

Gentile signor Prefetto,

la ringrazio per la risposta 0004551 del 3 febbraio 2016 alla mia lettera del 23 gennaio 2016 e a tal proposito volevo però chiedere come mai secondo quanto pubblicato sul giornale L' Arena del 1 febbraio 2015 (allego l' articolo) in Prefettura c'è stato un incontro con i dirigenti di Iricav 2 che è il general contractor per la tratta Verona-Padova presente il Prefetto.

Le copio quanto scritto nell' articolo:

Nel corso dell'ultimo vertice in Prefettura, che ha visto tutti gli enti presenti favorevoli al passaggio a sud, il dirigente dell'Iricav-Due, ingegner Franco Bocchetto, ha assicurato che è già in corso la preparazione del progetto definitivo variante a sud, entro il 15 maggio, contestualmente a quello relativo al tracciato precedente.

A questo importantissimo incontro erano presenti, davanti al prefetto Stancari, che segue personalmente la vicenda, il presidente della Provincia, Antonio Pastorello, il consigliere provinciale Lino Gambaretto, il sindaco Giampaolo Provoli accompagnato dal consigliere Palma Racconto e uno stuolo di ingegneri: il direttore della Provincia Elisabetta Pellegrini, il dirigente della Regione Stefano Angelini, il dirigente di Rfi Luigi De Amicis, il dirigente di Italfer Bianca Bianchi, il citato dirigente di Iricav-Due Franco Bocchetto, il direttore di Iricav-Due Gianmaria De Stavola.

Presente anche il dirigente della società Bonifica, Ettore Fermi.

Vorrei capire come mai nel caso riportato sopra la Prefettura era competente vista l' affollata riunione che si è svolta nei propri uffici mentre si dichiara incompetente quando lo stesso progetto viene fatto passare per definitivo creando grande preoccupazione ed un allarme ingiustificato per centinaia di cittadini (basti pensare che il comune di San Bonifacio ha inviato 300 lettere ad altrettanti presunti espropriandi (come dichiarato dal Sindaco nel consiglio comunale del giorno 11 gennaio 2016).

Che il progetto presentato alle amministrazioni locali e annunciato il 28 novembre scorso a mezzo stampa non è definitivo si vede chiaramente dalla "relazione del progettista" inclusa nella documentazione progettuale e prevista dal comma 1 dell' articolo 166 dlgs 163/2006 che recita "Il progetto definitivo delle infrastrutture è integrato da una relazione del progettista attestante la rispondenza al progetto preliminare e alle eventuali prescrizioni dettate in sede di approvazione dello stesso con particolare riferimento alla compatibilità ambientale e alla localizzazione dell'opera."

Nel capitolo 3 "RISPONDEZZA DEL PROGETTO DEFINITIVO AL PROGETTO PRELIMINARE E MOTIVAZIONI DELLE OTTIMIZZAZIONI APPORTATE" del documento che le allego (RELAZIONE DEL PROGETTISTA ai sensi dell' art. 166 comma 1 del D.Lgs.

163_2006(1).pdf) è scritto:

"Nel presente capitolo sono illustrate e motivate le ottimizzazioni introdotte

nel Progetto Definitivo rispetto al Progetto Preliminare, coincidenti con alcune puntuali differenze in corrispondenza di opere di linea o di attraversamento".

Non mi sembra che in questo capitolo ci sia quanto richiesto dal comma 1 dell'articolo 166 visto che "coincidenti con alcune puntuali differenze" non è una attestazione di "rispondenza al progetto preliminare" ma caso mai è un modo molto complicato per dire che il progetto definitivo NON è rispondente al preliminare. Quindi sono nuovamente a sollecitare l'intervento degli organi dello stato competenti a chiarire questa oscura vicenda.

Verona, 16 febbraio 2016

Cordiali saluti

Daniele Nottegar

From : "GUIDO FERRARESE" <protcivile.prefvvr@pec.interno.it>

To : "Comune Arcole" <comune@pec.comune.arcole.vr.it>, "Comune Belfiore"

belfiore.vr@pec.wmail.it, "Comune

Caldiero" <protocollogenerale@pec.comune.caldiero.vr.it>, "Comune Monteforte

d'Alpone" <pec@pec.comune.montefortedalpone.vr.it>, "Comune San Bonifacio"

sanbonifacio.vr@cert.ip-veneto.net, "Comune San Martino Buon Albergo"

comune.sanmartinobuonalbergo.vr@pecveneto.it, "Comune

Verona" <protocollo.informatico@pec.comune.verona.it>, "Comune Zevio"

zevio.vr@cert.ip-veneto.net, "IRICAV DUEROMA" <iricavdue@pec.it>, "ITALFERR

ROMA" <italferr@legalmail.it>, "Min Ambiente DG Val Ambli

ROMA" <dgsalvaguardia.ambientale@pec.minambiente.it>, "Min Ambiente Gab

Roma" <Segreteria.Capogab@pec.minambiente.it>, "Min Ben AA Cult ROMA" <mbac-

udcm@mailcert.beniculturali.it>, "Min Interno Gab IPA Roma"

gabinetto.ministro@pec.interno.it>, "Min Svil Ec

ROMA" <segr.min@pec.mise.gov.it>, "Mini Infr e Tras Tras Fer ROMA"

dg.tf@pec.mit.gov.it>, "PROVINCIA DI VERONA Verona" <provincia.verona@cert.ip-

veneto.net>, "Regione Veneto" <protocollo.generale@pec.regione.veneto.it>, "RFI

SpA ROMA" <segreteriaacda@pec.rfi.it>

Cc : <daniele.nottegar@pec.it>

Date : Wed, 3 Feb 2016 12:44:00 +0100 (CET)

Subject : Avviso di avvio procedimento finalizzato alla dichiarazione di pubblica utilità ai sensi dell'art 166 del D.Lgs. 163/2006. linea ferroviaria AV/AC Verona - Padova

> Si trasmette la nota n. 4551 in data odierna con il relativo allegato.

> Distinti saluti.

Gentile signor Prefetto,

la ringrazio per la risposta 0004551 del 3 febbraio 2016 alla mia lettera del 23 gennaio 2016 e a tal proposito volevo però chiedere come mai secondo quanto pubblicato sul giornale L' Arena del 1 febbraio 2015 (allego l' articolo) in Prefettura c'è stato un incontro con i dirigenti di Iricav 2 che è il general contractor per la tratta Verona-Padova presente il Prefetto.

Le copio quanto scritto nell' articolo:

Nel corso dell'ultimo vertice in Prefettura, che ha visto tutti gli enti presenti favorevoli al passaggio a sud, il dirigente dell'Iricav-Due, ingegner Franco Bocchetto, ha assicurato che è già in corso la preparazione del progetto definitivo di variante a sud, entro il 15 maggio, contestualmente a quello relativo al tracciato precedente.

A questo importantissimo incontro erano presenti, davanti al prefetto Stancari, che segue personalmente la vicenda, il presidente della Provincia, Antonio Pastorello, il consigliere provinciale Lino Gambaretto, il sindaco Giampaolo Provoli accompagnato dal consigliere Palma Racconto e uno stuolo di ingegneri: il direttore della Provincia Elisabetta Pellegrini, il dirigente della Regione Stefano Angelini, il dirigente di Rfi Luigi De Amicis, il dirigente di Italfer Bianca Bianchi, il citato dirigente di Iricav-Due Franco Bocchetto, il direttore di Iricav-Due Gianmaria DeStavola.

Presente anche il dirigente della scietà Bonifica, Ettore Fermi.

Vorrei capire come mai nel caso riportato sopra la Prefettura era competente vista l' affollata riunione che si è svolta nei propri uffici mentre si dichiara incompetente quando lo stesso progetto viene fatto passare per definitivo creando grande preoccupazione ed un allarme ingiustificato per centinaia di cittadini (basti pensare che il comune di San Bonifacio ha inviato 300 lettere ad altrettanti presunti espropriandi (come dichiarato dal Sindaco nel consiglio comunale del giorno 11 gennaio 2016).

Che il progetto presentato alle amministrazioni locali e annunciato il 28 novembre scorso a mezzo stampa non è definitivo si vede chiaramente dalla "relazione del progettista" inclusa nella documentazione progettuale e prevista dal comma 1 dell' articolo 166 dlgs 163/2006 che recita "Il progetto definitivo delle infrastrutture e' integrato da una relazione del progettista attestante la rispondenza al progetto preliminare e alle eventuali prescrizioni dettate in sede di approvazione dello stesso con particolare riferimento alla compatibilita' ambientale e alla localizzazione dell'opera."

Nel capitolo 3 "RISPONDEZZA DEL PROGETTO DEFINITIVO AL PROGETTO PRELIMINARE E MOTIVAZIONI DELLE OTTIMIZZAZIONI APPORTATE" del documento che le allego (RELAZIONE DEL PROGETTISTA ai sensi dell'art.166 comma 1 del D.Lgs. 163_2006(1).pdf) è scritto:

"Nel presente capitolo sono illustrate e motivate le ottimizzazioni introdotte nel Progetto Definitivo rispetto al Progetto Preliminare, coincidenti con alcune puntuali differenze in corrispondenza di opere di linea o di attraversamento".

Non mi sembra che in questo capitolo ci sia quanto richiesto dal comma 1 dell' articolo 166 visto che "coincidenti con alcune puntuali differenze" non è una attestazione di "rispondenza al progetto preliminare" ma caso mai è un modo molto complicato per dire che il progetto definitivo NON è rispondente al preliminare.

Quindi sono nuovamente a sollecitare l' intervento degli organi dello stato competenti a chiarire questa oscura vicenda.

Verona, 16 febbraio 2016

Cordiali saluti

Daniele Nottegar

COMMITTENTE:



ALTA SORVEGLIANZA:



GENERAL CONTRACTOR:



INFRASTRUTTURE FERROVIARIE STRATEGICHE DEFINITE DALLA LEGGE OBIETTIVO N. 443/01

PROGETTO DEFINITIVO

LINEA AV/AC VERONA - PADOVA SUB TRATTA VERONA – VICENZA 1° LOTTO FUNZIONALE VERONA - BIVIO VICENZA

RELAZIONE

PARTE GENERALE - GENERALE

RELAZIONE DEL PROGETTISTA ai sensi dell'art. 166 comma 1 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.

GENERAL CONTRACTOR		ITALFERR S.p.A.		SCALA:
ATI bonifica Progettista integratore Franco Persio Bocchetto Dottore in Ingegneria Civile iscritto all'Ordine degli Ingegneri della Provincia di Roma al n° 8664 – Sez. A settore Civile ed Ambientale Data: Settembre 2015	Consorzio IRICAV DUE Il Direttore Data: Settembre 2015	Data:		-

COMMESSA LOTTO FASE ENTE TIPO DOC. OPERA/DISCIPLINA PROGR. REV.

--	--	--	--	--	--	--	--

ATI bonifica	VISTO ATI BONIFICA	
	Firma	Data
	Ing. F.P. Bocchetto	Settembre 2015

Progettazione

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato
A	EMISSIONE	F. Zaccaro	10/2015	A. Testa	10/2015	F.P. Bocchetto	10/2015	F.P. Bocchetto
								Ottobre 2015

File: .rel progettista_rev03.docx	CUP: J41E91000000009	n. Elab.:
	CIG: 3320049F17	

INDICE

1	PREMESSA.....	5
2	DESCRIZIONE DEL TRACCIATO	5
3	RISPONDEZZA DEL PROGETTO DEFINITIVO AL PROGETTO PRELIMINARE E MOTIVAZIONI DELLE OTTIMIZZAZIONI APPORTATE.....	9
4	VERIFICA DI OTTEMPERANZA ALLE PRESCRIZIONI DELLA DELIBERA CIPE N. 94/2006	10

I progettisti, ai sensi dell'art.166, comma1 del D. lgs. 163 /2006 (ex art.4 comma 1 Dlgs 190/2002), attestano la rispondenza del presente Progetto Definitivo al Progetto Preliminare approvato dal CIPE con Delibera n. 94/2006 ed alle prescrizioni dettate in sede di approvazione dello stesso, con particolare riferimento alla compatibilità ambientale ed alla localizzazione dell'opera.

L'attestazione come sopra resa fa salve le modifiche di tracciato introdotte in sede di progetto definitivo, che sono esposte in Premessa e sono state formalmente riproposte nella Valutazione dell'Impatto Ambientale in quanto oggetto di procedura ex articolo 167 commi 5 e 6 della succitata norma.

Pertanto la presente Relazione attesta la rispondenza del Progetto Definitivo del 1° sublotto Verona-Montebello Vicentino relativamente alle parti d'opera del Progetto Preliminare approvato nei seguenti tratti:

- dal km 0+000,00 al km 12+725,00;
- dal km 29+482,31 (corrispondente al km 28+837,94 del P.P.) al km 32+525,00 (fine 1° sub lotto e corrispondente al km 28+837,94 del P.P.).

I restanti tratti del 1° sublotto, identificati come “nuovi elementi” sono inquadrati come “varianti progettuali sostanziali” e pertanto formalmente riproposti nello Studio di Impatto Ambientale oggetto di procedura ex art. 167 c. 5 e 6 del D. Lgs 163/2006 e s.m.i., in particolare:

- la variante San Bonifacio;
- la realizzazione di n. 3 elettrodotti aerei “entra – esce”;
- la cantierizzazione;
- i siti di produzione inerti e recupero ambientale.

Il tracciato del Progetto Definitivo tra il km 32+525,00 e il km 44+250,03 (Montebello Vicentino – Bivio Vicenza), nuovo rispetto al P.P. 2003 e quindi anch'esso formalmente proposto nello Studio di Impatto Ambientale oggetto di procedura ex art. 167 c. 5 e 6 del D. Lgs 163/2006 e s.m.i. unitamente alla cantierizzazione ed opere connesse, si colloca all'interno del corridoio indicato dalla Delibera CIPE 94/2006.

La presente Relazione è articolata in due parti:

1. rispondenza del Progetto Definitivo al Progetto Preliminare e motivazioni delle modifiche apportate;
2. verifica di ottemperanza alle prescrizioni della Delibera CIPE n. 94/2006.

 ATI bonifica	Linea AV/AC VERONA – PADOVA		
	1° LOTTO FUNZIONALE VERONA - BIVIO VICENZA		
	RELAZIONE DEL PROGETTISTA ai sensi dell'art. 166 comma 1 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.		
	PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO	REV.	. Pag 5 di 10

1 PREMESSA

Il Progetto Preliminare della linea ferroviaria AV/AC Verona – Padova presentato dal Proponente R.F.I. S.p.A. al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (M.I.T.), alla Regione Veneto e alle altre Amministrazioni interessate, in data 9/6/2003, è stato suddiviso in lotti funzionali dalla Delibera CIPE n. 94 del 29 marzo 2006.

La suddetta Delibera ha approvato, con prescrizioni e raccomandazioni, il *1° Sublotto Funzionale Verona - Montebello e Grisignano di Zocco – Padova*; per la tratta intermedia Montebello Vicentino - Vicenza - Grisignano di Zocco ha individuato il solo corridoio nell'ambito del quale collocare un nuovo tracciato.

Successivamente¹ per lo sviluppo del Progetto Definitivo, sono state individuate due fasi corrispondenti alle sub-tratte Verona – Vicenza e Vicenza – Padova.

la sub-tratta Verona – Vicenza si articola, a sua volta, in due lotti funzionali, il primo da Verona a Bivio Vicenza ed il secondo da Bivio Vicenza fino all'uscita di Vicenza (attraversamento di Vicenza).

Il Progetto Definitivo del 1° Lotto Funzionale si articola in due sub-lotti:

- 1° sub-lotto: Verona – Montebello Vicentino
- 2° sub-lotto: Montebello Vicentino – Bivio Vicenza.

2 DESCRIZIONE DEL TRACCIATO

Tra il km 0+000,00 e il km 32+525,00 (Verona – Montebello Vicentino) il tracciato del PP approvato è stato oggetto di alcuni interventi di ottimizzazione in aderenza alla normativa sopravvenuta, alle nuove esigenze interne legate ad una migliore qualificazione del ciclo di lavorazione, senza per questo alterare la natura e la tipologia del collegamento ferroviario. Sono state altresì introdotte delle variazioni “sostanziali”, la cui progettazione è stata condotta a sua volta nella ricerca di ottimizzazioni (funzionali e ambientali).

¹ Nel 2011 la linea “AV/AC Verona – Padova” è inclusa nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2011 ed individuata quale infrastruttura strategica da avviare entro il 2013.

Nell'Intesa Generale Quadro del 16 giugno 2011 con la Regione del Veneto, al fine di superare le varie criticità tra cui il reperimento delle risorse economiche e la definizione del tracciato nella tratta centrale della linea Verona – Padova, è stato proposto lo sviluppo del progetto definitivo per le tratte Verona - Montebello e Grisignano di Zocco – Padova e del progetto preliminare e relativo SIA per la tratta Montebello Vicentino – Vicenza – Grisignano di Zocco.

Il tracciato si sviluppa, in uscita lato est dalla stazione di Verona Porta Vescovo, in stretto affiancamento alla linea storica per circa 4 km di cui i primi due in rilevato alto analogamente all'esistente, a meno della tratta da km 0+775 a km 2+220 lungo la quale la posizione altimetrica della nuova AV/AC è più bassa rispetto alla storica allo scopo di minimizzare gli impatti sul contesto territoriale urbanizzato.

Per quanto riguarda l'attraversamento della città di Verona, il Progetto Definitivo del 1° sub lotto risulta coerente con quanto previsto da Italferr nel progetto del "Nodo di Verona", avendo recepito in fase di Progetto Definitivo la soluzione compatibile e coerente con gli attuali impianti ferroviari e con gli accordi con le Amministrazioni territoriali interessate.

Detto Progetto individuava i binari di corsa ai quali collegarsi e prevedeva un posto di movimento di modulo pari a 1000 m. del quale poi RFI ha richiesto la riduzione a 750 m. si è quindi provveduto a fornire ai progettisti il tracciato del Nodo di Verona, lato Porta Vescovo, compreso l'adeguamento del modulo, al fine di rendere gli interventi completamente compatibili.

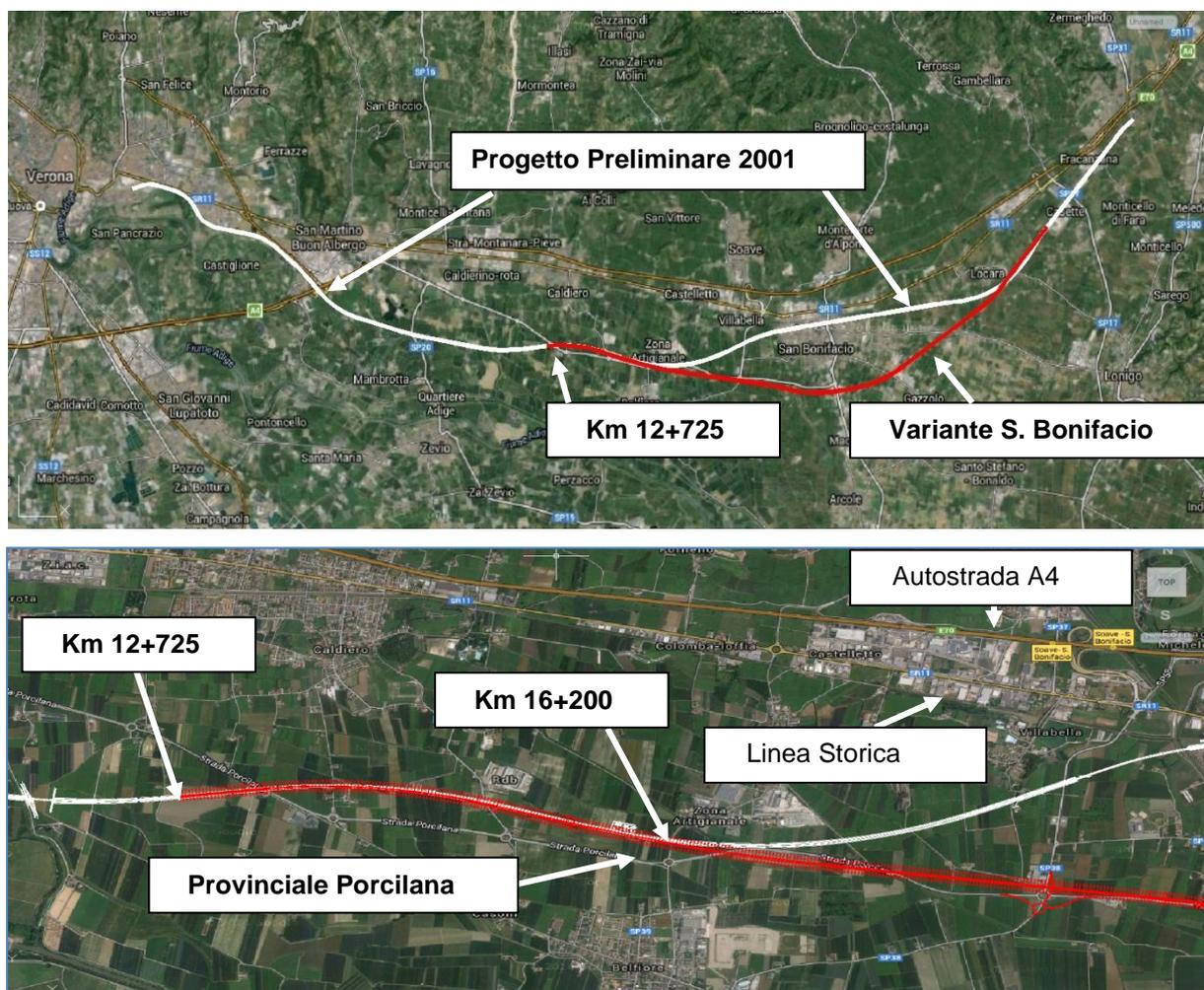
L'inizio dell'intervento e quindi i limiti di tratta per le opere civili e le tecnologie, sono stati pertanto individuati in corrispondenza delle punte scambi del posto di movimento ad est della Stazione di Verona Porta Vescovo.

Fino al km 12+725,00 il tracciato della nuova infrastruttura si mantiene planimetricamente in posizione rispondente a quella del Progetto Preliminare.

Dal punto di vista dell'andamento planimetrico, dal km 1+873,81 al km 3+451,77 è previsto lo spostamento della linea storica verso nord in nuova sede.

Tale spostamento è mirato a consentire l'inserimento della nuova linea AV/AC sul sedime ferroviario della attuale Linea Storica, essendo in tale zona fortemente condizionati dalle preesistenze antropiche ubicate a sud del corridoio ferroviario.

Il tracciato prosegue poi in perfetta aderenza a quello già approvato nel 2006 da CIPE fino al **km 12+725** del tracciamento d'asse, posto ad ovest della cittadina di **San Bonifacio**. Da tale progressiva è stata inserita nel Progetto Definitivo la **Variante piano-altimetrica** omonima della cittadina stessa.



La variante San Bonifacio permette di evitare l'attraversamento del centro abitato di San Bonifacio passando a sud dello stesso in area agricola. Sono interessati i comuni di Belfiore, S. Bonifacio, Lonigo.

Il tracciato in variante del PD dal Km 12+725,00 si sviluppa in adiacenza sino al Km 16+000,00 circa. Da questo punto la Variante di San Bonifacio, si distacca dal tracciato approvato puntando verso sud, completamente esterno al corridoio del PP, si rapporta con la Strada Provinciale Porcilana esistente determinandone in più punti la deviazione. Si ricongiunge al tracciato del PP all'altezza del km 29+482,31 (nuova progressiva)

corrispondente al km 29+055,00 della soluzione di cui al PP, con un incremento di sviluppo totale pari a circa 645 metri.

Dal km 29+482,00 fino a fine sub lotto al km 32+525,00 il tracciato AV/AC corre di nuovo in affiancamento ed in maniera complanare a sud della Linea Storica come da Progetto Preliminare approvato nel 2006 e con sostanziale rispondenza anche in corrispondenza degli attraversamenti.

 ATI bonifica	Linea AV/AC VERONA – PADOVA		
	1° LOTTO FUNZIONALE VERONA - BIVIO VICENZA		
	RELAZIONE DEL PROGETTISTA ai sensi dell'art. 166 comma 1 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.		
	PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO	REV.	. Pag 9 di 10

3 RISPONDENZA DEL PROGETTO DEFINITIVO AL PROGETTO PRELIMINARE E MOTIVAZIONI DELLE OTTIMIZZAZIONI APPORTATE

Nel presente capitolo sono illustrate e motivate le ottimizzazioni introdotte nel Progetto Definitivo rispetto al Progetto Preliminare, coincidenti con alcune puntuali differenze in corrispondenza di opere di linea o di attraversamento:

- **Modifica altimetrica dal km 0+850.00 al km 2+130.00:** per recepimento degli indirizzi progettuali delle prescrizioni CIPE (cfr. Prescrizione 2 -Relazione di Verifica di Ottemperanza);
- **Eliminazione del cavalcavia IV01:** al km 7+555,69 del Progetto Preliminare, su richiesta del Committente, è stato eliminato il cavalcavia e sostituito con la viabilità IN83 al km 7+700,00 (Via Chievo), che sottopassa la seconda luce del Viadotto Fibbio;
- **Allungamento galleria S. Martino Buon Albergo da km 6+550 (PP) a km 6+842 (PD):** per recepimento degli indirizzi progettuali delle prescrizioni CIPE (cfr. Relazione di Verifica di Ottemperanza PR 2).
- **Spostamento spalle viadotto Fibbio:** in linea con la richiesta del Committente è stata spostata la “spalla lato ovest” da km 7+65,001 (PP) a km 7+663,00 (PD) e della “spalla B” da km 10+045,00 (PP) a km 10+020,00 (PD);
- **Modifica Viadotto Illasi:** eliminazione di una campata da 25m per richiesta del Committente;
- **IV03: spostamento da km 12+527,00 (PP) a km 12+594,00 (PD),** per ottimizzazione progettuale;
- **Nuovo sottopasso SL18 Via Catena al km 13+479,00:** per richiesta del Comune di Belfiore;
- **IV05: spostamento da km 14+831,00 (PP) a km 14+743,00 (PD):** per ottimizzazione progettuale;
- **IV07:** al km 27+675,00 è presente un **nuovo cavalcavia** per garantire l’accesso alla stazione di Lonigo. Tale opera, che non era presente nel Progetto Preliminare, si è resa necessaria a seguito dell’inserimento della variante di tracciato di San Bonifacio

 ATI bonifica	Linea AV/AC VERONA – PADOVA		
	1° LOTTO FUNZIONALE VERONA - BIVIO VICENZA		
	RELAZIONE DEL PROGETTISTA ai sensi dell'art. 166 comma 1 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.		
	PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO	REV.	. Pag 10 di 10

per collegare il territorio con le infrastrutture ferroviarie anche attraverso l'adeguamento della viabilità locale in considerazione.

4 VERIFICA DI OTTEMPERANZA ALLE PRESCRIZIONI DELLA DELIBERA CIPE N. 94/2006

Per attestare la rispondenza del PD alle prescrizioni e raccomandazioni dettate in sede di approvazione del PP è stata redatto l'Elaborato "VERIFICA DI OTTEMPERANZA DELLE PRESCRIZIONI DELIB. CIPE N.94/2006 – cod. elaborato IN0D00DI2RGMD0000002D, a cui si rimanda in quanto parte integrante della presente Relazione.

Tale elaborato contiene infatti le indicazioni circa il recepimento delle prescrizioni del PD **1° sublotto Verona-Montebello Vicentino** al PP approvato con Delibera Cipe n.94/2006, nei tratti dal km 0+000,00 - 12+725,00 e dal km 29+482,31 (corrispondente al km 28+837,94 del PP) – km 32+525,00 (fine sub lotto: corrispondente al km 32+460,00 del PP).

Per gli aspetti relativi alla compatibilità ambientale si rimanda agli specifici elaborati dello "Studio di Impatto Ambientale – Opere in Variante", parte integrante del Progetto Definitivo.



PROVINCIA

Telefono 045.9600.111 Fax 045.9600.844 | E-mail: provincia@larena.it

Fimauto

www.gruppofimauto.bmw.it

SAN BONIFACIO. La soluzione meno devastante, avanzata dal Comune e condivisa dal prefetto di Verona, è stata accolta anche dai tecnici di Rete ferroviaria italiana

La «Tav» a sud della Porcilana? Si può fare

Oltre al progetto previsto nel contratto, verrà stesa la variante, completa anche dell'analisi di impatto ambientale e pronta per la Conferenza dei servizi

Gianni Bertagnin

L'incubo della Tav nel centro storico di San Bonifacio sembra allontanarsi, almeno per il momento. Le ultime settimane, infatti, hanno registrato un susseguirsi di incontri tra l'amministrazione comunale e i tecnici dell'Alta velocità - Alta capacità, per scongiurare l'attraversamento a raso, che sarebbe devastante per il paese, spostando la linea a sud della strada Porcilana. Fondamentale è stata la mediazione del prefetto di Verona, Perla Stancari: gli esiti estremamente positivi di questi contatti fanno ben sperare in una soluzione molto meno penalizzante per la cittadinanza.

Non solo il buon senso sembra finalmente prevalere, ma anche la constatazione che, dati alla mano, la soluzione proposta recentemente dal Comune per quanto riguarda l'attraversamento del proprio territorio da parte della nuova linea ferroviaria, non solo è meno devastante del progetto approvato nel 2006 ma è anche enormemente più conveniente e meno costosa.

Come si ricorderà, il sindaco Giampaolo Provoli ha inviato recentemente al ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Maurizio Lupi, al ministero dell'Ambiente e a Rete ferroviaria italiana una lettera in cui denuncia la gravità delle conseguenze del vecchio progetto Tav, chiedendo di verifi-

care l'opportunità dello spostamento della linea a sud, in affiancamento alla Porcilana.

Sono così iniziati i contatti del sindaco con i progettisti e gli incontri anche in Prefettura: uno in dicembre e l'ultimo giovedì scorso. Ma già prima di Natale, e poi nei primi giorni dell'anno, i tecnici hanno cominciato a prendere concretamente in considerazione la proposta del passaggio a sud e, a quanto pare, anche a fare i primi sondaggi del terreno e l'analisi dell'impatto ambientale del nuovo tracciato.

Nel corso dell'ultimo vertice in Prefettura, che ha visto tutti gli enti presenti favorevoli al passaggio a sud, il dirigente dell'Iricav-Due, ingegner Franco Bocchetto, ha assicurato che è già in corso la preparazione del progetto definitivo di variante a sud, entro il 15 maggio, contestualmente a quello relativo al tracciato precedente. A questo importantissimo incontro erano presenti, davanti al prefetto Stancari, che segue personalmente la vicenda, il presidente della Provincia, Antonio Pastorello, il consigliere provinciale Lino Gambaretto, il sindaco Giampaolo Provoli accompagnato dal consigliere Palma Racconto e uno stuolo di ingegneri: il direttore della Provincia Elisabetta Pellegrini, il dirigente della Regione Stefano Angelini, il dirigente di Rfi Luigi De Amicis, il dirigente di Italferr Bianca Bianchi, il citato dirigente di Iricav-Due Franco Bocchetto,

il direttore di Iricav-Due Gianmaria De Stavola. Presente anche il dirigente della società Bonifica, Ettore Fermi.

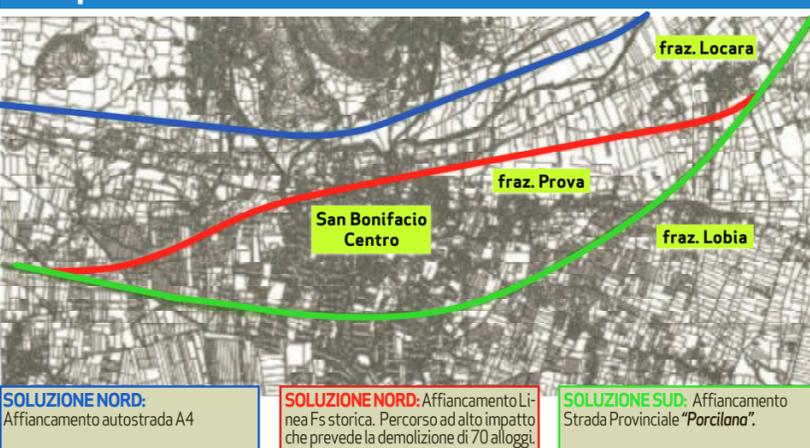
Dopo questo vertice, Provoli ha inviato una lettera al presidente della Regione, Luca Zaia (vedi a lato) e un dettagliato, pressante messaggio al dottor Centrone, della segreteria del presidente del Consiglio Matteo Renzi, che sta seguendo la causa di San Bonifacio.

In questo documento, dopo aver fatto presente che il progetto dell'attraversamento a raso della Tav del centro di San Bonifacio era stato accettato in passato solo a condizione dell'interramento della linea (soluzione rivelatasi inattuabile per il costo eccessivo, 422 milioni di euro, oltre che per motivi tecnici), il sindaco denuncia che il progetto preliminare è ancora quello che devasterebbe il paese. E ne elenca così le conseguenze: «...le unità residenziali che si trovano nella nuova area di rispetto della linea Av/Ac (fascia di 150 metri) sono oltre 500: di queste oltre 70 dovranno essere demolite. Molti sono inoltre i fabbricati di importanza storica culturale interessati che subiscono un danno grave e irreparabile: l'Abbazia di Villanova del 1200, Villa Gritti del 1500 e il Relais con reperti del 1600 e altrettanti, se non di più, i fabbricati produttivi che verranno danneggiati: fra questi evidenzio la sede della Cantina sociale di San Bonifacio (Gruppo Collis) che subirà un danno forse totale.

«Mi limito», scrive ancora Provoli, «a queste puntualizzazioni, pur evidenziando che non sono certamente esaustive, solo per metterla nella condizione di comprendere velocemente il nostro problema».

Provoli sottolinea anche che «le recenti scelte politiche hanno dato un forte impulso alla

I tre ipotetici tracciati della TAV



SOLUZIONE NORD: Affiancamento autostrada A4

SOLUZIONE NORD: Affiancamento Linea Fs storica. Percorso ad alto impatto che prevede la demolizione di 70 alloggi.

SOLUZIONE SUD: Affiancamento Strada Provinciale "Porcilana".

La lettera a Zaia

Alla Regione ha chiesto di dire «sì»

Il sindaco Giampaolo Provoli, il giorno successivo al vertice in Prefettura, ha inviato al presidente della Regione Veneto, Luca Zaia, una lettera per comunicare l'esito dell'incontro, specificando che «nel corso della riunione è apparsa condivisa la volontà di procedere con la realizzazione della linea Av/Ac lungo il percorso a sud in affiancamento alla strada della Porcilana nel Comune di San Bonifacio». E concludeva: «Con la presente si richiede di esprimere parere negativo alla reiterazione del vincolo come indicato nel tracciato in centro lungo la linea storica di cui alla delibera Cipe n. 94 del 29 marzo 2006, esprimendo invece il vostro parere favorevole al percorso a sud in affiancamento alla strada Porcilana, come emerso unanimemente dai presenti, il cui progetto è in fase di avanzata realizzazione da parte di Iricav-Due». **G.B.**



Il tracciato in centro: l'attuale linea (a sinistra) con la futura Tav

linea Av/Ac, ed io, sindaco Pd dal giugno 2014, mi trovo ora a dare una risposta in tempi strettissimi».

Il sindaco ricorda poi di aver inviato una lettera non solo al ministro Lupi ma anche al parlamentare Gian Luca Galletti, a Rete ferroviaria italiana spa (agli ingegneri Maurizio Gentile e Daniela Lezzi), al presidente del Consorzio Iricav-Due, ingegner Angelo Flores, al presidente del Veneto Zaia e alla Provincia di Verona.

Dopo aver elencato i diversi, maggiori vantaggi del tracciato a sud rispetto a quello del 2006, Provoli riferisce che nel corso della riunione è apparsa condivisa la volontà di procedere con la realizzazione della linea dell'Alta velocità lungo il percorso a sud in affiancamento alla strada Porcilana. E inoltre che il dirigente di Iricav-Due, nello stesso incontro, ha

ribadito che «nella realizzazione del progetto definitivo si sta producendo sia il progetto in centro, perché previsto nel contratto, sia la variante a sud. Questa variante sarà completata, ha assicurato, anche di analisi di impatto ambientale e sarà pronta per la Conferenza dei servizi».

La lettera di Provoli al Governo così si conclude: «La situazione è così eclatante, che anche il prefetto di Verona, Perla Stancari, per scongiurare problemi di ordine pubblico, si sta occupando della questione. La preoccupazione mia, ma anche quella manifestata dal prefetto, è quella di trovare un iter tale per cui il progetto in centro venga bloccato immediatamente. A tale riguardo ho bisogno di fissare un incontro urgente per approfondire la questione». **●**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I vantaggi

Tempi e costi più ridotti e meno danni

Nel documento inviato al Governo, il sindaco sambonifacese Giampaolo Provoli specifica i vantaggi del tracciato a sud, rispetto a quello deprecato del 2006 attraverso il centro del paese. Al di là del fatto che si eviterebbe la devastazione del paese, compresi gli inevitabili problemi di ordine pubblico, giustamente paventati dal prefetto, balza evidente che i vantaggi della proposta sambonifacese per i costruttori della linea sono enormi ed evidenti sotto ogni punto di vista.

Scrive Provoli: «Il percorso a sud che noi abbiamo proposto, rispetto al passaggio in centro, trova la sua giustificazione nei seguenti aspetti: impatto ambientale decisamente inferiore; costi di indennizzo (privati e aziende) con rapporto decisamente inferiore dell'ordine di circa uno a cento; logica di realizzo, nel senso che, a partire da Verona, la nuova linea passa a sud di tutti i comuni mentre sale in centro, con un andamento illogico e ingiustificato, proprio a San Bonifacio; costi di realizzo, a detta dei tecnici, sicuramente inferiori; durata dei cantieri stimata a circa un terzo (due anni anziché sei); nessun impatto su beni di carattere storico culturale; creazione di una linea più efficiente con raggio massimo di curvatura di 3.200 metri contro i 2.000 metri del passaggio in centro. In definitiva, a favore del passaggio a sud, sembra esistere un parere unanime di tutti gli enti interessati alla realizzazione dell'opera».

Unanimità confermata anche dal verbale del vertice in Prefettura. **G.B.**



La situazione è così eclatante, che anche il prefetto si sta occupando della questione

GIAMPAOLO PROVOLI
SINDACO DI SAN BONIFACIO

IL TRATTO GARDESANO. La doppia raccolta firme contro il progetto Tav nell'area del Lugana raccoglie 2.600 adesioni

Petizioni on line per salvare i vigneti

Il Consorzio: «Vogliamo far conoscere il problema all'Italia intera e al resto del mondo»

Il Consorzio di tutela Lugana Doc non si arrende alla Tav. Per allargare la sensibilizzazione a quello che viene definito uno scempio del territorio (è stata stimata una perdita di oltre 200 ettari di vigneti, il 20 per cento del totale) nei mesi scorsi sono state lanciate due petizioni online sulla piattaforma Change.org, una destinata agli internauti italiani e l'altra all'estero (considerando che il Lugana esporta il 70 per cento della produzione). Ugualmente il contenuto, introdotto da un video e riassunto nel titolo in cui si chiede al presidente del Consiglio, Matteo Renzi, di «collocare la Tav sui binari già esistenti della ferrovia Desenzano-Peschiera per salvare il Lugana Doc, l'ambiente e l'economia del lago».

Aperte entrambe il 15 novembre scorso, le petizioni hanno già superato i 1.300 sostenitori ciascuna. «Probabilmente non sortirà alcun effetto», dice il direttore del Consorzio, Carlo Veronese, «ma in questo momento puntiamo sulla comunicazione per far conoscere questo problema all'Italia intera e al resto del mondo».

Lo scopo, sottolinea Veronese, «è far parlare del rischio che corriamo anche alla stampa nazionale e internazionale per informare l'opinione pubblica e trovare ulteriore sostegno». In parte il Consorzio è già riuscito nell'intento: a fine novembre Forbes, importante rivista statunitense di economia e finanza, ha pubblicato un articolo dal titolo emblematico: «Come evitare un disa-

stro nei vigneti del Lugana». Ma non solo. «A dicembre abbiamo partecipato a un evento all'interno dei punti vendita Eataly (la catena di prodotti alimentari italiani di alta qualità fondata da Oscar Farinetti, ndr) di New York e Chicago per promuovere i vini veneti. In quell'occasione», ricorda il direttore, «anche i presidenti degli altri Consorzi, tra cui Soave, Bardolino e Valpolicella, hanno appoggiato la nostra campagna "Salviamo il Lugana dalla Tav"». Per sottoscrivere la petizione è necessario accedere al sito www.change.org e inserire «lugana» nello spazio dedicato alla ricerca: si arriverà alla pagina dedicata dove è possibile lasciare i propri dati dando così la propria firma virtuale. **●K.F.**



Un treno lungo una linea dell'Alta velocità

Balotta (Legambiente)

«Saipem pronta a cedere la sua quota ai privati»

Dario Balotta, responsabile trasporti di Legambiente della Lombardia, va all'attacco e avverte: nei giochi della Tav si rischia di fare un regalo ai privati. Il motivo è presto detto: «La Saipem (gruppo Eni) che detiene il 52 per cento nel consorzio Cepav 2, quello che sta realizzando la tratta tra Milano e Verona, starebbe vendendo la propria quota al gruppo Pizzarotti», spiega Balotta. «Cedendo la sua quota alla società costruttrice di Parma la Saipem consente di far salire Pizzarotti al 76 per cento diventando leader del progetto. Gli altri soci del Cepav 2 sono l'impresa di costruzioni Maltauro (12 per cento), coinvolta nella scandalo delle tangenti legate all'Expo e

Condotte (12 per cento). Un pool di banche sta già lavorando al prezzo della vendita di circa 150 milioni, lo stesso pool di banche starebbe gestendo anche il maxi-finanziamento di 937 milioni per l'avvio dei lavori della Tav Brescia-Verona». Ottenute le risorse statali, dice Balotta, «grazie anche alla presenza pubblica di Saipem, sorprende che nelle stesse ore nelle quali viene confermato il finanziamento (parziale) della Brescia-Verona si decida che l'azienda di Stato del gruppo Eni lasci a un privato la gestione del maxi-appalto, ricco perché raddoppierebbe i costi iniziali grazie alla pioggia di prescrizioni raccolte dal ministero dell'Ambiente e dalla Regione Lombardia per assicurare il consenso di Comuni e privati». **K.F.**