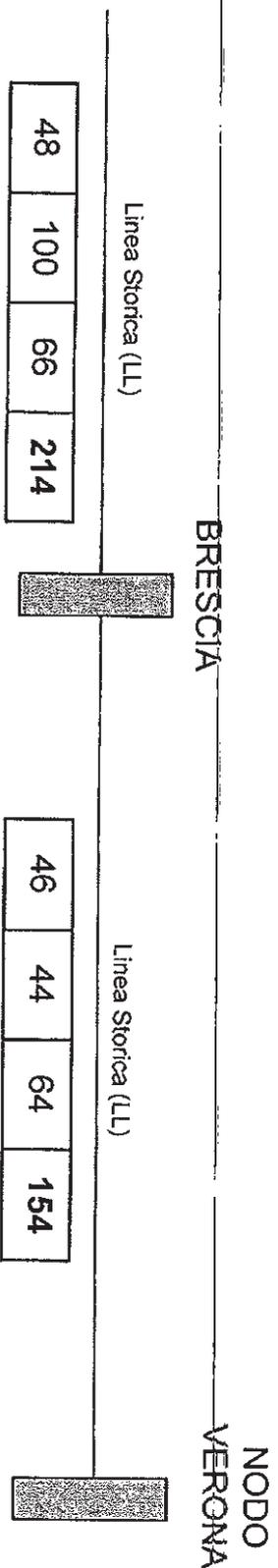
Il programma di esercizio per la linea AV/AC

Nota generale: il modello di esercizio riflette il contenuto del documento prodotto dal Ministero dei Trasporti nell'anno 1999, fatto proprio dalla Commissione Interministeriale per la Torino – Venezia. Il Ministero dei trasporti e della navigazione, in collaborazione con FS e TAV, ha elaborato uno studio di analisi della domanda viaggiatori e merci, basato sul modello di simulazione SIMPT (sistema Informativo per il Monitoraggio e la Pianificazione dei Trasporti). Scenario di previsione: anno 2010.

Ipotesi di modello di esercizio viaggiatori: articolato in Servizi a Lunga Percorrenza (LP) con treni tipo IC/EC non stop oppure con fermate intermedie, espressi notturni. Servizio Locale: Intercity, Servizio Ferroviario Regionale (SFR) e Servizio ferroviario metropolitano / comprensoriale.

Ipotesi di modello di esercizio merci: alla nuova linea sono destinati i merci intermodali di lunga percorrenza con velocità fino a 120 – 140 km/h

Impegno della linea attuale Milano - Verona



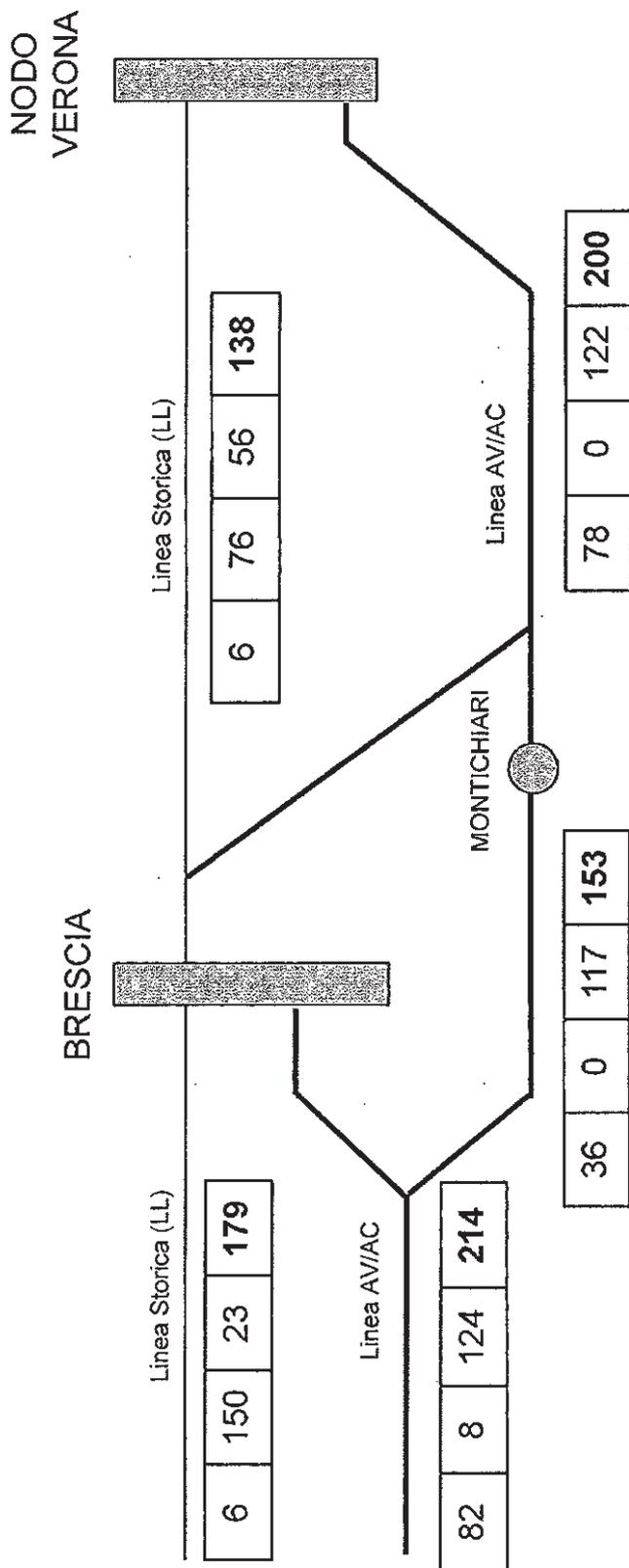
Nota: il dato del traffico è riferito alla situazione operativa del giorno feriale medio del maggio 2007.

Legenda:

LP	REG	MERCI	TOTALE
----	-----	-------	--------

Fonte: Relazione Tecnica di esercizio, doc. IN1111D16RGES0001001A

Impegno previsto tratta Milano – Verona con AV/AC



Legenda:

LP	REG	MERCI	TOTALE
----	-----	-------	--------

Fonte: Relazione Tecnica di esercizio, doc. IN111D16RGES0001001A

Nota sulle previsioni di traffico merci

Il servizio di trasporto merci, in ragione del tipo di esercizio indicato per l'AV/AC di tipo "MSTO", caratterizza per una quota del 61% la circolazione giornaliera dei treni attribuita alla tratta AV/AC Brescia – Verona, risultando:

Tipo di treno/servizio	Movimento diurno (numero treni)	Movimento notturno (numero treni)	Totale giorno (numero treni)	Totale giorno (%)
Lunga distanza (ES)	58	6	64	32%
Notturni	1	13	14	7%
Servizio ferroviario regionale (SFR)	-	-	-	-
Servizio merci	40	82	122	61%
TOTALE	99	101	200	100%

Fonte: Relazione Generale di Tratta, doc. IN0500DE2RGMD00000021 e
Relazione Tecnica di esercizio, doc. IN1111D16RGES0001001A

Nota sulle previsioni di traffico merci

Lunghezza dei treni merci: 650 m

Massa trainata (merce trasportata): 350 tonnellate (dato medio statistico dell'anno 1996)

Fonte: Cepav Due, Relazione Generale di Tratta

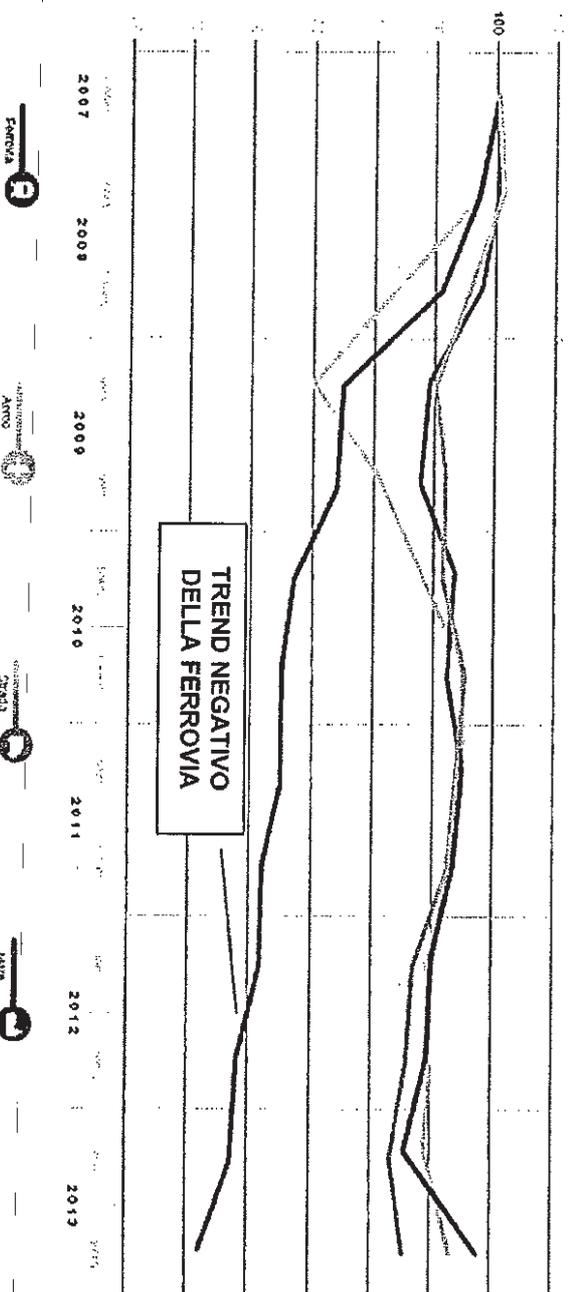
Il futuro flusso di merci stimato dal modello di simulazione SIMPT per la tratta Brescia - Verona, corrisponde sul sistema complessivo "linea storica (LL) + linea AV/AC": **178 treni merci /giorno**.

Tuttavia, la massa trasportata con un moderno treno merci intermodale non è di 350 tonnellate ma realisticamente dell'ordine di 500 – 600 tonnellate per treni di lunghezza 650 m che corrisponderebbero a composizioni fino a 30 carri (da rapportare alla massa trainata massima che sulla rete nazionale è di 1.600 tonnellate).

QUESTO SIGNIFICA CHE GLI STIMATI 178 TRENI MERCI /GIORNO SULLA TRATTA BRESCIA – VERONA SI RIDUCONO A CIRCA 115 TRENI / GIORNO A REGIME, APPLICANDO L'ATTUALE CARICO MEDIO DEI TRENI INTERMODALI.

Nota sulle previsioni di traffico merci

Il modello di simulazione SIMPT ha inoltre, assegnato una crescita del traffico merci pari a **+ 157%** considerando l'evoluzione dagli attuali 68 treni merci/giorno sulla linea storica (maggio 2007) ai 178 treni/giorno del progetto AV/AC (sistema linea storica + linea AV/AC).
Cosa è accaduto nel frattempo rispetto alla simulazione di traffico dell'anno 2006?



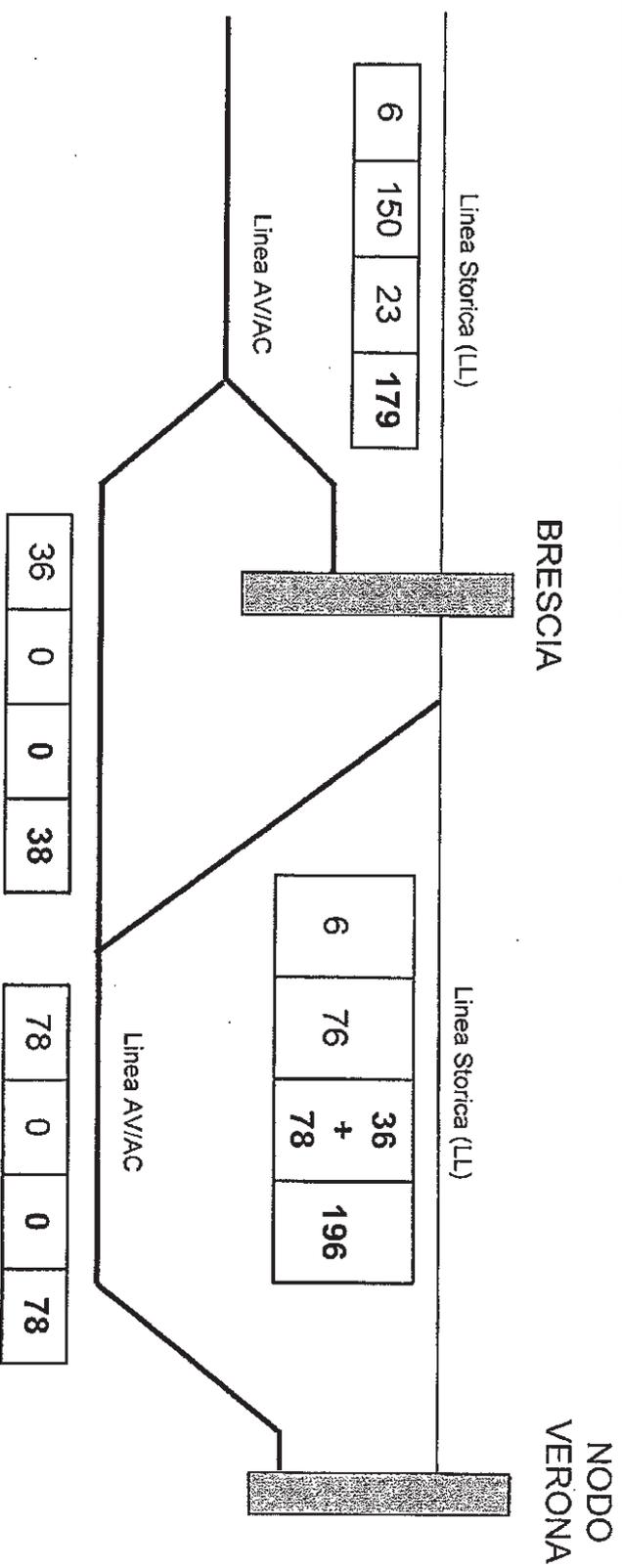
Fonte: Centro Studi CONFETRA, Nota congiunturale sul trasporto merci, marzo 2014

Note sulle previsioni di traffico merci

Contrariamente alle premesse formulate sull'esercizio "MISTO" delle linee AV/AC, **attualmente sulla rete nazionale non ci sono circolazioni di treni merci** per le seguenti ragioni principali:

- **INCOMPATIBILITA'** ("difficile coesistenza") tra treni viaggiatori e treni merci, penalizzazione della capacità del sistema non risultando omotachico il regime di circolazione.
- rigorose specifiche di mantenimento delle caratteristiche plano-altimetriche del tracciato AV/AC e del materiale di armamento per garantire sempre condizioni di massima sicurezza alle alte velocità.
- **PREZZO** della tracce sull'AV/AC per i treni merci.
- Non necessità stringente di conseguire velocità elevate per le merci (o meglio, dipende dai costi del servizio offerto e ad oggi non sono in atto servizi ferroviari merci sull'AV/AC).
- Parco carri del merci, massima velocità 120 km/h.

Impegno tratta Milano – Verona con AV/IAC non per le merci e con previsioni di traffico “corrette”



Legenda:

LP	REG	MERCI	TOTALE
----	-----	-------	--------

Fonte: Relazione Tecnica di esercizio, doc. IN1111D16RGES0001001A

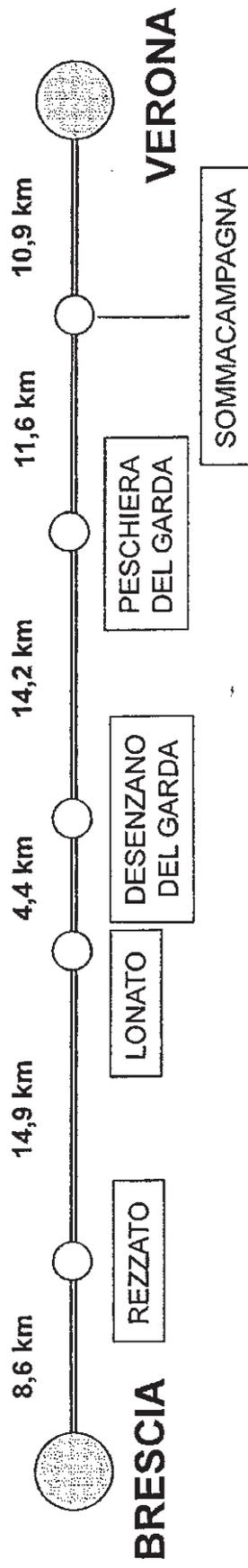
Sintesi dell'analisi

- Previsioni di traffico da aggiornare alla luce degli scenari attuali, in particolare per le merci.
- Riserve sulla possibilità di instradamento AV/AC per il servizio merci anche in base all'attuale modello di utilizzo della rete nazionale AV/AC.
- Riserve sulla convenienza tecnico – economica del by pass di Brescia sul quale si prevedono “soli” 36 treni a lunga percorrenza e nella situazione a regime (grado di impegno: < 15%).
- Come prestazioni nei tempi di percorrenza, si evidenziano ridotti vantaggi dell'AV per la relazione Brescia – Verona e vantaggi percepibili dall'utenza e fruibili solo per la relazione diretta Milano - Verona.

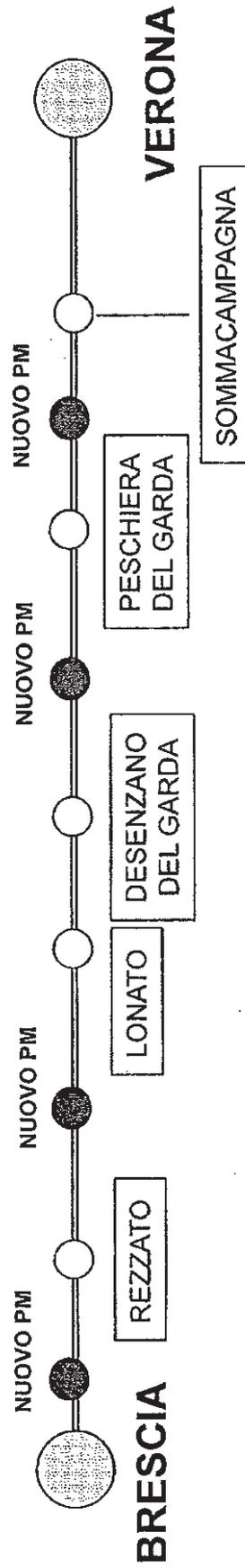
Proposta alternativa rispetto al concetto "Alta Capacità"

- Se l'obiettivo fosse l'aumento della capacità di trasporto tra Brescia e Verona, prima di procedere alla realizzazione di una nuova linea, si può e si deve valutare la possibilità di sfruttare l'esistente infrastruttura ferroviaria.
- La linea attuale tra Brescia e Verona, doppio binario elettrificato, presenta un limite operativo riconducibile alla distanza delle sezioni fra le stazioni; in particolare, come dedotto dal Fascicolo di Linea, si hanno distanze di circa 14,9 km tra Rezzato e Lonato e di 14,2 km tra Desenzano del Garda e Peschiera del Garda.
- L'eccessiva distanza tra le stazioni influenza e condiziona l'esercizio: l'ipotesi progettuale proposta è quella di ridurre tale distanza e di potenziare il segnalamento, come fatto dalla stessa Rete Ferroviaria Italiana per supportare la crescita del traffico sulle linee a sud del Tunnel del Gottardo.

Schema attuale delle stazioni



Possibile schema delle stazioni e dei nuovi Posti di Movimento



Cosa è un Posto di Movimento?

Posto di Movimento: località di servizio abilitata ad attività di circolazione (inferoci, precedenza, ecc.) ovvero stazione non adibita a servizio pubblico.



Come può aumentare la capacità della
linea Brescia – Verona con i Posti di Movimento?

TRATTA DI LINEA	CAPACITA' ATTUALE	CAPACITA' LINEA ATTUALE POTENZIATA
BRESCIA - VERONA	230 treni/giorno	Circa 280 treni/giorno

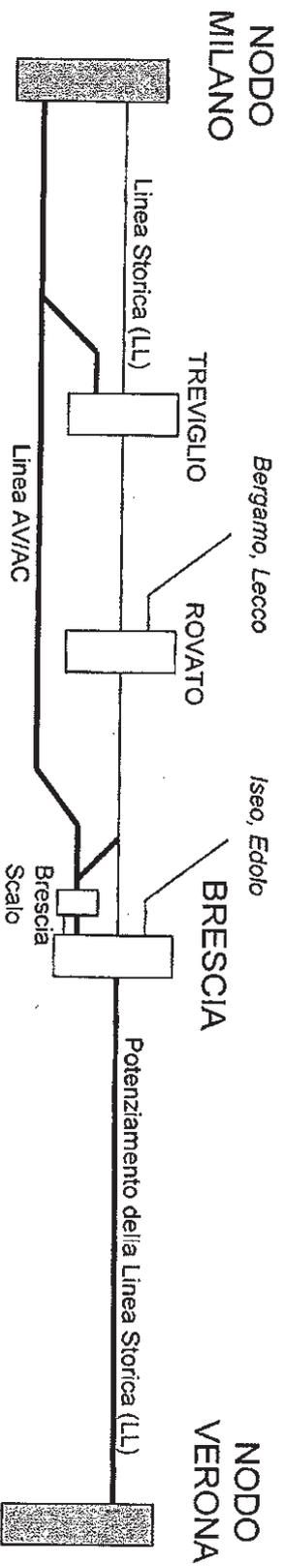
Esame della capacità attuale ed a seguito di potenziamento della linea Brescia - Verona

TRATTA DI LINEA	CAPACITA' LINEA ATTUALE POTENZIATA	IMPEGNO ATTUALE (anno 2007)	MARGINE
BRESCIA - VERONA	Circa 280 treni/giorno	Circa 154 treni /giorno	Circa 125 treni/giorno

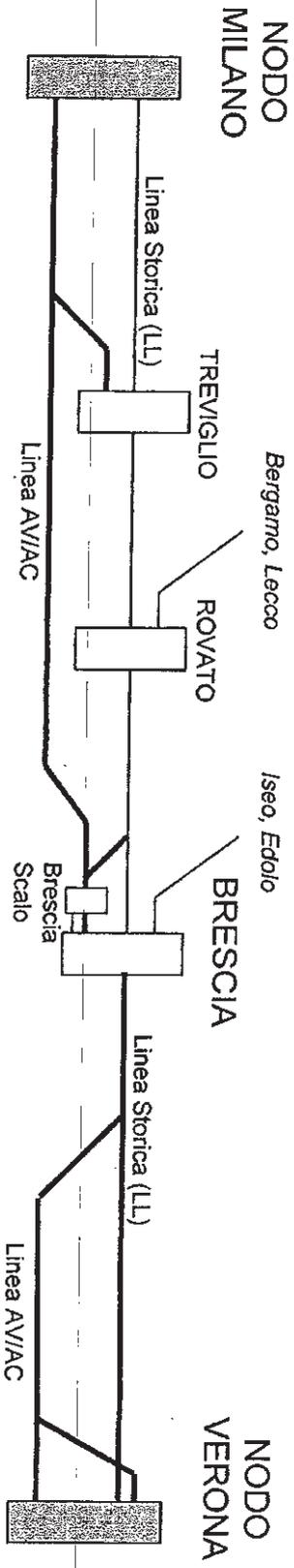
QUESTO MARGINE DI OFFERTA
E' DA RAPPORTARE ALLE
PREVISIONI DI TRAFFICO

Possibili fasi del progetto AV/IAC, tratta Milano - Verona

SCENARIO A BREVE TERMINE

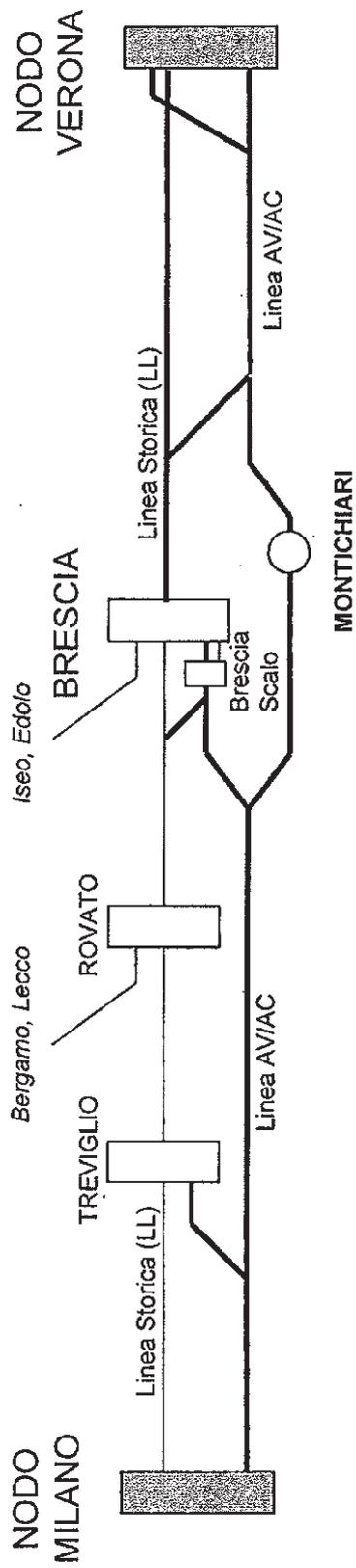


SCENARIO A MEDIO TERMINE



Possibili fasi del progetto AV/AC, tratta Milano - Verona

SCENARIO A LUNGO TERMINE, FUNZIONALE
ALLO SVILUPPO "EFFETTIVO" DELL'AEROPORTO



Sintesi e Conclusioni

- In relazione alle previsioni di traffico ferroviario, ormai datate (ossia non più rispondenti agli scenari di domanda che si stanno delineando) e sovrastimate per la componente merci, si dovrebbero formulare una nuova analisi di traffico e conseguentemente, una rigorosa verifica di coerenza domanda /offerta con il progetto AV/AC della tratta Brescia – Verona.
- Gli scenari evolutivi dell'offerta debbono includere il **potenziamento della linea esistente** che, tenendo conto dell'impegno attuale della linea Brescia – Verona e del margine recuperabile con interventi tecnologici, appare la **soluzione preferibile e comunque non prescindibile**.

Verona, 25 Novembre 2014

Ill.mo

Responsabile dell'Unità Organizzativa Costruzioni della ITALFERR S.p.A.

c/o sede legale della ITALFERR S.p.A.

Via Vito Giuseppe Galati n. 71

00155 – Roma

Racc. A/R

Anticipata a mezzo PEC all'indirizzo italferr@legalmail.it

Spett.le

ITALFERR S.p.A.

Via Vito Giuseppe Galati n. 71

00155 – Roma

C.a. del legale rappresentante p.t.

Racc. A/R

Anticipata a mezzo PEC all'indirizzo italferr@legalmail.it

Spett.le

RETE FERROVIARIA ITALIANA – R.F.I. S.p.a.

Piazza della Croce Rossa n. 1

00161 – Roma

C.a. del legale rappresentante p.t.

Racc. A/R

Anticipata a mezzo PEC all'indirizzo segreteriaacda@pec.rfi.it

OSSERVAZIONI

ex art. 166, c. 2°, del D.lgs. n. 163/2006

nel procedimento finalizzato alla dichiarazione di pubblica utilità conseguente all'approvazione del progetto definitivo "Corridoio Plurimodale Padano Asse Ferroviario Torino – Trieste sul corridoio 5 Lione Kiev (corridoio mediterraneo) Linea ferroviaria AV/AC Milano – Verona: Lotto funzionale Brescia- Verona" (CUP JC1C0700000001)

NELL'INTERESSE DI:

- OTTELLA DI FRANCESCO E MICHELE MONTRESOR S.S., C.F., P.IVA e n. iscrizione al Registro delle Imprese di Verona 03867510236, con sede legale in Peschiera del Garda (VR), Località Ottella 1, Frazione: S. Benedetto di Lugana, c.a.p. 37019 (doc. 2), in persona del legale rappr.nte Montresor Michele, C.F. _____, nato a _____ il _____, residente in _____ (VR), _____ (doc. 4);

- SIG.RA ROSANNA GUIDI MONTRESOR, C.F. _____, nata a _____, il _____, residente in _____, Via _____, (doc. 5);
- SIG. FRANCESCO MONTRESOR, C.F. _____, nato a _____, il _____, residente in _____, Località _____, (doc.6);
- SIG.RA LIDIA MONTRESOR, C.F. _____, nata a _____, il _____ e residente in _____, Via _____, (doc. 3);
- SIG. GIOVANNI MONTRESOR, C.F. _____, nato a _____, il _____ e residente in _____, Via _____, (doc. 7);
- SIG. MICHELE MONTRESOR, C.F. _____, nato a _____, il _____, residente in _____, Località _____, (doc. 4);
- SIG.RA LUCIA MONTRESOR, C.F. _____, nata a _____, il _____, residente in _____, Via _____, (doc. 8);
- MONTRESOR LIDIA E FRANCESCO S.S., C.F., P.IVA e n. iscrizione al registro delle Imprese di Verona 03389850235, con sede legale in Peschiera del Garda (VR), località Ottella, Cascina Girola, c.a.p. 37019 (doc. 1), in persona del legale rappr.n.te p.t. Montresor Lidia, C.F. _____, nata a _____, il _____ e residente in _____, Via _____, (doc. 3);

i quali eleggono domicilio ai fini del presente procedimento presso lo Studio legale Carta Detta & Associati sito in Roma, Via del Corso n. 300, c.a.p. 00186, fax 06/45615231, P.E.C. mattia.carta@pec.it

Le presenti osservazioni integrano quelle già inviate dai suindicati esponenti con P.E.C. in data 03/11/2014.

PREMESSO CHE

a) La Linea AV/AC Milano-Verona costituisce parte integrante della direttrice del Corridoio V di congiunzione lungo l'asse est-ovest dell'Europa. Ha origine dal Nodo di Milano quale prosecuzione della tratta Pioltello-Treviglio e termina all'allaccio del Nodo di Verona.

La linea AV/AC Milano-Verona si sviluppa per una lunghezza totale di circa 137 km, attraversando 31 comuni lombardi e 5 veneti.

Le interconnessioni con la linea storica esistente sono previste a: Treviglio est, Brescia ovest, Brescia est, Verona. È inoltre prevista una stazione viaggiatori per il collegamento con il futuro Aeroporto a Montichiari di Brescia.

Lo sviluppo chilometrico dell'intera tratta, comprese le interconnessioni, è di 136,770 km di cui: Km 43 in affiancamento alla futura Autostrada Milano-Bergamo-Brescia (BreBeMi); Km 17 in affiancamento al nuovo raccordo autostradale Ospitaletto-Poncarale-Montichiari (ACP); Km 34 in affiancamento alla linea storica RFI Milano-Verona.

L'opera "Linea AV/AC Milano-Verona" si compone di 2 lotti funzionali così distinti: - Lotto funzionale Treviglio-Brescia - Lotto funzionale Brescia-Verona.

Il primo lotto funzionale (Treviglio-Brescia), in base al progetto definitivo approvato dal CIPE con delibera 81/2009, inizia in corrispondenza della punta scambi dell'interconnessione di Treviglio, si sviluppa per circa 57 km e termina in corrispondenza dell'asse del fabbricato viaggiatori della stazione Brescia centrale. L'intervento comprende anche la realizzazione di opere per le interconnessioni tra la linea ad alta velocità/alta capacità e la linea storica e l'adeguamento dei piani di stazione di Brescia scalo e Brescia centrale. Le caratteristiche tecniche del tracciato sono le seguenti: a) velocità di progetto della linea 250-300 km/h, velocità di progetto della interconnessione 160 km/h; b) pendenza massima 14,6 per mille; c) alimentazione 25 kV circa 50 Hz; d) segnalamento European Rail Traffic Management System (ERTMS)/livello.

Il secondo lotto funzionale (Brescia-Verona), in base al progetto preliminare, si sviluppa per circa 73 km tra Brescia e Verona. L'intervento comprende anche la realizzazione di 2 interconnessioni con la linea esistente lunghe complessivamente circa 7 km. L'opera è inclusa nel Corridoio TEN-T, n. 5 "Asse ferroviario Lione - Trieste - Divaca/Koper - Divaca - Lubiana - Budapest - confine Ucraina".

- b) R.F.I. S.p.A., concessionaria del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ai sensi del D.M. 138 - T 31 ottobre 2000, in quanto tale è stata delegata ad emanare tutti gli atti del procedimento espropriativo nonché ad espletare tutte le attività al riguardo previste dal D.P.R. 327/2001.

R.F.I. S.p.a. con nota n. RFI - AD/A0011/P/2003/0001193 in data 11 agosto 2003 ha incaricato la Società ITALFERR S.p.a. dell'espletamento delle attività di cui all'art. 6, c. 6, del D.P.R. 327/2001.

- c) Con deliberazione n. 121/2001 il CIPE ha approvato il primo programma delle opere strategiche, che all'allegato 1 (confermato dalla delibera CIPE n. 130/2006) include, nell'ambito del "Corridoio Purimodale Padano" tra i sistemi ferroviari, l'asse ferroviario Torino-Trieste su itinerario del Corridoio 5 Lione - Kiev (Corridoio Mediterraneo), mentre nell'allegato 2, nell'articolazione degli interventi per le Regioni Lombardia e Veneto include tra i corridoi ferroviari la tratta AV MI-VR.

Il progetto preliminare relativo alla linea AV/AC Milano- Verona è stato approvato, ai fini della localizzazione urbanistica e della compatibilità ambientale, dal CIPE con deliberazione del 5 dicembre 2003 n. 120.

Con deliberazione del 8 maggio 2009 n. 21 (n.b. dopo 5 anni e 5 mesi: vigeva all'epoca l'art. 9 del T.U.E. - quindi il termine massimo era di 5 anni - e non era ancora stato introdotto il comma 7-bis dell'art. 165 Codice appalti, aggiunto solo nel 2011, che ha innalzato a 7 anni la durata del vincolo) il CIPE ha confermato la delibera n. 120/2003 approvativa del progetto preliminare dell'opera con conseguente reiterazione a decorrere dal 9 giugno 2009 del vincolo preordinato all'esproprio sugli immobili interessati alla realizzazione della linea AV/AC Milano-Verona, ai sensi e per gli effetti dell'art. 9 e 10 del D.P.R. 327/2001 e ss.mm.ii. e dell'art. 165 del D.Lgs. n. 163/2006 e ss.mm.ii.

Successivamente l'art. 4, c. 2, del D.L. 13 maggio 2011 n. 70, convertito con modificazione dalla Legge 12 luglio 2011 n. 106 ha introdotto il comma 7-bis dell'art. 165 del D.Lgs. n. 163/2006 in cui è disposto che il vincolo preordinato all'esproprio delle infrastrutture strategiche di cui alla Legge n. 443 del 21 dicembre 2001 ha la durata di sette anni, decorrenti dalla data in cui diventa efficace la delibera del CIPE approvativa del progetto preliminare dell'opera.

L'art. 4 c. 9 del D.L. n. 70/2011, convertito con modificazione dalla Legge n. 106/2011, ha disposto che i termini di cui al comma 7-bis dell'art. 165 del D.Lgs. n. 163/2006 si applicano anche ai progetti preliminari già approvati dal CIPE alla data di entrata in vigore del D.L. n. 70/2011 e che, pertanto, per l'intervento in parola, il termine di validità del vincolo preordinato all'esproprio verrà a scadere l'8 giugno 2016.

- d) Con Avviso datato 26.09.2014 (doc. 9) è stato avviato il "procedimento finalizzato alla dichiarazione di pubblica utilità conseguente all'approvazione del progetto definitivo a cura del C.I.P.E. ai sensi dell'art. 166 d.Lgs. 12 aprile 2006 n. 163 e ss.mm.ii."

L'intero procedimento è teso all'approvazione del progetto definitivo riguardante il "Corridoio Plurimodale Padano Asse Ferroviario Torino - Trieste sul corridoio 5 Lione Kiev (Corridoio mediterraneo) Linea ferroviaria AV/AC Milano - Verona: Lotto funzionale Brescia - Verona" (CUP J41C07000000001) - (Infrastruttura Strategica di interesse nazionale secondo l'art. 1 della Legge 21 dicembre 2001 n. 443 - Legge obiettivo).

Sempre in suddetto avviso si legge che l'intervento in oggetto rappresenta il completamento della realizzazione della tratta ferroviaria AV/AC Milano-Verona il cui lotto funzionale è stato approvato con deliberazione CIPE n. 81/2009 ed è tuttora in fase di realizzazione da parte del Consorzio CEPAV DUE in qualità di General Contractor.

Gli interventi previsti per la realizzazione dell'opera *de qua* ricadono nell'ambito della Regione Lombardia e della Regione Veneto e, relativamente a quest'ultima, precisamente nel territorio dei Comuni di Peschiera, Castelnuovo del Garda, Sona, Sommacampagna, Bussolengo e Verona.

Con suddetto Avviso, gli interessati sono stati invitati a presentare entro 60 giorni osservazioni relative al progetto definitivo.

CONSIDERATO CHE

I sottoscritti esponenti hanno interesse a presentare le proprie osservazioni in ordine al progetto definitivo nel termine assegnato dall'Avviso di cui alla precedente premessa lett. d), in quanto rispettivamente proprietari o conduttori di terreni su cui il medesimo progetto prevede la costruzione dell'opera o che comunque dovrebbero essere occupati dai relativi cantieri.

In particolare:

- (l) i Sig.ri Rosanna Guidi Montresor, Francesco Montresor, Lidia Montresor, Giovanni Montresor, Michele Montresor e Lucia Montresor sono proprietari *pro indiviso* dei terreni indicati nelle pagg. da 2 (dalla 26° riga in poi) a 6 dell'atto allegato *sub* doc. 10, che sarebbero interessati dalle opere previste nel progetto definitivo in esame;

- (ii) la Società Semplice OTTELLA DI FRANCESCO E MICHELE MONTRESOR S.S. è proprietaria dei terreni indicati nella pag. 2, righe 4-25, dell'atto allegato *sub* doc. 10, ed è affittuaria dei terreni di proprietà dei Sig.ri Montresor di cui al precedente n. (i), e su tutti suddetti terreni esercita attività agricola, tesa in particolare alla produzione di vino. Tali terreni sarebbero interessati dalle opere previste nel progetto definitivo in esame;
- (iii) la Società Semplice MONTRESOR LIDIA E FRANCESCO esercita attività di agriturismo su una parte dei terreni dei Sig.ri Montresor, di cui è affittuaria, di cui al precedente n. (i), e tale attività sarebbe di fatto preclusa nel caso fossero realizzate le opere previste nel progetto definitivo sui terreni dai medesimo individuati.

* , * , *

Tutto quanto sopra premesso e considerato, con il presente atto i sottoscritti esponenti presentano le proprie osservazioni come previsto dall'Avviso di cui alla precedente premessa lett. d), ad integrazione di quelle già trasmesse con P.E.C. del 03/11/2014, opponendosi alla realizzazione dell'opera pubblica così come rappresentata nell'attuale progetto definitivo per tutte le ragioni che si illustrano nell'ordine indicato nel seguente

SOMMARIO

§ I. INTRODUZIONE: IL CONTESTO TERRITORIALE.....	5
§ II. SUL PIANO SOCIALE ED ECONOMICO, LA SCELTA DEL TRACCIATO CONTENUTA NEL PROGETTO DEFINITIVO CONFLIGGE CON L'INTERESSE PUBBLICO OLTRE A DETERMINARE L'INGIUSTA COMPRESSIONE DEI DIRITTI DEI PROPRIETARI E DEI CONDUTTORI DEI TERRENI INTERESSATI.....	6
§ II.1. In particolare, il danno che deriverebbe ai sottoscritti esponenti.....	7
§ III. L'OPERA, COME PREVISTA NEL PROGETTO DEFINITIVO, NON APPARE SOSTENIBILE SUL PIANO AMBIENTALE.....	9
§ IV. LA MARGINALITÀ DI ESTERNALITÀ POSITIVE A FRONTE DI COSTI ESORBITANTI E DI INGENTI FINANZIAMENTI PUBBLICI A FONDO PERDUTO	11
§ V. IL PRINCIPIO DI PROPORZIONALITÀ.....	16
§ VI. SUSSISTONO SCELTE ALTERNATIVE CHE CONSENTIREBBERO DI RAGGIUNGERE I FINI DICHIARATI DELL'OPERA COMPLESSIVA NEL RISPETTO DEI PRINCIPI DI LEGGE E DEI DIRITTI DEI PRIVATI INTERESSATI.....	17
§ VI.1. Il potenziamento della linea storica.....	17
§ VI.2. L'"ipotesi zero".....	18
SINTESI CONCLUSIVA.....	19

§ I. INTRODUZIONE: IL CONTESTO TERRITORIALE

1. Il progetto definitivo che verrà sottoposto all'approvazione del CIPE ed al quale si è avuto accesso, con specifico riferimento al tracciato dell'estensione dell'AV da Brescia a Verona, interessa direttamente l'area di produzione vitivinicola del Lugana per circa 9 Km.

2. Il territorio a sud del Lago di Garda presenta aspetti naturalistici unici, dovuti in parte alla sua vicinanza con gli ambienti umidi del lago, in parte agli eventi geologici che l'hanno originato.

Le colline moreniche che appaiono disposte in ampi semicerchi concentrici dischiusi verso la pianura risalgono, infatti, all'epoca delle due ultime glaciazioni (Riss e Wurm), quando ancora il Garda era un enorme ghiacciaio e le sue lingue estreme spingevano verso valle rocce, sassi, argilla e limi, depositandoli ai propri margini (cfr. per approfondimenti la relazione redatta dal Prof. Renato Pugno, doc. 12).

3. Nella Lugana il microclima, influenzato positivamente dalle temperate brezze del lago di Garda, è ideale per la mitezza e la scarsa incidenza delle escursioni termiche tra il giorno e la notte.

Una "culla climatica perfetta" per accudire e valorizzare le peculiarità di un'uva particolare come il trebbiano di Lugana: una pianura contraddistinta da fertile suolo di matrice argillosa, argille stratificate di origina morenica e di natura sedimentaria, prevalentemente calcaree.

4. Il territorio della Lugana è, dal punto di vista vitivinicolo, diviso sostanzialmente in due zone.

La prima, più ampia, quella delle argille più coriacee, è di natura pianeggiante e si estende orizzontalmente lungo l'entroterra compreso tra Desenzano, Sirmione, una parte del Comune di Pozzolengo e Peschiera.

E' questo il cuore pulsante della denominazione, che tra Rovizza e Lugana, frazioni depositarie dello stile più "lacustre" e minerale del Lugana, trova le sue zone storiche ed elettive, anche se nel tempo l'estensione del vigneto ha dovuto qui fare i conti con le esigenze del mattone per il *business* turistico.

La seconda zona, di natura più collinare, si allunga dalla celebre Torre Monumentale di San Martino della Battaglia lungo una duplice direttrice: da un lato verso Pozzolengo e dall'altro verso Lonato.

Qui le argille si fanno più sabbiose, i rilievi più ondulati e dolci, con altitudini che non superano i 130 metri; i terreni più morenici (soprattutto verso Lonato), con buona presenza di elementi ghiaiosi.

§ II. SUL PIANO SOCIALE ED ECONOMICO, LA SCELTA DEL TRACCIATO CONTENUTA NEL PROGETTO DEFINITIVO CONFLIGGE CON L'INTERESSE PUBBLICO OLTRE A DETERMINARE L'INGIUSTA COMPRESSIONE DEI DIRITTI DEI PROPRIETARI E DEI CONDUTTORI DEI TERRENI INTERESSATI

5. Sono 530 gli espropri previsti dal progetto definitivo lungo il Basso Garda e dintorni per consentire il passaggio dell'alta velocità tra Brescia e Verona. Addirittura l'opera dovrebbe passare a poca distanza dal sito Unesco del Lavagnone.

6. Nella zona del Garda gli espropri sarebbero 94, tra cui 1260 mq sarebbero espropriati al Consorzio del Grana Padano a Desenzano e 21.000 mq all'Azienda agrituristica Armea di San Martino. Per quanto riguarda i vigneti, 25.000 mq sarebbero espropriati alla Nuova Prandelli S.r.l., 50.000 all'azienda agricola di Montonale, 80.000 mq all'Azienda Agricola Serraglio. A Pozzolengo, invece, gli espropri sarebbero numericamente pochi ma per superfici particolarmente estese: si tratterebbe di una cinquantina di ettari per circa 12 soggetti coinvolti, soprattutto aziende agricole.

7. A Lonato le espropriazioni colpirebbero l'industria: in particolare le acciaierie Feralpi Siderurgica S.p.a. per circa 10.000 mq. A Montichiari alla Systema Ambiente S.r.l. verrebbero espropriati circa 20.000 mq, alla Comear Molinari S.p.a. 5.000 mq. Per quanto riguarda il terziario, Chiappa Arreda S.r.l. e GB.COM S.r.l. insieme perderebbero quasi 30.000 mq di proprietà.

8. Per quanto in particolare riguarda l'area ove insistono i terreni dei sottoscritti esponenti, il tracciato dell'estensione dell'AV da Brescia a Verona previsto nel progetto definitivo in esame interesserebbe direttamente l'area di produzione vitivinicola del Lugana per circa 9 Km.

Nell'area del Lugana la superficie coltivata è di circa 1.200 ettari con una produzione stimabile di circa 100.000 ettolitri di vino e una produzione di 12 milioni di bottiglie/anno, equivalenti ad un significativo valore economico pari a circa 50 milioni di euro/anno.

Solo per quanto attiene a tale profilo, in termini di perdita di produzione il "costo" della realizzazione della estensione dell'AV in tale area è inevitabilmente certo: vi sarebbe una perdita del 25% del fatturato, e quindi del PIL, cioè circa 12,5 milioni di euro/anno, equivalenti nel periodo di vita economica dell'AV a 250 milioni di euro in valore attualizzato al 5%.

Questo per il solo tratto Desenzano, Pozzolengo e Peschiera.

9. Considerato quanto ai precedenti nn. 5-8, appare evidente che l'attraversamento della zona di produzione del Lugana con la linea ferroviaria dedicata all'AV non sarebbe economicamente sostenibile, implicando conseguenze fortemente negative sia per il tessuto imprenditoriale locale sia per la Finanza Pubblica, che non sarebbero affatto compensate dal vantaggio che dovrebbe derivare dall'operatività di tale linea.

Difatti, da un lato occorre considerare l'esorbitante costo degli espropri di suddette aree dato il loro attuale impiego produttivo, dall'altro lato si deve rilevare che il PIL che la AV sarebbe in grado di generare equivarrebbe a meno del 6% del PIL che attualmente produce il tessuto imprenditoriale (sia agricolo sia industriale sia del terziario) radicato nelle aree interessate.

Limitatamente al tratto dell'AV nell'area del Lugana (9 Km), i riflessi sulle finanze dello Stato sarebbero, nel periodo di vita economica della AV, una riduzione delle entrate fiscali (dirette ed indirette) per la perdita di fatturazione, cioè del PIL, di circa 129 Milioni di euro (assumendo che le entrate fiscali – dirette ed indirette – siano circa il 52% del fatturato) e una spesa sotto forma di finanziamenti pubblici a fondo perduto di almeno 135 Milioni di euro. Ci sarebbe quindi un saldo netto negativo per le finanze pubbliche di almeno 264 milioni di euro. Tali cifre, se estese a tutta la traccia Brescia – Verona, sarebbero notevolmente superiori. (doc. 12, Relazione Prof. Pugno, pag. 3, 2 cpv.)

Pertanto, alla luce dell'oggettiva ponderazione dei costi e dei benefici economici, emerge con chiarezza che tale scelta di tracciato non risulta giustificata, anzi contrasta con l'interesse pubblico, oltre a comprimere ingiustamente i diritti dei privati proprietari o conduttori delle aree interessate.

10. Altrettanto insostenibile ed ingiustificabile risulterebbe l'impatto che la scelta del tracciato contenuta nel progetto definitivo in esame determinerebbe sul piano occupazione nel contesto locale, con la distruzione permanente di circa 200 posti di lavoro stabili (inseriti nelle succitate realtà produttive) a fronte della realizzazione di un'opera infrastrutturale che di per sé non è affatto capace di compensare tale perdita, e ciò nel contesto di una crisi sistemica pluriennale che priva i lavoratori di qualsiasi seria *chance* di trovare una nuova occupazione.

11. Tutto quanto sopra considerato, appare pertanto necessario e doveroso adottare un tracciato alternativo (peraltro già disponibile, v. seg. § VI.1) che eviti l'attraversamento proprio del suddetto territorio.

§ II.1. In particolare, il danno che deriverebbe ai sottoscritti esponenti

12. Come già evidenziato, il progetto definitivo esaminato, con specifico riguardo al tratto dell'AV da Brescia a Verona, interessa l'area di produzione vitivinicola del Lugana per circa 9 Km.

Si tratta di una zona di enorme pregio naturalistico sulla quale sono insediate numerose aziende agricole svolgenti attività produttive e commerciali legate ai prodotti della terra ed al turismo notoriamente fiorente in quei luoghi.

Ebbene, ciò premesso, l'espropriazione che vorrebbe porsi in atto su quei terreni comporterebbe ingenti danni che si manifesterebbero in modo immediato nel tempo ed in variegati profili, alcuni diretti altri indiretti, con conseguente inevitabile depauperamento non solo dell'area direttamente interessata dall'esproprio ma anche dei territori limitrofi i quali subirebbero un crollo del loro valore derivante dalla perdita della caratterizzazione naturalistica e suprema dell'area stessa sui quali insistono.

13. Con specifico riferimento alle due aziende agricole esponenti, Ottella di Francesco e Michele Montresor S.S. e Montresor Lidia e Francesco S.S. (ma il discorso potrebbe senz'altro estendersi, *mutatis mutandis*, a tutte le altre aziende esistenti sull'area che svolgono identiche o analoghe attività), la realizzazione del progetto definitivo esaminato, col tracciato ivi definito, provocherebbe quali effetti immediati:

a) l'irrimediabile distruzione delle pregiate colture agricole. Esse, proprio a causa delle loro peculiarità infungibili, derivanti dalla caratterizzazione unica geomorfologica, ampelologica nonché organolettica dei luoghi, non potrebbero essere riprodotte in un territorio diverso. Tale "ricchezza" ha senz'altro un primo ed immediato riflesso individuale/personale facente capo alle società stesse ed alle persone che direttamente esercitano tale attività, ma è innegabile che costituisca un valore estremamente positivo anche a livello sociale e nazionale, contribuendo ad innalzare l'*optimum* che da sempre contraddistingue la produzione agricola italiana e ad irrobustirne il convincimento. Si evidenzia che l'Azienda Agricola Ottella riveste un primissimo piano nella produzione del vino Lugana DOC, come è possibile evincere dall'elenco dei riconoscimenti conseguiti (doc. 13);

b) la perdita di produzione da parte dei produttori agricoli ed interruzione di entrate per lo Stato in termini di tasse dagli stessi versate per l'esercizio dell'attività. Il successo dell'attività commerciale svolta dalle due società esponenti è riscontrabile documentalmente dalla visione dei bilanci: si tratta infatti di società che presentano un fatturato annuo in costante crescita. In particolare, il fatturato relativo alle vendite agricole della Ottella di Francesco e Michele Montresor S.S. è risultato pari ad euro 2.281.569,36 nel 2011, euro 2.326.152,04 nel 2012 ed euro 3.066.364,43 nel 2013 (doc. 14. V anche le statistiche di vendita *sub* doc. 15). Tali dati, inoltre, devono essere contestualizzati, con conseguente maggior valorizzazione degli stessi, nell'attuale fase di generale crisi economica strutturale e sistemica;

c) impossibilità per gli esercenti le attività commerciali di onorare le obbligazioni contrattuali assunte in termini di forniture con clienti nazionali ed esteri. Un altro effetto inevitabile della realizzazione del progetto definitivo AV come attualmente prospettato sarebbe l'impossibilità per le società esponenti di dare esecuzione agli impegni contrattuali assunti con i rispettivi numerosi clienti. Sul punto si depositano, anche a comprova della rilevante attività in essere, le statistiche di vendite in Italia e all'Estero relative al triennio 2012-2013-2014 (doc. 15);

d) la perdita del posto di lavoro da parte delle persone da anni impiegate dalle società esponenti e la perdita di volume d'affari per i fornitori delle predette società. La Montresor Lidia e Francesco S.S. e la Ottella di Francesco e Michele

Montresor S.S. contano ad oggi – rispettivamente – 2 e 15 lavoratori, di cui 1 e 13 con contratto di lavoro dipendente, ai quali vanno aggiunti i lavoratori occasionali e stagionali in considerazione dell'attività economica svolta (mediamente 1 e 25). E' evidente che l'esproprio comporterebbe la chiusura delle suddette società e, con essa, la perdita di posti di lavoro e necessario ricollocamento per numerose persone, in una fase congiunturale che rende tutt'altro che certo il reperimento di una nuova occupazione. A ciò si aggiunga, quale effetto riflesso – seppure certo, immediato ed inevitabile –, il danno che verrebbe a prodursi nei confronti di tutti i fornitori di cui le medesime società si servono e si sono servite nel corso del tempo per l'esercizio della loro attività economica. A titolo esemplificativo si considerino gli effetti che verrebbero a prodursi nei confronti di 8 fornitori di bottiglie/etichette/cartoni/imballaggi, di 5 fornitori di attrezzature agricole sia meccaniche che di impiantistica, di 6 fornitori di attrezzature e prodotti enologici, e decine di imprese di beni e servizi.

14. E' il caso di sottolineare che, benché il tracciato previsto nel progetto definitivo esaminato comporterebbe l'esproprio definitivo solo di una parte dei terreni su cui operano suddette aziende, tuttavia la realizzazione di tale tracciato comporterebbe l'occupazione con i cantieri, temporanea ma senz'altro per lunghi anni, di buona parte degli altri terreni.

Inoltre, la vicinanza dell'opera determinerebbe la definitiva inutilizzabilità ai fini agricoli e agrituristici di tutti i terreni limitrofi a quelli espropriati, in quanto evidentemente "inquinati" da tale mostruosa sovrastruttura umana che andrebbe ad incidere gravemente sulla qualità dei prodotti, attualmente risultato di terre naturalisticamente incontaminate e, quindi, preservate.

E' perciò evidente che l'opera comprometterebbe per intero i terreni di proprietà dei Sig.ri Montresor e dunque l'area ove operano suddette aziende, provocando un danno irreparabile ed essenziale per queste ultime.

15. Infine, vale la pena di ricordare che l'area della Lugana si caratterizza notoriamente anche per il turismo, che sarebbe indubbiamente compromesso dalla realizzazione della TAV come prevista nel progetto definitivo esaminato. Non può sottacersi il fatto che la costruzione della TAV neppure consentirebbe una maggiore facilità dell'utenza turistica all'accesso nelle aree interessate, non rilevandosi sotto questo profilo alcuna differenza sostanziale in comparazione con l'utilizzabilità della c.d. linea storica.

§ III. L'OPERA, COME PREVISTA NEL PROGETTO DEFINITIVO, NON APPARE SOSTENIBILE SUL PIANO AMBIENTALE

16. La verifica della sostenibilità ambientale è necessaria ed essenziale ai fini dell'assunzione delle decisioni in merito. Si devono pertanto valutare ed esaminare attentamente i riflessi e gli impatti sull'ambiente derivanti dalla approvazione del progetto definitivo.

17. Al riguardo, giova ricordare che il "bene ambiente" deve essere inteso come vero e proprio bene della vita, materiale e complesso, la cui disciplina comprende anche la tutela e la salvaguardia delle qualità e degli equilibri delle sue singole componenti.

La giurisprudenza ha riconosciuto all'ambiente uno statuto costituzionale, soprattutto tramite l'interpretazione evolutiva dell'art. 9, c. 2, la tutela del paesaggio dovendo essere intesa in senso lato di tutela ecologica, e dell'art. 32 Cost., che nel sancire il diritto alla salute implica necessariamente anche il diritto ad un ambiente salubre.

Dalla lettura congiunta di tali norme la Corte Costituzionale ha ricavato una concezione unitaria dell'ambiente, quale interesse pubblico di valore costituzionalmente primario ed assoluto (Corte Costituzionale, 27 giugno 1986, n. 151; Id. 28 maggio 1987, n. 210).

La tutela dell'ambiente assume carattere *trasversale* in cui confluiscano interessi diversi: quello alla conservazione dell'ambiente e quelli inerenti le sue utilizzazioni. Il Consiglio di Stato, Sez. VI, 31 luglio 2013 n. 4034 ha infatti chiarito che l'ambiente è il sistema di relazioni tra fattori antropici, naturalistici, chimico-fisici, climatici, paesaggistici, architettonici, culturali, agricoli ed economici (art. 5, c. 1, lett. C, D.Lgs. 152/2006, cd. Codice dell'Ambiente) ed è *"un bene immateriale unitario sebbene con varie componenti, ciascuna delle quali può anche sostituire, isolatamente e separatamente, oggetto di cura e di tutela; ma tutte, nell'insieme, sono riconducibili ad unità; ... La sua protezione non persegue astratte finalità naturalistiche o estetizzanti, ma esprime l'esigenza di un habitat naturale nel quale l'uomo vive ed agisce e che è necessario alla collettività e, per essa, ai cittadini, secondo valori largamente sentiti"*.

18. Le istanze di tutela ambientale sono garantite dalla disciplina di cui al D.Lgs. 152/2006 che indica i principi ambientali – elaborati soprattutto a livello internazionale e comunitario – cui deve uniformarsi in generale ogni attività umana giuridicamente incidente sul bene giuridico "ambiente".

Essi sono: il principio dello sviluppo sostenibile (per cui ogni forma di sviluppo deve soddisfare i bisogni della generazione presente, senza compromettere la possibilità per le generazioni future di soddisfare a loro volta i propri bisogni); il principio di prevenzione (in virtù del quale occorre evitare sin dall'inizio la "compromissione" dell'ambiente), il principio di "chi inquina paga" (secondo cui la responsabilità per i danni causati da azioni inquinanti va imputata all'autore di tali azioni); il principio di correzione (per cui occorre intervenire in via prioritaria alla fonte per correggere i danni ambientali); il principio di precauzione (secondo cui gli interventi di tutela ambientale devono essere attuati, anche in assenza di prove sufficienti a dimostrare l'esistenza di un nesso causale tra l'evento e gli effetti negativi). In relazione al principio di precauzione ha da ultimo chiarito il Consiglio di Stato, Sez. IV, 21 agosto 2013, n. 4200, che esso impone alle Autorità competenti di adottare provvedimenti appropriati al fine di prevenire i rischi potenziali per la sanità pubblica, per la sicurezza e per l'ambiente, ponendo una tutela anticipata rispetto alla fase dell'applicazione delle migliori tecniche proprie del principio di prevenzione.

L'attività della Pubblica Amministrazione deve essere orientata al rispetto di tali principi, per cui nell'ambito della scelta comparativa di interessi pubblici e privati connotata da discrezionalità, gli interessi alla tutela dell'ambiente e del patrimonio culturale devono essere oggetto di prioritaria considerazione.

19. Tanto considerato, appare di tutta evidenza la necessità che le competenti Autorità valutino attentamente l'incidenza sull'ambiente della realizzazione dell'opera, onde verificarne la compatibilità con i sopra ricordati principi.

20. Invero, la scelta del tracciato operata nel progetto definitivo appare del tutto incompatibile con suddetti principi di tutela ambientale, comportando un'estrema, irragionevole e definitiva lesione dell'equilibrio ambientale dell'area della Lugana, di eccezionale valore naturalistico oltre che produttivo. Con l'aggravante che trattasi di scelta tutt'altro che necessitata, essendo disponibili alternative molto più valide, come si illustrerà nel seguente § VI.

§ IV. LA MARGINALITÀ DI ESTERNALITÀ POSITIVE A FRONTE DI COSTI ESORBITANTI E DI INGENTI FINANZIAMENTI PUBBLICI A FONDO PERDUTO

21. Come noto, il CIPE nel decidere se approvare o meno il progetto definitivo, dovrebbe optare per la soluzione che:

- genera i maggiori benefici per la collettività (cd. esternalità positive);
- garantisce la massima crescita del PIL.

22. Ebbene, come verrà di seguito approfondito, la ferrovia AV, non genererebbe "esternalità" tali da giustificare i suoi elevatissimi costi e i rilevanti finanziamenti pubblici a fondo perduto (F.P.F.P.). (doc. 12 e doc. 15, Relazione redatta dal Prof. Renato Pugno e dal Dott. Ing. Aldo Vittorio Molinari, a cui si rinvia per maggiori approfondimenti).

26. Schematizzando, i benefici "interni" al progetto di una rete AV dovrebbero essere in generale i seguenti:

- a) riduzione del tempo di viaggio per i passeggeri;
- b) riduzione del costo di trasporto per i passeggeri;
- c) benefici derivanti dal traffico "generato";
- d) costi evitati sulla sede storica.

I benefici "esterni" al progetto, invece, dovrebbero essere:

- a) bilancio energetico positivo (in termini di riduzione dei consumi di energia e di riduzione della polluzione atmosferica);
- b) miglioramento della mobilità nel territorio attraversato;
- c) aumento del turismo nella zona attraversata dalla TAV.

23. Ebbene, se ciò è ipotizzabile su un piano meramente teorico, in pratica per l'AV in Italia, tali benefici non esistono o sono marginali.

24. Quanto ai benefici "esterni" al progetto, si osserva che essi sono marginali ed incerti.

E' tutto da dimostrare che il Bilancio Energetico sia positivo, ed il bilancio energetico nel caso dell'AV è molto importante anche per verificare l'affermazione comune che "l'AV riduce i consumi di energia ed i costi dell'inquinamento".

Tale affermazione merita infatti un'adeguata verifica ed approfondimento: la possibilità di ridurre i consumi di energia va infatti valutata in relazione alla Soluzione di Riferimento ed all'origine del traffico acquisito all'AV.

Tale origine è di tre tipi: (i) dalla ferrovia storica; (ii) dalla strada, (iii) dal trasporto aereo.

In relazione al traffico acquisito il Bilancio energetico sarà diverso. Per il traffico acquisito dalla ferrovia storica, il consumo di energia sarà maggiore. Per il traffico proveniente dalla strada e dal trasporto aereo, invece, il consumo di energia sarà inferiore. E' quindi fondamentale stabilire come si ripartisce il traffico acquisito dall'AV. Infine, nel Bilancio economico va anche considerato il maggior consumo di energia derivante dal "traffico generato".

L'AV non migliora l'accessibilità del territorio attraversato dal tracciato ma al contrario la riduce a causa dell'effetto barriera mentre gli effetti sull'aumento del turismo nel territorio riguarderanno solo lo stretto ambito territoriale in cui viene realizzata una fermata AV.

25. Ciò premesso rimane da verificare se almeno il Progetto AV determini dei benefici "interni", che come visto, sono la riduzione del tempo di viaggio tra i poli serviti, riduzione del costo del trasporto del passeggero, "traffico generato" (cioè aumento della Domanda di Mobilità) e, infine, costi evitati sulla sede storica della ferrovia.

Si sottolinea che questa ultima voce è molto importante dal punto di vista economico.

Infatti, l'esigenza di una rete ad AV nasce sempre dal fatto che la linea ferroviaria esistente è al limite di saturazione oppure che arriverà a tale limite nel breve-medio termine. Si tratta cioè della "Soluzione di riferimento" (*Reference Solutions*) su cui si deve valutare la sostenibilità del Progetto AV.

In altre parole, si devono confrontare i Costi ed i Benefici con quelli che ci sarebbero in assenza del Progetto AV ("Situazione senza il Progetto").

Veniamo allora alla loro analisi.

A tal fine appare opportuno premettere che Alta Velocità (A/V) dovrebbe significare miglioramento del livello di servizio offerto in termini di prestazioni di viaggio delle persone con riduzione dei tempi di spostamento.

Per Alta Capacità (A/C), invece, dovrebbe intendersi l'incremento della capacità di trasporto del sistema complessivamente considerato (Linea esistente + nuova Linea) e regolarizzazione della circolazione ferroviaria, grazie alla specializzazione di ciascuna linea per le varie tipologie di traffico (viaggiatori lunga distanza, traffico regionale, traffico merci). Per la Linea AV/AC in esame si stima una potenzialità superiore ai 300 treni al giorno.

Ciò premesso in merito alle nozioni, appare interessante soffermarci sulle osservazioni svolte dall'Ing. Aldo Vittorio Molinari nella relazione che si allega al presente atto (doc. 15) "Osservazioni al progetto del Lotto funzionale Brescia-Verona", Novembre 2014, nella parte in cui, in particolare, si svolge una comparazione della Linea Storica (LL) con la Linea AV/AC come prevista nel progetto definitivo.

Per semplicità espositiva si riassumono tali determinazioni nei punti seguenti.

- Con riferimento ai tempi di percorrenza (profilo Alta Velocità - AV)

Il Progetto AV/AC tratta Milano-Verona, Lotto funzionale Brescia-Verona è definito "misto": se da un lato la velocità massima di tracciato della linea è di 250/300 Km/h, è pur vero che un treno Alta Velocità richiede circa 30-32 Km per raggiungere da fermo la velocità di 300 Km/h e, in frenatura, circa 12 Km per arrestarsi. Tali dati spiegano l'irrisorio "risparmio di tempo" conseguibile nel percorso Milano-Brescia tramite Linea AV/AC. Infatti essendo la distanza tra le due città 82,2 Km, la tratta percorsa dal treno Alta Velocità a 300 Km/h è di soli 17-18 Km.

Come si apprende da pag. 5 della Relazione allegata (doc. 15), il tempo di percorrenza "risparmiato" è irrisorio e comunque non giustificante il danno: infatti se la tratta Milano-Brescia può essere percorsa attualmente (e quindi seguendo la Linea Storica e prendendo un treno diretto) in 46 minuti, lo stesso percorso realizzato sulla Linea AV/AC comporterebbe un risparmio in termini di tempo di soli 12 minuti, essendo 34 i minuti di percorrenza tra le due città.

Uguualmente, se si considera il tratto Milano-Verona con fermata a Brescia, attualmente il tempo di percorrenza seguendo la Linea Storica è di 82 minuti, mentre il medesimo percorso su Linea AV/AC consentirebbe un risparmio di tempo pari solamente a 17 minuti.

- **Con riferimento alla capacità attuale (profilo Alta Capacità – AC)**

Attualmente sul tratto di percorrenza Milano-Brescia viaggiano 250 treni al giorno; mentre sul tratto Brescia-Verona ne viaggiano 230. L'incremento dovuto alla costruzione della Linea AV/AC sarebbe di altri 300 treni su ciascuna tratta, con conseguente passaggio quotidiano di 550 treni sul tratto di percorrenza Milano-Brescia e di 530 treni sul tratto Brescia-Verona.

- **Con riferimento al PIL**

Attualmente i 245 ha che rischiano di essere utilizzati dalla AV producono un PIL annuale di 50 Milioni di euro, in realtà superiore se si considerano gli effetti indotti del fatturato agricolo.

Una valutazione preliminare rivela che il PIL prodotto utilizzando quegli stessi 245 ha alla realizzazione della AV sarà enormemente inferiore a quello prodotto attualmente, come è possibile apprendere dalla lettura della scheda di sintesi di cui a pag. 9 della Relazione del Prof. Renato Pugno (doc. 12).

In tale relazione, infatti, si conclude sul punto che il PIL prodotto utilizzando quegli stessi 245 ha per la realizzazione della AV sarebbe pari a 2,94 Milioni di euro/anno.

Dunque: 50 Milioni di euro di PIL (attuali) a fronte di 2,94 Milioni di euro/anno di PIL in seguito alla realizzazione dell'AV.

Nella sostanza, quindi, il PIL prodotto nella tratta dell'area del Lugana sarebbe meno del 6% del PIL attualmente prodotto.

Ciò rappresentato in ordine alla comparazione del PIL attuale e futuro generato dalla realizzazione del progetto definitivo, è chiaro che optare per la realizzazione del progetto definitivo, in un periodo storico come il nostro in cui il PIL da anni cresce poco o addirittura si riduce, sarebbe evidentemente paradossale e necessiterebbe di una adeguata e stringente motivazione, essendo chiaramente irragionevole e contraddittoria.

- **Con riferimento ai Finanziamenti Pubblici a fondo perduto (F.P.F.P.)**

Il Progetto richiede consistenti risorse pubbliche a fondo perduto che in un'ottica di attualizzazione e contestualizzazione storica potrebbero essere impiegati per fronteggiare le attuali emergenze che in un sistema *responsabile* di P.A. dovrebbero avere la priorità.

Si pensi, a solo titolo esemplificativo, ai costi di ricostruzione e di sostentamento della popolazione riguardanti i territori dell'Emilia e dell'Abruzzo recentemente colpiti da terremoto, all'emergenza in corso nella Regione Liguria, ai costi necessari per l'ultimazione delle opere pubbliche già intraprese. E' senz'altro vero che le decisioni riguardanti l'impiego di denaro pubblico riguardano scelte politiche e gli atti amministrativi che ne sono espressione si connotano fortemente per discrezionalità ed opportunità, ma è innegabile l'esistenza in un controllo su tale operato, sia in termini di ragionevolezza, sia in termini di responsabilità, tra cui la responsabilità amministrativa erariale così come prevista dall'art. 28 della Costituzione, il cui accertamento è devoluto alla Corte dei Conti.

Appare opportuno citare al riguardo l'articolo comparso sul quotidiano la Stampa del 24/07/2014, relativo alle opere pubbliche incompiute esistenti in Italia (doc. 16,) alla cui lettura

integrale si rinvia, limitandoci in questa sede a riportare il seguente passaggio: *“Al Ministero per le Infrastrutture c'è ora un database con 628 opere incompiute. E il governo deve decidere che fare. Finanziare per 99 mila euro il completamento della piazza di Ottati (Salerno), che risulta ancora da iniziare? Oppure concentrare la spesa per opere più complesse, tipo il mini-metrò tra Pincetto e Monteluce, innovativa via ferrata di Perugia, opera da 140 milioni di euro, che risulta costruito al 67,42%? Nell'elenco ci sono infatti anche grandi opere. C'è ad esempio l'Idrovia Padova - Venezia, opera da 461 milioni di euro, allo 0%, cioè da iniziare. Nel database c'è soprattutto una miriade di piccoli interventi, come pensava Renzi nella sua lettera ai sindaci. C'è il carcere di Revere (Mantova) che è stato abbandonato quando era quasi finito dal ministero della Giustizia e girato al Comune, che ora non sa come fare a finirlo e chiede 370 mila euro. Oppure il bocciodromo comunale di Rivoli (Torino), che risulta completato al 58,94%. O ancora la ristrutturazione non ultimata della Cappella di S. Antonio, da destinare a centro anziani e archivio storico, nel Comune di Sant'Ambrogio sul Garigliano (Frosinone), opera da 102.000 euro e ultimata al 91,48%. «Abbiamo fatto i calcoli - racconta il viceministro alle Infrastrutture, Riccardo Nencini - e le 628 incompiute rappresentano 3,5 miliardi di spesa. Con un 20% della cifra, pari a circa 700 milioni, completeremmo tutto”.*

In altri termini, posto che le scelte politiche ed amministrative devono avvenire nel rispetto dell'elementare ma supremo principio di non manifesta irragionevolezza e di priorità di spesa, nonché tenendo conto del limite delle disponibilità delle finanze pubbliche, non si ritiene che nel caso di specie siano stati rispettati tali criteri-guida e, dunque, si ritiene che l'approvazione del progetto definitivo così come prospettato attualmente non possa prescindere dallo svolgimento di una seria indagine su modalità alternative di impiego del denaro pubblico, più razionali nonché più proficue per l'intera collettività.

I finanziamenti pubblici a fondo perduto trovano una loro giustificazione in funzione delle “esternalità” che il Progetto è in grado di generare e, nel caso specifico, il Progetto AV non dimostra la sua sostenibilità economica e finanziaria perché i benefici sia “interni” che “esterni”, come visto, non esistono o sono marginali.

- **Con riferimento ai riflessi sulla finanza pubblica**

Il bilancio complessivo sulla finanza pubblica per la sola zona del Lugana è assolutamente negativo e paradossale. Infatti, realizzando la AV nella zona del Lugana si otterrà non solo una perdita netta del PIL ma anche una perdita di entrate fiscali dirette ed indirette.

Infatti considerando in termini occupazionali l'uso della risorsa suolo, cioè il suo costo di opportunità, la realizzazione del Progetto definitivo vorrebbe dire passare da un impiego del suolo “*labor intensive*” altamente produttivo in termini di PIL ed in termini di entrate fiscali per lo Stato, ad un sistema “*capital intensive*” con una produttività in termini di PIL nulla, o comunque assolutamente marginale, e con entrate fiscali marginali, a fronte di un impiego finanziario in termini di finanziamento pubblico molto rilevante ed in relazione al quale è dubbia la priorità di spesa.

Tutto questo se si guarda non al breve termine (cioè al fatturato per le imprese di costruzione e l'occupazione in questa fase), ma al medio-lungo termine.

I riflessi sulla finanza pubblica, estendendo la rete AV con gli *standards* italiani, saranno disastrosi.

Con la cessazione delle attività agricole pregiate, che non richiedono sovvenzioni o finanziamenti pubblici a fondo perduto, verrà a cessare il flusso delle tasse pagate dalle aziende agricole e dagli addetti alle stesse.

In sostanza, limitatamente al tratto dell'AV nell'area del Lugana (9km), i riflessi sulle finanze dello Stato saranno nel periodo di vita economica dell'AV una riduzione delle entrate fiscali dirette ed indirette per la perdita in valore attualizzato al 5% di fatturazione, cioè del PIL, di circa 129 milioni di euro e una spesa per FPPP di almeno 135 milioni di euro. Ci sarà quindi un saldo netto negativo per le finanze pubbliche di almeno 264 milioni di euro. Tali cifre se estese a tutta la tratta Brescia-Verona saranno notevolmente superiori.

- **Con riferimento agli asseriti benefici derivanti dal traffico "generato"**

Nel tratto Brescia-Verona di circa 65 Km con l'attuale linea e di circa 73 Km per ferrovia con la nuova linea AV si può stimare che a regime ci sarà un traffico totale di 4,8 milioni di passeggeri (20 coppie di treni giornalieri con carico medio di 400 passeggeri) considerando oltre l'O/D (Origine/Destinazione) Brescia-Verona (ragionevolmente non superiore al traffico attuale, date le ridotte distanze), il flusso viaggiatori sulla tratta AV Torino – Milano – Verona.

La percorrenza media del passeggero AV con O/D Brescia e Verona sarà quindi pari a 73 Km, contro una percorrenza media sulla rete nazionale di circa 474 Km, cioè circa il 15%.

Considerando che il FFP per le nuove tratte AV in progetto è stimato par a 185 euro /Passeggero (riferito alla media nazionale di percorrenza) e tenendo conto che il percorso dei passeggeri AV con Origine e Destinazione nel tratto Brescia-Verona è il 15% della percorrenza media nazionale, il FPPP per questo traffico sarà circa 28 euro/Passeggero, cioè a regime circa 135 milioni di euro/anno, equivalenti nel periodo della vita economica dell'AV a circa 2,7 miliardi di euro.

- **Altre esternalità negative**

Altre esternalità negative che verrebbero a determinarsi per effetto della realizzazione dell'AV nel tratto di interesse sarebbero inoltre imputabili a:

- maggiori costi di trasporto della AV rispetto ai costi della ferrovia tradizionale;
- maggiori costi imputabili all'effetto Barriera;
- perdite di almeno 100 posti di lavoro più quelli indiretti e quindi dei relativi costi di riconversione. Si ricorda solo a noi stessi che secondo indici ISTAT attualmente il tasso di disoccupazione è pari al 12,6

26. Appare opportuno aggiungere che nella valutazione comparativa costi/benefici deve tenersi in debito conto il fattore temporale e quindi considerare "quando" tali asseriti ed indimostrati benefici connessi alla realizzazione della AV verranno (se verranno) a prodursi, a fronte dei costi che sono quantificabili immediatamente in seguito all'attività distruttiva.

Quindi non appare superfluo rilevare che la progettazione e la realizzazione della rete attuale AV hanno richiesto ben 23 anni di cui 10 anni per la costruzione e 13 anni per la progettazione, revisione, negoziato con i rappresentanti del territorio per le richieste di mitigazione: si tratta di tempi e, conseguentemente di costi anomali rispetto alle altre realtà internazionali.

In Italia i tempi di realizzazione delle Opere Pubbliche risultano notoriamente di estrema lunghezza.

Inoltre, ad eccezione dell'Autostrada del Sole, le opere pubbliche sono state realizzate senza produrre risultati economici positivi: scarsa per non dire nulla la produttività e la redditività delle opere pubbliche.

Lo spreco di risorse è stato possibile nei decenni scorsi grazie all'aumento progressivo delle tasse, dell'indebitamento pubblico che ha raggiunto ormai limiti invalicabili e dalla svalutazione monetaria.

Questo oggi non è più possibile per via dei vincoli imposti dalla UE al Bilancio Pubblico e dalla perdita della sovranità monetaria.

Le decisioni pubbliche, pertanto, devono essere prese valutando attentamente la produttività e la redditività delle *spese* pubbliche.

Questa interconnessione nel caso dell'AV è particolarmente evidente nel momento in cui la rete AV realizzata e che s'intende estendere richiede cospicui investimenti e cospicui finanziamenti pubblici a fondo perduto che però, come visto, non sembrano trovare una giustificazione in termini di esternalità.

§ V. IL PRINCIPIO DI PROPORZIONALITÀ

27. Il principio di proporzionalità – che deve guidare le scelte della P.A. e nel caso di specie il CIPE – vieta alle Amministrazioni Pubbliche (ed in Generale alle Pubbliche Autorità) di comprimere la sfera giuridica dei destinatari della propria azione in misura diversa ed ultronea rispetto a quanto è necessario per il raggiungimento dello scopo cui l'azione stessa è preordinata.

Tale principio implica che l'amministrazione deve adottare la soluzione idonea, comportante il minor sacrificio possibile per gli interessi compresenti, per cui l'Autorità non può imporre, con atti normativi o amministrativi, obblighi e restrizioni alle libertà del cittadino in misura superiore a quella strettamente necessaria al raggiungimento dello scopo che l'autorità è tenuta a realizzare nel pubblico interesse (Cons. Stato, Sez. V, 21 settembre 2010, n. 7031, Id. 20 aprile 2006, n. 2087 del 2006, TAR Lazio, sede di Roma, Sez. I, 11 agosto 2011, n. 7083).

28. La proporzionalità pertanto impone un'indagine *trifasica* che si articola nell'accertamento:

- dell'idoneità della misura allo scopo da raggiungere;
- nella necessità della misura;
- della proporzionalità con il fine, riconoscendo preferenza alla misura più *mite* che permetta, comunque, il raggiungimento dello scopo perseguito dalla norma.

29. Peraltro, la proporzionalità delle decisioni amministrative consegue, in disparte il principio comunitario di proporzionalità, al rispetto del principio nazionale di ragionevolezza dell'azione amministrativa, in forza del quale ogni misura adottata dalla P.A., destinata ad incidere su posizioni private, deve essere proporzionale rispetto a quanto richiesto dagli obiettivi perseguiti.

Il principio di proporzionalità è quindi già presente nel nostro ordinamento quale manifestazione del principio di ragionevolezza.

Nella dimensione comunitaria (e nel diritto interno in forza dell'art. 1, comma 1 della L. 241/1990, come riscritto) il principio di proporzionalità risponde precipuamente all'esigenza di evitare limitazioni della sfera privata che non siano imposte dalla stretta necessità, piuttosto che

all'esigenza della migliore soddisfazione dell'interesse pubblico; in effetti, le due articolazioni del principio della *suitability* e della *necessity*, che emergono dalla giurisprudenza comunitaria, sono espressione del rimarcato aspetto di tutela della libertà dei privati dall'intervento pubblico.

L'immanenza del principio di proporzionalità nell'ordinamento nazionale è ormai riconosciuta nella giurisprudenza amministrativa. Significativa al riguardo la decisione del Consiglio di Stato, Sez. V, 14 aprile 2006, n. 2087 secondo cui il principio di proporzionalità, di cui si fa applicazione, evidentemente, in materia di limitazione al diritto di proprietà, è principio generale dell'ordinamento e implica che la Pubblica Amministrazione debba adottare la soluzione idonea ed adeguata, comportante il minor sacrificio possibile degli interessi compresenti. Esso si risolve nell'affermazione secondo cui le Autorità comunitarie e nazionali non possono imporre, sia con atti normativi che con atti amministrativi, obblighi e restrizioni alle libertà del cittadino in misura superiore, cioè sproporzionata, a quella strettamente necessaria nel pubblico interesse per il raggiungimento dello scopo che l'autorità è tenuta a realizzare, in modo che il provvedimento sia idoneo, cioè adeguato all'obiettivo da perseguire, e necessario, nel senso che nessun altro strumento ugualmente efficace, ma meno negativamente incidente, sia disponibile.

30. Ebbene, nel caso che ne occupa, per tutto quanto considerato nei precedenti paragrafi, appare evidente che l'opera pubblica progettata determinerebbe una compressione dei diritti dei privati interessati del tutto sproporzionata e per nulla necessaria rispetto ai fini dichiarati dell'intervento pubblico data la possibilità di soluzioni alternative secondo quanto esposto nel seg. § VI.

I diritti che vengono in rilievo al riguardo sono quelli, costituzionalmente protetti, di proprietà (art. 42 Cost.), di impresa (art. 41 Cost.) ed al lavoro (art. 1 Cost.). E' anche il caso di sottolineare che l'art. 17 della Carta dei Diritti fondamentali dell'Unione Europea, firmata a Nizza il 7 dicembre 2000, consacra il diritto di proprietà tra i diritti fondamentali dell'uomo. L'art. 17, in ciò recependo l'insegnamento della Corte Europea dei Diritti dell'Uomo (CEDU), considera meritevole di tutela solo la proprietà dei beni acquistata *legalmente* e prevede espressamente che l'indennità spettante al proprietario in caso di privazione del diritto per causa di pubblico interesse debba essere non solo *giusta* ma anche corrisposta in *tempo utile*.

§ VI. SUSSISTONO SCELTE ALTERNATIVE CHE CONSENTIREBBERO DI RAGGIUNGERE I FINI DICHIARATI DELL'OPERA COMPLESSIVA NEL RISPETTO DEI PRINCIPI DI LEGGE E DEI DIRITTI DEI PRIVATI INTERESSATI

§ VI.1. Il potenziamento della linea storica

31. Il potenziamento della linea storica, in luogo della realizzazione della TAV sull'area della Lugana così come prevista nel Progetto Definitivo, consentirebbe di conseguire forti risparmi anche in termini di esborsi per espropri e per contenziosi, nonché di minimizzare gli interventi compensativi, consistendo semplicemente in un potenziamento di corridoio infrastrutturale esistente che non intaccherebbe territori agricoli di grandissimo pregio (area vinicola del Lugana, pianura irrigua bresciana ecc.) ed il valore delle relative produzioni.

Nella relazione redatta dall'Ing. Aldo Vittorio Molinari [che si produce *sub doc.* 16] quale parte integrante e sostanziale delle presenti osservazioni e cui si fa rinvio] si osserva infatti che "Se l'obiettivo fosse l'aumento della capacità di trasporto tra Brescia e Verona si deve valutare la

possibilità di sfruttare l'esistente infrastruttura ferroviaria. La Linea attuale Brescia-Verona, doppio binario elettrificato, presenta un limite operativo riconducibile alla distanza delle sezioni fra le stazioni (...) In relazione alle previsioni di traffico ferroviario, ormai non più rispondenti agli scenari di domanda che si stanno delineando e sovrastimate per la componente merci, si dovrebbero formulare una nuova analisi di traffico e, conseguentemente, una rigorosa verifica di coerenza domanda/offerta con il progetto della tratta Brescia - Verona. Inoltre, gli scenari evolutivi dell'offerta devono includere il potenziamento della linea esistente che, tenendo conto dell'impegno attuale della linea Brescia-Verona e del margine recuperabile con interventi tecnologici, appare la soluzione preferibile e comunque non prescindibile" (enfasi aggiunta).

Nella relazione redatta dal Prof. Renato Pugno (che si produce *sub doc. 12*) quale parte integrante e sostanziale delle presenti osservazioni e cui si fa rinvio) si osserva che «*il problema non è tanto la variazione del tracciato, ma se ha o non ha senso proseguire nell'estensione dell'AV con gli standards italiani o invece adottare standards come quelli tedeschi, inglesi e americani. In tal caso il problema del tracciato non esisterebbe più perché il prolungamento dell'AV avverrebbe in affiancamento alla linea attuale esistente. Esiste quindi l'esigenza pressante di un'adeguata verifica della decisione del CIPE. Tale verifica andrà fatta con un completo Studio di Fattibilità, con standards internazionali e fatto da un qualificato soggetto indipendente, che valuti le sole due possibili alternative: quella approvata dal CIPE e l'affiancamento alla linea storica esistente*».

32. Non può sottacersi che il Progetto definitivo si caratterizza per irragionevolezza anche nella parte in cui prevede lo Scalo di Montichiari.

In particolare, si osserva sul punto che il collegamento Alta velocità con lo scalo di Montichiari è in contrasto con il piano nazionale aeroportuale: il Ministero delle Infrastrutture prevede tre collegamenti con l'Alta Velocità negli scali aeroportuali di Fiumicino, Malpensa e Venezia. Un quarto collegamento (Montichiari) sarebbe un record europeo, da un lato ingiustificato dalle previsioni della domanda di traffico passeggeri, dall'altro contraddittorio visto che lo stesso piano nazionale prevede la specializzazione di Montichiari nel segmento cargo-merci e non passeggeri.

§ VI.2. L' "ipotesi zero"

33. In subordine rispetto alla soluzione di cui al precedente § VI.1., considerati:

- le scarse e marginali esternalità che dalle Relazioni tecniche allegate (doc. 12 - Relazione del Prof. R. Pugno e doc. 16 - Relazione dell'Ing. A.V. Molinari) sembrano connettere il progetto definitivo così come attualmente redatto a fronte di un enorme e - sembrerebbe - irrazionale sforzo di finanza pubblica (che più saggiamente ed in ossequio al principio di priorità potrebbe essere diretto a mitigare le attuali emergenze che hanno colpito il nostro Paese, nonché a risanare ed ultimare le opere pubbliche già in essere);

- i "costi" enormi ed insanabili in termini di distruzione di un'area unica e pregiatissima come quella della Lugana;

- i costi socio-economici connessi alla perdita di attività produttive, commerciali e dei connessi posti di lavoro;

si invita a considerare la possibilità di preservare le summenzionate zone utilizzando, per il tratto concernente quell'area, la linea storica così come esistente, senza far neppure luogo al

potenziamento. Ciò si propone anche in considerazione della marginalità dei benefici che l'AV comporterebbe in termini di risparmio dei tempi di percorrenza e della frequenza dei treni, come dettagliatamente illustrato nella relazione dell'Ing. A.V. Molinari (doc. 16).

..*

SINTESI CONCLUSIVA

34. L'attraversamento della zona di produzione del Lugana con la AV non è sostenibile economicamente e ha riflessi fortemente negativi sulla finanza pubblica.

35. Tale tracciato risulta altresì insostenibile sul piano ambientale.

36. La sua realizzazione comporterebbe, tra l'altro, la definitiva inutilizzabilità ai fini agricoli e agrituristici di tutti i terreni degli esponenti e l'irreparabile distruzione delle attività produttive delle aziende esponenti.

37. A fronte di quanto sopra, risulta evidente che il progetto debba essere rivisto, adottando una variazione del tracciato basata sull'impiego (se del caso, previo potenziamento) della linea storica, ciò che consentirebbe di evitare l'attraversamento dell'area di produzione del Lugana ed in particolare dei terreni dei sottoscritti esponenti.

38. In subordine, dovrebbe adottarsi l'"ipotesi zero" come sopra illustrata *sub § VI.2.*

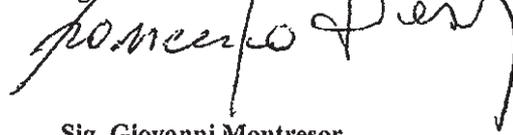
..*

Con espressa riserva di adire tutte le competenti Sedi giudiziarie onde ottenere piena tutela dei nostri diritti ed interessi legittimi.

Sig.ra Rosanna Guidi Montresor



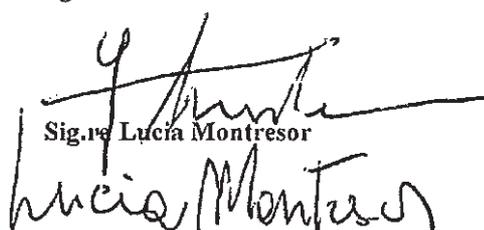
Sig. Francesco Montresor



Sig.ra Lidia Montresor



Sig. Giovanni Montresor



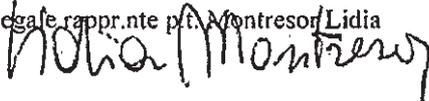
Sig. Michele Montresor



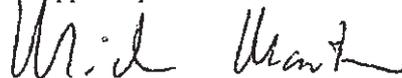
Sig.ra Lucia Montresor

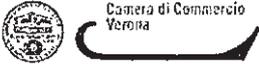


Montresor Lidia e Francesco S.S.
Il legale rappr.nte p.t. Montresor Lidia



Ottella di Francesco e Michele Montresor S.S.
Il legale rappr.nte p.t. Montresor Michele





Camera di Commercio Industria Artigianato e Agricoltura di VERONA

Registro Imprese - Archivio ufficiale della CCIAA

VISURA STORICA SOCIETA' DI PERSONE

**OTTELLA DI FRANCESCO E
MICHELE MONTRESOR
SOCIETA' SEMPLICE
AGRICOLA**



ZWXMQY

Il QR Code consente di verificare la corrispondenza tra questo documento e quello archiviato al momento dell'estrazione. Per la verifica utilizzare l'App RI QR Code o visitare il sito ufficiale del Registro Imprese.

DATI ANAGRAFICI

Indirizzo Sede legale	PESCHIERA DEL GARDA (VR) LOCALITA' OTTELLA 1 CAP 37019 FRAZIONE: S. BENEDETTO DI LUGANA
Indirizzo PEC	ottella@legalmail.it
Numero REA	VR - 371980
Codice fiscale	03867510236
Partita IVA	03867510236
Forma giuridica	societa' semplice
Data atto di costituzione	27/05/2009
Data iscrizione	05/06/2009
Data ultimo protocollo	05/06/2014
Socio	MONTRESOR MICHELE <i>Rappresentante dell'Impresa</i>

ATTIVITA'

Stato attività	attiva
Data inizio attività	01/08/2009
Attività prevalente	coltivazioni vitivinicole (dal 01/08/2009)
Codice ATECO	01.21
Codice NACE	01.21
Attività import export	-
Contratto di rete	-
Albi ruoli e licenze	-
Albi e registri ambientali	-

L'IMPRESA IN CIFRE

Ammontare conferimenti	30.000,00
Addetti al 30/09/2014	17
Titolari di cariche	2
Unità locali	1
Pratiche RI dal 20/01/2014	1
Trasferimenti di sede	0
Partecipazioni (1)	-

CERTIFICAZIONE D'IMPRESA

Attestazioni SOA	-
Certificazioni di QUALITA'	-

DOCUMENTI CONSULTABILI

Fascicolo	sì
Statuto	sì
Altri atti	3

Le informazioni, sopra riportate, sono tutte di fonte Registro Imprese o REA (Repertorio Economico Amministrativo); si possono trovare i dettagli nella Visura o nel Fascicolo d'Impresa

(1) Da elenchi soci e trasferimenti di quote

Indice

1 Sede	2
2 Informazioni da patti sociali	2
3 Informazioni patrimoniali	4
4 Soci e titolari di cariche o qualifiche	4
5 Attività, albi ruoli e licenze	4
6 Sedi secondarie ed unita' locali	5
7 Storia delle modifiche	5
8 Aggiornamento impresa	11

1 Sede

Indirizzo Sede legale	PESCHIERA DEL GARDA (VR) LOCALITA' OTTELLA 1 CAP 37019 FRAZIONE: S. BENEDETTO DI LUGANA
Indirizzo PEC	ottella@legalmail.it
Partita IVA	03867510236
Numero REA	VR - 371980

Iscrizione REA
sede legale

Numero repertorio economico amministrativo (REA): VR - 371980
PESCHIERA DEL GARDA (VR)
LOCALITA' OTTELLA 1 CAP 37019
frazione S. BENEDETTO DI LUGANA

Indirizzo elettronico
partita iva

Indirizzo pubblico di posta elettronica certificata: ottella@legalmail.it
03867510236

2 Informazioni da patti sociali

Registro Imprese	Data di iscrizione: 05/06/2009 Sezioni: Iscritta con la qualifica di IMPRESA AGRICOLA (sezione speciale), Iscritta con la qualifica di SOCIETA' SEMPLICE (sezione speciale)
Estremi di costituzione	Data atto di costituzione: 27/05/2009
Oggetto sociale	LA SOCIETA' HA PER OGGETTO: - L'ESERCIZIO DELL'ATTIVITA' DI CUI ALL'ARTICOLO 2135 C.C. ED IN PARTICOLARE L'ESERCIZIO DI ATTIVITA' AGRICOLE CONNESSE CON LA COLTIVAZIONE DI TERRENI CON ...
Poteri da statuto o da patti sociali	L'AMMINISTRATORE DELLA SOCIETA' E LA RAPPRESENTANZA DI FRONTE AI TERZI ED IN GIUDIZIO SPETTANO AI SOCI SIGNORI MONTRESOR MICHELE E MONTRESOR FRANCESCO CON FIRMA TRA LORO DISGIUNTA SIA PER LE OPERAZIONI DI ORDINARIA CHE PER QUELLE DI ...

Estremi di costituzione

Iscrizione Registro Imprese

Codice fiscale e numero d'iscrizione: 03867510236
del Registro delle Imprese di VERONA
Data iscrizione: 05/06/2009

sezioni

Iscritta con la qualifica di IMPRESA AGRICOLA (sezione speciale) il 05/08/2009
Iscritta con la qualifica di SOCIETA' SEMPLICE (sezione speciale) il 30/12/2013

Informazioni costitutive

Data atto di costituzione: 27/05/2009

durata della società

Data termine: 31/12/2050
con proroga tacita ogni 5 anni

scadenza esercizi

Scadenza primo esercizio: 31/12/2009

Oggetto sociale

LA SOCIETA' HA PER OGGETTO:
- L'ESERCIZIO DELL'ATTIVITA' DI CUI ALL'ARTICOLO 2135 C.C. ED IN PARTICOLARE L'ESERCIZIO DI ATTIVITA' AGRICOLE CONNESSE CON LA COLTIVAZIONE DI TERRENI CON RIGUARDO ALLA VITIVINICOLTURA, OLIVICOLTURA, SILVICOLTURA, ALLEVAMENTO DI ANIMALI E ALTRE ATTIVITA' CONNESSE, IL TUTTO FINALIZZATO ALLA PRODUZIONE, TRASFORMAZIONE, CONSERVAZIONE, COMMERCIALIZZAZIONE E VALORIZZAZIONE DI PRODOTTI OTTENUTI DALLA LAVORAZIONE DELLA TERRA, ANCHE CON IL METODO BIOLOGICO;
- L'ESERCIZIO DELL'ATTIVITA' AGRITURISTICA QUALE ATTIVITA' COMPLEMENTARE E CONNESSA ALL'ATTIVITA' AGRICOLA NEI LIMITI DELLE NORMATIVE VIGENTI E SUCCESSIVE MODIFICAZIONI;
- LE ATTIVITA' DIRETTE ALLA FORNITURA DI BENI O SERVIZI MEDIANTE L'UTILIZZAZIONE PREVALENTE DI ATTREZZATURE O RISORSE DELL'AZIENDA NORMALMENTE IMPIEGATE NELL'ATTIVITA' AGRICOLA ESERCITATA, IVI COMPRESSE LE ATTIVITA' DI VALORIZZAZIONE DEL TERRITORIO E DEL PATRIMONIO RURALE E FORESTALE, OVVERO DI RICEZIONE O OSPITALITA' COME DEFINITE DALLA LEGGE;
- LA GESTIONE IN QUALSIASI FORMA DI BENI IMMOBILI RUSTICI IN PROPRIETA', IN AFFITTO O DI PROPRIETA' DEI SOCI CHE CONFERISCANO L'ESERCIZIO DELLA CONDUZIONE;
- L'ACQUISTO, LA COSTRUZIONE, L'AMPLIAMENTO, IL RIATTO E L'ATTREZZATURA DI FABBRICATI PER LA CONSERVAZIONE, LA LAVORAZIONE, LA TRASFORMAZIONE E LA VENDITA DEI PRODOTTI AGRICOLI DEI RELATIVI DERIVATI E DEI SOTTOPRODOTTI.

Poteri

poteri da statuto o da patti sociali

L'AMMINISTRATORE DELLA SOCIETA' E LA RAPPRESENTANZA DI FRONTE AI TERZI ED IN GIUDIZIO SPETTANO AI SOCI SIGNORI MONTRESOR MICHELE E MONTRESOR FRANCESCO CON FIRMA TRA LORO DISGIUNTA SIA PER LE OPERAZIONI DI ORDINARIA CHE PER QUELLE DI STRAORDINARIA AMMINISTRAZIONE SALVO LE OPERAZIONI E GLI ATTI DI SEGUITO INDICATI PER IL QUALI OCCORRERA' LA FIRMA CONGIUNTA DI TUTTI GLI AMMINISTRATORI:
- OBBLIGARE CAMBIARIAMENTE LA SOCIETA' SIA MEDIANTE EMISSIONE O ACCETTAZIONE DI PAGHERO' CAMBIARI, ACCETTAZIONE DI TRATTE PASSIVE, PRESTAZIONI DI AVALLI;
- COMPERARE, PERMUTARE, VENDERE E COMUNQUE ALIENARE BENI IMMOBILI, E/O AZIENDE E/O RAMI D'AZIENDA;
- COSTITUIRE, MODIFICARE O ESTINGUERE DIRITTI REALI, A QUALSIASI TITOLO SU BENI IMMOBILI, E/O AZIENDE E/O RAMI D'AZIENDA;
- ACCENDERE MUTUI, SIA ATTIVI CHE PASSIVI, COSTITUIRE IPOTECHE, CONSENTIRNE LA SOTTRAZIONE, LA CANCELLAZIONE E RINUNCIARE A IPOTECHE ANCHE LEGALI;
- APRIRE CONTI CORRENTI E AFFIDAMENTI BANCARI, PRESTARE FIDEJUSSIONI ED OGNI ALTRA GARANZIE SIA PERSONALE CHE REALE.
SARA' PERO' SUFFICIENTE LA FIRMA DISGIUNTA DI UN SOLO AMMINISTRATORE PER L'EMISSIONE DI ASSEGNI BANCARI NEL LIMITE DEGLI AFFIDAMENTI CONCESSI ALLA SOCIETA' E PER LA GIRATA DI EFFETTI SIA PER L'INCASSO CHE PER LO SCONTO;
- COSTITUIRE SOCIETA' DI OGNI TIPO, CONSORZI ED ENTI COLLETTIVI IN GENERE.
GLI AMMINISTRATORI, NEL LIMITI DEI LORO POTERI, POTRANNO CONFERIRE PROCURE SPECIALI A TERZI PER DETERMINATI ATTI O CATEGORIE DI ATTI.

3 Informazioni patrimoniali

Conferimenti	Valore nominale dei conferimenti in Euro 30.000,00
--------------	--

4 Soci e titolari di cariche o qualifiche

Socio	MONTRESOR MICHELE	Rappresentante dell'impresa
Socio	MONTRESOR FRANCESCO	Rappresentante dell'impresa

Socio

MONTRESOR MICHELE

Rappresentante dell'impresa

Nato a BUSSOLENGO (VR) il 13/09/1970

Codice fiscale: MNTMHL70P13B296N

domicilio

PESCHIERA DEL GARDA (VR) LOCALITA' OTTELLA 1 CAP 37019 FRAZIONE S. BENEDETTO DI LUGANA

carica

socio

Nominato con atto del 03/12/2013

Data iscrizione: 30/12/2013

proprietà della quota
quota

tipo diritto: proprietà'

Quota: 15.000,00

Valuta: Euro

Socio

MONTRESOR FRANCESCO

Rappresentante dell'impresa

Nato a BUSSOLENGO (VR) il 17/11/1961

Codice fiscale: MNTFNC61S17B296S

domicilio

VERONA (VR) VIA TODESCHINI 16 CAP 37126

carica

socio

Nominato con atto del 03/12/2013

Data iscrizione: 30/12/2013

proprietà della quota
quota

tipo diritto: proprietà'

Quota: 15.000,00

Valuta: Euro

5 Attività, albi ruoli e licenze

Addetti	17
Data d'inizio dell'attività dell'impresa	01/08/2009
Attività prevalente	COLTIVAZIONI VITIVINICOLE (DAL 01/08/2009)

Attività

Inizio attività

(informazione storica)

Data inizio dell'attività dell'impresa: 01/08/2009

attività prevalente esercitata dall'impresa

COLTIVAZIONI VITIVINICOLE (DAL 01/08/2009)

**classificazione atecori 2007
 dell'attività prevalente**
*(informazione di sola natura
 statistica)*

Codice: 01.21 - coltivazione di uva
 Importanza: I - prevalente svolta dall'impresa

**attività esercitata nella sede
 legale**

COLTIVAZIONI VITIVINICOLE (DAL 01/08/2009)

**attività secondaria esercitata nella
 sede legale**

COLTURE OLIVICOLE (DAL 01/08/2009)

attività agricola

COLTIVAZIONI VITIVINICOLE (DAL 01/08/2009)
 COLTURE OLIVICOLE (DAL 01/08/2009)

 ISCRIZIONE ALL'ALBO IMBOTTIGLIATORI IN DATA 20/08/2009 AL N. 521

**classificazione ATECORI 2007
 dell'attività**
*(informazione di sola natura
 statistica)*

Codice: 01.21 - coltivazione di uva
 Importanza: P - primaria Registro Imprese

Codice: 01.26 - coltivazione di frutti oleosi
 Importanza: S - secondaria Registro Imprese

Addetti
*(informazione di sola natura
 statistica)*

Numero addetti dell'impresa rilevati nell'anno 2014
 (Dati rilevati al 30/09/2014)

	I trimestre	II trimestre	III trimestre	Valore medio
Dipendenti	10	12	21	17
Indipendenti	0	0	0	0
Totale	10	12	21	17

6 Sedi secondarie ed unità locali

Unità Locale n. VR/1

LOCALITA' BOSCHETTI SN PESCHIERA DEL GARDA (VR) CAP 37019

Unità Locale n. VR/1

Azienda Agricola

indirizzo

Data apertura: 15/05/2014
 PESCHIERA DEL GARDA (VR)
 LOCALITA' BOSCHETTI SN CAP 37019

Attività esercitata

COLTIVAZIONE DI UVA (DAL 15/05/2014).

**Classificazione ATECORI 2007
 dell'attività**
*(informazione di sola natura
 statistica)*

Codice: 01.21 - coltivazione di uva
 Importanza: P - primaria Registro Imprese

7 Storia delle modifiche

Protocolli evasi nell'anno 2014	1
Protocolli evasi nell'anno 2013	1
Protocolli evasi nell'anno 2011	1
Protocolli evasi nell'anno 2010	1
Protocolli evasi nell'anno 2009	4

**Atti iscritti e/o depositati nel
Registro Imprese**

**Protocollo n. 42032/2014
del 05/06/2014**

moduli

C4 - com. unica presentata al fini r.l. e agenzia delle entrate
S5 - inizio, modifica, cessazione di attività nella sede legale
UL - apertura modifica cessazione di unità locale o aziendale
Numero modelli: 1

**Protocollo n. 116002/2013
del 20/12/2013**

moduli

C1 - comunicazione unica presentata al fini r.l.
P - iscrizione nel r.l. e rea di atti e fatti relativi a persone
Numero modelli: 3

atti

S2 - modifica società, consorzio g.e.l.e, ente pubblico econ.
• modifiche atto costit/patti soc.(soc di persone, consorzi, gels)

Data atto: 03/12/2013

Data iscrizione: 30/12/2013

atto pubblico

Notaio: PAOLUCCI LUCA

Repertorio n: 30848

Località: SONA (VR)

Data iscrizione: 30/12/2013

Iscrizioni

CANCELLAZIONE DALLA SEZIONE ORDINARIA DEL REGISTRO DELLE IMPRESE

Data iscrizione: 30/12/2013

TRASFORMAZIONE DA SOCIETA' A SOCIETA' SEMPLICE

Data iscrizione: 30/12/2013

VARIAZIONE DELLA DENOMINAZIONE. DENOMINAZIONE PRECEDENTE:

AZIENDA AGRICOLA OTTELLA S.A.S. DI F. E M. MONTRESOR SOCIETA' AGRICOLA

Data iscrizione: 30/12/2013

VARIAZIONE DELLA FORMA GIURIDICA. FORMA GIURIDICA PRECEDENTE:

SOCIETA' IN ACCOMANDITA SEMPLICE

Data iscrizione: 30/12/2013

VARIAZIONE DELLA DURATA SOCIETARIA. DURATA SOCIETARIA PRECEDENTE:

DATA TERMINE: 31/12/2030

CON PROROGA TACITA: OGNI 5 ANNI

Data iscrizione: 30/12/2013

MODIFICA DEI POTERI DEGLI ORGANI AMMINISTRATIVI

PRECEDENTE:

998 - POTERI DA STATUTO O DA PATTI SOCIALI

L'AMMINISTRAZIONE, LA GESTIONE, LA RAPPRESENTANZA, ANCHE DI FRONTE AI TERZI ED

IN GIUDIZIO, E LA FIRMA SOCIALE, SIA PER L'ORDINARIA CHE PER LA STRAORDINARIA

AMMINISTRAZIONE, SPETTANO AI SOCI ACCOMANDATARI MONTRESOR MICHELE E MONTRESOR

FRANCESCO, I QUALI POTRANNO COMPIERE, IN VIA TRA LORO LIBERA E DISGIUNTA,

TUTTE LE OPERAZIONI E GLI ATTI DI ORDINARIA E STRAORDINARIA

AMMINISTRAZIONE, SALVO LE OPERAZIONI E GLI ATTI DI SEGUITO INDICATI PER I

QUALI OCCORRERA' LA FIRMA CONGIUNTA DI TUTTI GLI AMMINISTRATORI:

- OBBLIGARE CAMBIARIAMENTE LA SOCIETA' SIA MEDIANTE EMISSIONE O ACCETTAZIONE

DI PAGHERO' CAMBIARI, ACCETTAZIONE DI TRATTE PASSIVE, PRESTAZIONI DI

AVALLI; - COMPERARE, PERMUTARE, VENDERE E COMUNQUE ALIENARE BENI

IMMOBILI, E/O AZIENDE ..OMISSIS..

Data iscrizione: 30/12/2013

VARIAZIONE OGGETTO SOCIALE. OGGETTO SOCIALE PRECEDENTE:

OGGETTO SOCIALE:

LA SOCIETA' HA PER OGGETTO: - L'ESERCIZIO DELL'ATTIVITA' DI CUI ALL'ART. 2135 C.C. ED IN PARTICOLARE L'ESERCIZIO DI ATTIVITA' AGRICOLE CONNESSE CON LA COLTIVAZIONE DI TERRENI CON RIGUARDO ALLA VITIVINICOLTURA, OLIVICOLTURA, SILVICOLTURA, ALLEVAMENTO DI ANIMALI E ALTRE ATTIVITA' CONNESSE, IL TUTTO FINALIZZATO ALLA PRODUZIONE, TRASFORMAZIONE, CONSERVAZIONE, COMMERCIALIZZAZIONE E VALORIZZAZIONE DI PRODOTTI OTTENUTI DALLA LAVORAZIONE DELLA TERRA, ANCHE CON IL METODO BIOLOGICO; - L'ESERCIZIO DELL'ATTIVITA' AGRITURISTICA QUALE ATTIVITA' COMPLEMENTARE E CONNESSA ALL'ATTIVITA' AGRICOLA NEI LIMITI DELLE NORMATIVE VIGENTI E SUCCESSIVE MODIFICAZIONI; - LE ATTIVITA' DIRETTE ALLA FORNITURA DI BENI O SERVIZI MEDIANTE L'UTILIZZAZIONE PREVALENTE DI ATTREZZATURE O RISORSE DELL'AZIENDA NORMALMENTE IMPIEGATE NELL'ATTIVITA' AGRICOLA ESERCITATA, IVI COMPRESSE LE ATTIVITA' DI VALORIZZAZIONE DEL TERRITORIO E DEL PATRIMONIO RURALE E FORESTALE, OVVERO DI RICEZIONE O OSPITALITA' COME DEFINITE DALLA LEGGE; - LA GESTIONE IN QUALSIASI FORMA DI BENI IMMOBILI RUSTICI IN PROPRIETA', IN AFFITTO O DI PROPRIETA' DEI SOCI CHE CONFERISCANO L'ESERCIZIO DELLA CONDUZIONE; - L'ACQUISTO, LA COSTRUZIONE, L'AMPLIAMENTO, IL RIATTO E L'ATTREZZATURA DI FABBRICATI PER LA CONSERVAZIONE, LA LAVORAZIONE, LA TRASFORMAZIONE E LA VENDITA DEI PRODOTTI AGRICOLI DEI RELATIVI DERIVATI E DEI SOTTOPRODOTTI.

Data iscrizione: 30/12/2013

• MONTRESOR MICHELE

Codice fiscale: MNTMHL70P13B296N

CESSAZIONE DALLA QUALIFICA DI:

SOCIO ACCOMANDATARIO DAL: 27/05/2009

ASSUNZIONE QUALIFICA DI:

SOCIO DAL: 03/12/2013

QUOTA DI PARTECIPAZIONE POSSEDUTA:

QUOTA: VALORE PRECEDENTE EURO 10.000,00

Data iscrizione: 30/12/2013

• MONTRESOR FRANCESCO

Codice fiscale: MNTFNC61S17B296S

CESSAZIONE DALLA QUALIFICA DI:

SOCIO ACCOMANDATARIO DAL: 27/05/2009

ASSUNZIONE QUALIFICA DI:

SOCIO DAL: 03/12/2013

QUOTA DI PARTECIPAZIONE POSSEDUTA:

QUOTA: VALORE PRECEDENTE EURO 10.000,00

Data iscrizione: 30/12/2013

• MONTRESOR GIOVANNI

Codice fiscale: MNTGNN58P28L781J

CESSAZIONE DALLA CARICA O QUALIFICA DI:

SOCIO ACCOMANDANTE DATA NOMINA 09/11/2010

**Protocollo n. 63992/2011
del 02/11/2011**

moduli

**C2 - comunicazione unica presentata al fini r.l. e Inps
S5 - Inizio, modifica, cessazione di attivita' nella sede legale**

**Protocollo n. 71291/2010
del 29/11/2010**

moduli

**S2 - modifica societa' , consorzio g.e.l.e, ente pubblico econ.
P - Iscrizione nei ri e rea di atti e fatti relativi a persone**

Numero modelli: 2

atti

**C1 - comunicazione unica presentata al fini r.l.
• modifiche atto costit/patti soc.(soc di persone, consorzi, gele)**

Data atto: 09/11/2010

Data iscrizione: 03/12/2010

atto pubblico

Notaio: GELMI GIACOMO

Repertorio n: 11496

Località: VERONA (VR)

Registrazione n.: 21719 del 29/11/2010

Località di registrazione: VERONA (VR)

Data iscrizione: 03/12/2010

Iscrizioni

• MONTRESOR LODOVICO

Codice fiscale: MNTLVC28S22G4890

CESSAZIONE DALLA CARICA O QUALIFICA DI:

SOCIO ACCOMANDANTE

Data iscrizione: 03/12/2010

• MONTRESOR GIOVANNI

Codice fiscale: MNTGNN58P28L781J

NOMINA CARICA E/O QUALIFICA/E DI:

ASSUNZIONE DELLA QUALIFICA DI SOCIO ACCOMANDANTE CON ATTO DEL 09/11/2010

QUOTA DI PARTECIPAZIONE POSSEDUTA: 10.000,00 EURO

**Protocollo d'ufficio n. 64662/2009
del 24/09/2009**

moduli

S5 - Inizio, modifica, cessazione di attivita' nella sede legale

**Protocollo n. 59121/2009
del 04/08/2009**

moduli

S5 - Inizio, modifica, cessazione di attivita' nella sede legale

Iscrizioni

Data iscrizione: 05/08/2009

ISCRIZIONE CON LA QUALIFICA DI IMPRESA AGRICOLA (SEZ. SPECIALE)

**Protocollo n. 51711/2009
del 29/06/2009**

moduli

S2 - modifica societa' , consorzio g.e.l.e, ente pubblico econ.

atti

• modifiche atto costitutivo (soc di capitali e cooperative) a rettifica del prot. 46774/2009

Data atto: 27/05/2009

Data iscrizione: 01/07/2009

atto pubblico

Notaio: GELMI GIACOMO

Repertorio n: 10205

Località: VERONA (VR)

Registrazione n.: 11526 SERIE 1T del 29/05/2009

Località di registrazione: VERONA (VR)

Iscrizioni

Data iscrizione: 01/07/2009

VARIAZIONE CODICE FISCALE. CODICE FISCALE PRECEDENTE:
02624970238

Data iscrizione: 01/07/2009

VARIAZIONE PARTITA IVA. PARTITA IVA PRECEDENTE:
02624970238

**Protocollo n. 46774/2009
del 03/06/2009**

moduli

S1 - Iscrizione di società, consorzio, g.e.l.e., ente pubb. econ.

P - Iscrizione nei ri e rea di atti e fatti relativi a persone

Numero modelli: 3

• **atto costitutivo**

Data atto: 27/05/2009

Data iscrizione: 05/06/2009

atto pubblico

Notaio: GELMI GIACOMO

Repertorio n: 10205

Località: VERONA (VR)

Registrazione n.: 11526 SERIE 1T del 29/05/2009

Località di registrazione: VERONA (VR)

atti

Data iscrizione: 05/06/2009

ISCRIZIONE NELLA SEZIONE ORDINARIA DEL REGISTRO DELLE IMPRESE

Iscrizioni

Data iscrizione: 05/06/2009

• **MONTRESOR MICHELE**

Codice fiscale: MNTMHL70P13B296N

NOMINA CARICA E/O QUALIFICA/E DI:

ASSUNZIONE DELLA QUALIFICA DI SOCIO ACCOMANDATARIO CON ATTO DEL 27/05/2009

QUOTA DI PARTECIPAZIONE POSSEDUTA: 10.000,00 EURO

Data iscrizione: 05/06/2009

• **MONTRESOR FRANCESCO**

Codice fiscale: MNTFNC61S17B296S

NOMINA CARICA E/O QUALIFICA/E DI:

ASSUNZIONE DELLA QUALIFICA DI SOCIO ACCOMANDATARIO CON ATTO DEL 27/05/2009

QUOTA DI PARTECIPAZIONE POSSEDUTA: 10.000,00 EURO

Data iscrizione: 05/06/2009

• **MONTRESOR LODOVICO**

Codice fiscale: MNTLVC28S22G489O

NOMINA CARICA E/O QUALIFICA/E DI:

ASSUNZIONE DELLA QUALIFICA DI SOCIO ACCOMANDANTE CON ATTO DEL 27/05/2009

QUOTA DI PARTECIPAZIONE POSSEDUTA: 10.000,00 EURO

Estremi atto di costituzione

Tipo dell'atto: **pubblico, redatto da notaio**

Notaio: GELMI GIACOMO

Numero repertorio: 10205

Località: VERONA (VR)

**Trasformazioni forma giuridica
trasformazione**

Trasformata da società' in accomandita semplice in società' semplice

Data atto: 03/12/2013

estremi dell'atto

Tipo: pubblico, redatto da notaio
Notaio: PAOLUCCI LUCA
Numero: 30848
Data: 03/12/2013
Località: SONA (VR)

Informazioni Comunicazione Unica altri Enti

Classificazione dichiarata ai fini
IVA dell'attività prevalente
(informazione di sola natura
statistica)

Codice: 01.21.00 - coltivazione di uva
Data riferimento: 15/05/2014

Addetti

addetti

(informazione di sola natura
statistica)

Numero addetti dell'impresa rilevati al 30/09/2014

		Dipendenti	Totale
<i>valori di riferimento 2014</i>	I trimestre	10	10
	II trimestre	12	12
	III trimestre	21	21
	Anno 2014 (valore medio)	17	17
	<i>valori di riferimento 2013</i>	I trimestre	12
II trimestre		12	12
III trimestre		17	17
IV trimestre		17	17
Anno 2013 (valore medio)		14	14
<i>valori di riferimento 2012</i>	I trimestre	10	10
	II trimestre	12	12
	III trimestre	19	19
	IV trimestre	14	14
	Anno 2012 (valore medio)	15	15

Informazioni storiche REA

denuncia modifica del 05/06/2014

Data effetto: 15/05/2014

• **apertura unita' locale**

PESCHIERA DEL GARDA (VR) LOC BOSCHETTI SN

denuncia modifica del 02/11/2011

Data effetto: 02/11/2011

PRATICA SOLO INPS. IL REGISTRO IMPRESE NON EFFETTUA CONTROLLI

denuncia modifica del 24/09/2009

Data effetto: 20/08/2009

ISCRIZIONE ALL'ALBO IMBOTTIGLIATORI IN DATA 20/08/2009 AL N. 521

denuncia modifica del 04/08/2009

Data effetto: 01/08/2009

• **Inizio attivita'**

DI COLTIVAZIONI VITIVINICOLE E DI COLTURE OLIVICOLE

• **variazione dell' attivita' prevalente dell' impresa**

- COLTIVAZIONI VITIVINICOLE

Registro Imprese
Archivio ufficiale della CCIAA
Documento n. T 175406930
estratto dal Registro Imprese in data 20/01/2015

OTTELLA DI FRANCESCO E MICHELE MONTRESOR SOCIETA'
SEMPLICE AGRICOLA
Codice Fiscale 03867510236

8 Aggiornamento impresa

Data ultimo protocollo

05/06/2014

Dott. LUCA PAOLUCCI
NOTAIO

37060 SONA (VR) - Via Regina della Pace n.5
Tel. 045.6081944 - Fax 045.6081922 - Email: studio@notalopaolucci.it

Repertorio n. 30848

Raccolta n. 23634

-----**CESSIONI DI QUOTE SOCIALI DI SAS**-----
-----**E**-----

-----**TRASFORMAZIONE DA SAS A SOCIETA' SEMPLICE**-----
-----**REPUBBLICA ITALIANA**-----

L'anno duemilatredici, il giorno tre del mese di dicembre
-----**03 dicembre 2013**-----

In Sona (VR), nel mio studio in Via Regina della Pace n. 5.
Avanti a me dottor Paolucci Luca notaio residente in Sona (VR), iscritto presso il Collegio
Notarile del Distretto di Verona, sono comparsi:-----

MONTRESOR GIOVANNI, nato a Verona il 28 settembre 1958, residente in Peschiera del
Garda (VR), via Puccini n. 10,-----
codice fiscale dichiarato MNT GNN 58P28 L781J;-----

MONTRESOR MICHELE, nato a Bussolengo (VR) il 13 settembre 1970, residente in
Peschiera Del Garda (VR) frazione San Benedetto di Lugana, Localita' Ottella n. 1,-----
codice fiscale dichiarato MNT MHL 70P13 B296N-----

MONTRESOR FRANCESCO, nato a Bussolengo (VR) il 17 novembre 1961, residente in
Verona, via Todeschini n. 16,-----
codice fiscale dichiarato MNT FNC 61S17 B296S-----

Detti componenti, cittadini italiani, della cui identita' personale io Notaio sono certo,
premettono:-----

- che i signori **MONTRESOR GIOVANNI**, **MONTRESOR MICHELE**, **MONTRESOR
FRANCESCO** sono gli unici soci della societa' in accomandita semplice corrente sotto la
ragione sociale:-----

"**AZIENDA AGRICOLA OTTELLA S.A.S. DI F. E M. MONTRESOR SOCIETA'
AGRICOLA**" con sede a Peschiera Del Garda (VR), frazione San Benedetto di Lugana,
localita' Ottella n. 1, capitale sociale Euro 30.000,00, iscritta nel Registro delle Imprese di
Verona al numero 03867510236, ed iscritta al R.E.A. di Verona al numero 371980 codice
fiscale dichiarato: 03867510236-----

- che della predetta societa':-----

il signor **MONTRESOR GIOVANNI** è titolare di una quota di Euro 10.000,00
(diecimila/00) pari a 1/3 del capitale sociale;-----

il signor **MONTRESOR MICHELE** è titolare di una quota di Euro 10.000,00 (diecimila/00)
pari a 1/3 del capitale sociale;-----

il signor **MONTRESOR FRANCESCO** è titolare di una quota di Euro 10.000,00
(diecimila/00) pari a 1/3 del capitale sociale.-----

Tutto cio' premesso che forma parte integrante e sostanziale del presente atto, detti
componenti convengono e stipulano quanto segue.-----

-----**cessioni quota**-----
-----**PRIMA CESSIONE**-----

Il signor **MONTRESOR GIOVANNI** dichiara di cedere al signor **MONTRESOR
MICHELE** che dichiara di accettare ed acquistare la piena proprietà di parte della sua quota
di compartecipazione di nominali Euro 5.000,00 pari al 16,66% del capitale sociale della
società "**AZIENDA AGRICOLA OTTELLA S.A.S. DI F. E M. MONTRESOR SOCIETA'
AGRICOLA**".-----

Il prezzo della presente cessione viene dichiarato dalle parti in Euro 150.000,00
(centocinquantamila/00) prezzo che verra' corrisposto dalla parte cessionaria alla parte
cedente successivamente al rogito notarile in un'unica soluzione entro il 28 febbraio 2014
con cessione di beni in natura già prima d'ora determinati dalle parti.-----

-----**SECONDA CESSIONE**-----

REGISTRATO A

VERONA 1

Il 17/12/2013

al n.22743 serie 1T

Euro 897,00

TRASCritto A

VERONA

Il 17/12/2013

al N. 42319/29077

Il signor MONTRESOR GIOVANNI dichiara di cedere al signor MONTRESOR FRANCESCO che dichiara di accettare ed acquistare la piena proprietà di parte della sua quota di compartecipazione di nominali Euro 5.000,00 pari al 16,66% del capitale sociale della società "AZIENDA AGRICOLA OTTELLA S.A.S. DI F. E M. MONTRESOR SOCIETA' AGRICOLA".

Il prezzo della presente cessione viene dichiarato dalle parti in Euro 150.000,00 (centocinquantamila/00) prezzo che verterà corrisposto dalla parte cessionaria alla parte cedente successivamente al rogito notarile in un'unica soluzione entro il 28 febbraio 2014 con cessione di beni in natura già prima d'ora determinati dalle parti.

PATTI COMUNI

1) La parte cedente garantisce la piena proprietà e libera disponibilità anche ai sensi della legge 151/75 di quanto ceduto e dichiara che le quote cedute non sono gravate da pegni, sequestri, pignoramenti od usufrutti.

2) A seguito delle presenti cessioni il signor MONTRESOR GIOVANNI perde la qualifica di socio ed il capitale sociale della società di Euro 30.000,00 (trentamila/00) risulta così sottoscritto:

il signor MONTRESOR MICHELE è titolare di una quota di Euro 15.000,00 (quindicimila/00) pari al 50% del capitale sociale;

il signor MONTRESOR FRANCESCO è titolare di una quota di Euro 15.000,00 (quindicimila/00) pari al 50% del capitale sociale.

trasformazione e modifiche ai patti sociali

I signori MONTRESOR MICHELE e MONTRESOR FRANCESCO convengono:

- di modificare la forma giuridica della società trasformandola dal tipo in accomandita semplice in società semplice adottando la seguente denominazione:

**"OTTELLA DI FRANCESCO E MICHELE MONTRESOR SOCIETA' SEMPLICE-
AGRICOLA"**

- di adottare i nuovi patti sociali, che si riportano di seguito:

1. COSTITUZIONE DELLA SOCIETA' E RAGIONE SOCIALE

E' costituita tra i signori MONTRESOR MICHELE e MONTRESOR FRANCESCO una società semplice denominata

**"OTTELLA DI FRANCESCO E MICHELE MONTRESOR SOCIETA' SEMPLICE-
AGRICOLA"**

2. OGGETTO SOCIALE

La società ha per oggetto:

- l'esercizio dell'attività di cui all'articolo 2135 C.C. ed in particolare l'esercizio di attività agricole connesse con la coltivazione di terreni con riguardo alla vitivinicoltura, olivicoltura, silvicoltura, allevamento di animali e altre attività connesse, il tutto finalizzato alla produzione, trasformazione, conservazione, commercializzazione e valorizzazione di prodotti ottenuti dalla lavorazione della terra, anche con il metodo biologico;

- l'esercizio dell'attività agrituristica quale attività complementare e connessa all'attività agricola nei limiti delle normative vigenti e successive modificazioni;

- le attività dirette alla fornitura di beni o servizi mediante l'utilizzazione prevalente di attrezzature o risorse dell'azienda normalmente impiegate nell'attività agricola esercitata, ivi comprese le attività di valorizzazione del territorio e del patrimonio rurale e forestale, ovvero di ricezione o ospitalità come definite dalla legge;

- la gestione in qualsiasi forma di beni immobili rustici in proprietà, in affitto o di proprietà dei soci che conferiscano l'esercizio della conduzione;

- l'acquisto, la costruzione, l'ampliamento, il riatto e l'attrezzatura di fabbricati per la conservazione, la lavorazione, la trasformazione e la vendita dei prodotti agricoli dei relativi derivati e dei sottoprodotti.

3. SEDE SOCIALE-----

La societa' ha la sua sede in Peschiera del Garda (VR), frazione San Benedetto di Lugana, Localita' Ottella n. 1-----

E' stabilito che la modifica dell'indirizzo della sede sociale nell'ambito dello stesso Comune non costituisca modifica del presente atto costitutivo.-----

4. DURATA DELLA SOCIETA'-----

La durata della societa' e' fissata fino al 31 dicembre 2050 e sara' tacitamente prorogata di quinquennio in quinquennio, qualora sei mesi prima della scadenza, come sopra fissata o di quella delle eventuali proroghe, uno dei soci non abbia dato disdetta agli altri soci con lettera raccomandata.-----

5. AMMONTARE DEI CONFERIMENTI-----

L'ammontare dei conferimenti e' pari ad euro 30.000,00 (trentamila/00).-----

I soci si obbligano ad effettuare i conferimenti in denaro nella seguente misura:-----

quanto il signor MONTRESOR MICHELE titolare di una quota di euro 15.000,00 (quindicimila/00) pari al 50% del capitale sociale;-----

quanto il signor MONTRESOR FRANCESCO titolare di una quota di euro 15.000,00 (quindicimila/00) pari al 50% del capitale sociale.-----

I soci dichiarano che dette somme sono state gia' state prima d'ora versate nelle casse sociale.-----

I soci potranno eseguire in conformita' alle vigenti disposizioni di carattere fiscale, versamenti in conto capitale ovvero finanziamenti sia fruttiferi che infruttiferi, che non costituiscano raccolta di risparmio tra il pubblico ai sensi delle vigenti disposizione di legge in materia bancaria e creditizia.-----

6. TRASFERIMENTO DI PARTECIPAZIONI-----

Le quote sociali sono trasferibili a terzi per atto tra vivi, solo con il consenso di tutti i soci ai quali spetta inoltre il diritto di prelazione nell'acquisto, a parita' di prezzo e condizioni.-----

E' sempre salvo il diritto di prelazione nell'acquisto spettante, a parita' di condizioni ed in misura proporzionale alle rispettive partecipazioni, ai soci.-----

A questo scopo il socio che intenda cedere tutta o parte della propria quota ne deve dare comunicazione con lettera raccomandata AR agli altri soci, indicando il prezzo della cessione, il nome della parte acquirente e altre condizioni di vendita.-----

Nella determinazione del prezzo richiesto per la cessione della propria quota di partecipazione, il socio cedente dovra' tenere a base della situazione patrimoniale della societa' alla data della formulazione dell'offerta, considerando altresì il valore dell'avviamento.-----

Ove tale prezzo non sia ritenuto congruo dagli altri soci, il valore delle quote da cedere sara' determinato da un Arbitratore nominato dal Presidente del tribunale in cui la societa' ha sede su richiesta della parte piu' diligente; le spese tutte per la stima saranno ripartite tra il socio alienante e il socio acquirente in ragione di giusta meta'.-----

I soci, entro e non oltre i trenta giorni dal ricevimento della comunicazione di cui sopra, devono esprimere l'eventuale dissenso o dichiarare se intendono esercitare il diritto di prelazione; ove uno piu' soci vi rinunziassero, le porzioni di quota loro spettanti si accresceranno agli altri soci, dovendo in ogni il diritto di prelazione esercitarsi per l'intera quota oggetto della cessione.-----

I soci che eserciteranno il diritto di prelazione subentreranno nei confronti del cedente nella posizione del terzo acquirente.-----

7. ESERCIZIO SOCIALE-----

L'esercizio sociale va dai 1 gennaio al 31 dicembre di ogni anno e coincide con l'anno solare; il primo esercizio si chiude al 31 dicembre 2013.-----

Al termine di ogni esercizio ed entro il 31 marzo dell'anno successivo l'amministratore

dovra' redigere il rendiconto della gestione dell'anno precedente.

Gli utili e le perdite eventuali saranno ripartiti tra i soci in proporzione alle loro quote di partecipazione.

8. AMMINISTRAZIONE E RAPPRESENTANZA DELLA SOCIETA'

L'amministratore della societa' e la rappresentanza di fronte ai terzi ed in giudizio spettano ai soci signori MONTRESOR MICHELE e MONTRESOR FRANCESCO con firma tra loro disgiunta sia per le operazioni di ordinaria che per quelle di straordinaria amministrazione salvo le operazioni e gli atti di seguito indicati per il quali occorrera' la firma congiunta di tutti gli amministratori:

- obbligare cambiariamente la societa' sia mediante emissione o accettazione di paghero' cambiari, accettazione di tratte passive, prestazioni di avalli;
- comperare, permutare, vendere e comunque alienare beni immobili, e/o aziende e/o rami d'azienda;
- costituire, modificare o estinguere diritti reali, a qualsiasi titolo su beni immobili, e/o aziende e/o rami d'azienda;
- accendere mutui, sia attivi che passivi, costituire ipoteche, consentirne la sottrazione, la cancellazione e rinunciare a ipoteche anche legali;
- aprire conti correnti e affidamenti bancari, prestare fidejussioni ed ogni altra garanzie sia personale che reale.

Sara' pero' sufficiente la firma disgiunta di un solo amministratore per l'emissione di assegni bancari nel limite degli affidamenti concessi alla societa' e per la girata di effetti sia per l'incasso che per lo sconto;

- costituire societa' di ogni tipo, consorzi ed enti collettivi in genere.

Gli amministratori, nei limiti dei loro poteri, potranno conferire procure speciali a terzi per determinati atti o categorie di atti.

Agli amministratori spetta il rimborso delle spese sostenute per ragioni del loro ufficio ed un compenso da determinarsi annualmente dai soci con deliberazione unanime.

9. SOCI NON AMMINISTRATORI

Per le obbligazioni sociali rispondono personalmente e solidalmente tutti i soci.

10. SCIoglIMENTO DELLA SOCIETA'

In tutti i casi di scioglimento del rapporto sociale limitatamente ad un socio (morte, recesso ed esclusione) matura il diritto ad ottenere il rimborso della quota di partecipazione in proporzione al patrimoniale sociale, determinato tenendo conto del suo valore di mercato al momento dello scioglimento del rapporto sociale.

Nel caso di scioglimento della societa', da qualunque causa determinato, i soci nomineranno uno o piu' liquidatori determinandone compensi e poteri, ove le circostanze non consentano di omettere la fase della liquidazione.

In caso di disaccordo il liquidatore sara' nominato dal Presidente del tribunale in cui la societa' ha sede su richiesta di uno dei soci; se al momento dello scioglimento della societa' non esistessero passivita', i soci potranno evitare la fase della liquidazione, sia nel caso in cui il patrimoniale sociale fosse gia' stato realizzato e reso liquido, sia in ipotesi che i soci stessi decidessero di ripartirsi in natura il patrimonio.

11. MORTE DI UN SOCIO

Nel caso di morte di uno dei soci, gli eredi o legatari del socio defunto avranno il diritto di scegliere, entro 6 (sei) mesi, se continuare la societa' con i soci superstiti, o se farsi liquidare il valore della quota spettante al de cuius.

Nel caso decidessero di farsi liquidare, la relativa somma dovra' essere pagata entro un anno dal giorno del decesso con decorrenza, nel frattempo, degli interessi legali.

12. MODIFICHE DEL PRESENTE ATTO COSTITUTIVO

Ogni modifica del presente contratto puo' essere effettuata solo con il consenso unanime di

tutti i soci.-----

13. RINVIO NORME DI LEGGE-----

Per tutto quanto non esplicitamente previsto nel presente statuto, le parti faranno riferimento alle vigenti disposizioni di legge.-----

Ai soli fini dell'aggiornamento dei pubblici registri la società e' proprietaria dei seguenti immobili:-----

A) siti in Comune di Peschiera del Garda (VR) distinti nel Catasto Terreni di detto Comune al-----

- foglio 18-----

- mappale 12, vigneto, classe 2 superficie h. 00.26.77 (Are ventisei Centiare settantasette), R.D. Euro 29,72, R.A. Euro 16,59-----

- mappale 13, semin arbor, classe 2 superficie h. 00.14.77 (Are quattordici Centiare settantasette), R.D. Euro 11,06, R.A. Euro 6,87-----

- mappale 17, seminativo, classe 2 superficie h. 00.18.34 (Are diciotto Centiare trentaquattro), R.D. Euro 13,73, R.A. Euro 8,52-----
R.D.Euro 23,37, R.A.Euro 14,51;-----

- mappale 4, semin arbor cl. 2, superficie h. 00.31.21 (Are trentuno Centiare ventuno),-----

- mappale 5, seminativo cl. 2, superficie h. 00.19.44 (Are diciannove Centiare quarantaquattro), R.D.Euro 14,56, R.A.Euro 9,04;-----

- mappale 6, seminativo cl. 2, superficie h. 00.12.07 (Are dodici Centiare sette), R.D.Euro 9,04, R.A.Euro 5,61;-----

- mappale 7, vigneto cl. 2, superficie h. 00.11.94 (Are undici Centiare novantaquattro), R.D.Euro 13,26, R.A.Euro 7,40;-----

- mappale 8, semin arbor cl. 2, superficie h. 00.20.26 (Are venti Centiare ventisei), R.D.Euro 15,17, R.A.Euro 9,42;-----

- mappale 294, semin arbor cl. 3, superficie h. 00.22.60 (Are ventidue Centiare sessanta), R.D.Euro 11,67, R.A.Euro 9,34;-----

- mappale 1110, semin arbor cl. 2, superficie h. 00.26.60 (Are ventisei Centiare sessanta), R.D.Euro 19,92, R.A.Euro 12,36;-----

- mappale 1277, vigneto cl. 1, superficie h. 00.28.37 (Are ventotto Centiare trentasette), R.D.Euro 37,36, R.A.Euro 21,98;-----

- mappale 1279, seminativo cl. 3, superficie h. 00.05.00 (Are cinque), R.D.Euro 2,58, R.A.Euro 2,07;-----

- mappale 10, seminativo cl. 2, superficie h. 00.68.06 (Are sessantotto Centiare sei), R.D.Euro 50,97, R.A.Euro 31,64;-----

- mappale 200, semin arbor cl. 2, superficie h. 00.38.82 (Are trentotto Centiare ottantadue), R.D.Euro 29,07, R.A.Euro 18,04.-----

Totale complessivo: Ha 02.84.37 (Ettari due Are ottantaquattro Centiare trentasette) R.D. Euro 226,97 R.A. Euro 141,41.-----

B) siti in Comune di Peschiera del Garda (VR), distinti nel Catasto Fabbricati del Comune di Peschiera Del Garda (VR) al-----

- foglio 18-----

- mappale 1281 sub. 1, Via Boschetti, P. T categoria C/2, classe 1, consistenza mq. 532, rendita catastale Euro 934,17;-----

- mappale 1281 sub. 2, Via Boschetti, P. T categoria D/8, rendita catastale Euro 744,00;-----

- mappale 1281 sub. 3, Via Boschetti, P. 1 categoria A/3, classe 3, vani 2, rendita catastale Euro 196,25;-----

- mappale 1281 sub. 4, Via Boschetti, P. 1-2 categoria A/3, classe 2, vani 4,5, rendita catastale Euro 371,85;-----

- mappale 1281 sub. 5, Via Boschetti, P. 1-2 categoria A/3, classe 2, vani 4,5, rendita

catastale Euro 371,85;-----
- mappale 1281 sub. 6, Via Boschetti, P. 1-2 categoria A/3, classe 2, vani 4,5, rendita
catastale Euro 371,85;-----
C) siti in Comune di Peschiera del Garda (VR), e distinti nel Catasto Terreni di detto
Comune al-----
- foglio 6 -----
- mappale 32, vigneto cl. 2, superficie h. 00.19.60 (Are diciannove Centiare sessanta),
R.D.Euro 21,76, R.A.Euro 12,15;-----
- mappale 78, vigneto cl. 2, superficie h. 00.46.00 (Are quarantasei), R.D.Euro 51,08,
R.A.Euro 28,51;-----
- mappale 111, vigneto cl. 1, superficie h. 00.48.67 (Are quarantotto Centiare sessantasette),
R.D.Euro 64,10, R.A.Euro 37,70;-----
- mappale 113, vigneto cl. 1, superficie h. 00.57.27 (Are cinquantasette Centiare ventisette),
R.D.Euro 75,42, R.A.Euro 44,37;-----
- mappale 609 (ex 31), semin arbor cl. 1, superficie h. 01.08.80 (Ettari uno Are otto
Centiare ottanta), R.D.Euro 95,52, R.A.Euro 53,38;-----
- mappale 611 (ex 366, ex 30), vigneto cl. 1, superficie h. 00.36.31 (Are trentasei Centiare
trentuno), R.D.Euro 47,82, R.A.Euro 28,13.-----
Totale complessivo: Ha 03.16.65 (Ettari tre Are sedici Centiare sessantacinque) R.D. Euro
355,70 R.A. Euro 204,24-----
e dei seguenti automezzi:-----
- autocarro per trasporto di cose - uso proprio targa EN271TM telaio
VSKHBAM20U0034343-----
- autocarro per trasporto di cose - uso proprio targa EP702NW telaio WDB9066331S678723
- auovettura per trasporto di persone - uso proprio targa EK335CS telaio
SJNFDAE11U2104674-----
- macchina operatrice semovente targa AGV131-----
- macchina operatrice semovente a telaio articolato targa TNAE963 telaio 6027117-----
- rimorchio agricolo - botte targa AB455N telaio 0473-----
- trattrice agricola a 4 RM targa BG413E telaio Z9JE08199-----
- trattrice agricola a 4 RM targa AS809B telaio F2001273168-----
- trattrice agricola a 2 RM targa VR 051610 telaio 436979-----
- rimorchio agricolo - pianale targa AH669P telaio 196-----
- ribaltabile C.A.P. 30 - telaio 0001-----
Il presente atto ha effetto dal 01/01/2014 (primo gennaio duemilaquattordici).-----
I componenti informati ai sensi dell'articolo 13 del D.Lgs. n. 196/2003 (Codice in materia di
protezione dei dati personali) dichiarano di voler consentire, come autorizzano, l'intero
trattamento dei dati personali per tutti i fini di legge, le comunicazioni a tutti gli uffici
competenti e la Conservazione dei dati.-----
Richiesto, io Notaio ho ricevuto il presente atto di cui ho dato lettura ai componenti, viene
sottoscritto alle ore 12.00.-----
Questo atto scritto a macchina e a mano da persone di mia fiducia e sotto la mia direttiva
consta di due fogli per cinque facciate intere e quanto alla sesta scritta sin qui.-----
f.to GIOVANNI MONTRESOR-----
f.to MICHELE MONTRESOR-----
f.to FRANCESCO MONTRESOR-----
f.to LUCA PAOLUCCI, L.S.-----

Certificazione di conformita' di copia digitale a originale analogico

Certifico io sottoscritto Dottor Luca Paolucci, Notaio in Sona, iscritto al Collegio Notarile del Distretto di Verona, mediante apposizione al presente file della mia firma digitale (dotata di Certificato di Firma rilasciato da Consiglio Nazionale del Notariato Certification Authority, valido fino al 22 settembre 2014) che la presente copia, composta di numero sette facciate e contenuta in un supporto informatico, è conforme al documento originale analogico nei miei rogiti, firmato a norma di legge.

Ai sensi dell' art. 22, D.Lgs. n. 82 del 07 marzo 2005, l'esecuzione e produzione della seguente copia di documento analogico formata su supporto informatico "sostituisce quella dell' originale".
Sona (VR), nel mio studio in via Regina Della Pace n. 5, il giorno cinque dicembre duemilatredici.

File firmato digitalmente dal Notaio Luca Paolucci