



Verona, 18 febbraio 2016
Prot. n. 105/CM

Spett.le
Ministero dell' Ambiente
e della tutela del Mare
Direzione Generale V.I.A.
Via Cristofolo Colombo, 44
00147 Roma

DGSalvaguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

Oggetto: **Passante dell'Alta Velocità.**

Premesso che

la società Italferr Spa, soggetta all'attività di direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato Italiano Spa, in nome e per conto di R.F.I. Spa, ha comunicato l'avvio del procedimento finalizzato alla dichiarazione di pubblica utilità conseguente alla approvazione del progetto definitivo "Corridoio plurimodale padano Asse Ferroviario Torino-Trieste sul corridoio 5 Lione Kiew (corridoio mediterraneo) linea ferroviaria AV/AC Verona-Padova I lotto funzionale.

la scrivente Federazione dimette le seguenti osservazioni:

- Trattasi di un progetto che interessa sia per ubicazione dell'opera ma anche per altri effetti indiretti i comuni di Verona, San Martino Buon Albergo, Caldiero, Belfiore, San Bonifacio, Monteforte d'Alpone, Arcole e comuni limitrofi per le aree di cantiere o di cava.
- Coldiretti tiene a sottolineare che il territorio agricolo ammonta a circa l'ottanta per cento del territorio esistente e che su queste terre vengono coltivate specie produttive anche di enorme pregio. Ci troviamo ora nella circostanza in cui viene richiesto nuovo spazio per una grande opera che indubbiamente interessa tutti i cittadini, ma che impone agli imprenditori agricoli scelte urbanistiche che imporranno grandissimi sacrifici e danni irreversibili. E' auspicabile in fase di progettazione dare priorità a scelte che mirino il più possibile al riutilizzo o costruzione in adiacenza alle linee esistenti, per non creare ostacoli inamovibili al futuro sviluppo di alcune aree.
- Nei comuni interessati al percorso del corridoio AV/AC sussistono **prodotti agricoli di eccellenza**, ricordiamo infatti che si tratta della zona dell' Arcole Doc, **dei frutteti specializzati della Mela di Verona, del Kiwi di Verona e delle orticole minori.**
- **Oltre ai prodotti succitati, si ricorda che nella zona si producono Provolone Valpadana Dop e Grana Padano Dop.** Si tratta di prodotti agricoli di indubbia qualità che non solo viene pienamente riconosciuta dal mercato, ma sulla quale si fondano le basi economiche **di centinaia di aziende. Gli imprenditori hanno sostenuto investimenti anche importanti e hanno creduto nella qualità dei prodotti legati al territorio e all'ambiente. È bene ricordare che lo spazio fuori**

dalle città e dai centri industriali e direzionali non è un “deserto vuoto” ma un tessuto di attività, di scelte, di investimenti delle imprese agricole, il cui valore va ben oltre il contributo generato dall’opera.

- Pur comprendendo la necessità dell’opera pubblica in questione, riteniamo che le conseguenze che le realtà economiche coinvolte siano a dir poco devastanti. Sarà quindi necessario rendere il più accettabile possibile l’impatto ambientale e le conseguenze negative permanenti, tenendo presente che nessun esproprio potrà rendere il giusto ristoro e che, salvo i casi particolari, verrà compromessa l’integrità aziendale con la conseguente perdita di valore economico.
- Per quanto concerne le procedure di acquisizione di immobili da parte del realizzatore dell’opera, sia per ciò che attiene le procedure espropriative che per il ristoro dei danni connessi alla realizzazione, è necessario individuare criteri precisi che salvaguardino gli interessi delle parti, dando certezza dell’equità degli indennizzi, dei tempi di pagamento, della correttezza procedurale e della certezza della acquisizione delle aree.
- In riferimento a quest’ultima, sarà necessario prevedere tempi compatibili tra il programma dell’opera e i cicli delle colture. A tal proposito riteniamo fondamentale instaurare una fattiva collaborazione tra tutti gli attori coinvolti nel rispetto dei ruoli e delle competenze: la nostra finalità è quella di individuare procedure condivise dalla parte espropriativa e dai proprietari che subiranno l’occupazione temporanea dei suoli. In questo caso si prevedono sicuri danni permanenti in quanto l’occupazione, che sarà pluriennale, provocherà deterioramenti irreversibili nei terreni che diverranno incompatibili con la coltivazione. Sarà necessario altresì considerare i danni indiretti dovuti all’impatto dell’opera.
- Sarà dunque necessario instaurare un dialogo approfondito su ciascuna delle questioni sollevate. Nello specifico, chiediamo che venga istituito un tavolo di discussione che prenda in esame, come spunto, l’accordo già sottoscritto per alcune opere relative alla Pedemontana Veneta e al Passante di Mestre (vedi allegato) che è stato applicato anche per alcune opere della nostra provincia e che abbiamo già richiesto formalmente in alcuni incontri al Consorzio Cepav Due relativamente alla tratta Brescia-Verona.
- Occorre agire con l’ausilio di strumenti che preservino da rischi di alterazione ambientale, in particolar modo negli ecosistemi delle aree agricole dove, come già detto, sussistono coltivazioni di particolare pregio proprio in virtù degli equilibri geofisici e ambientali da cui le produzioni traggono le loro caratteristiche organolettiche uniche e irripetibili.
- Proprio per questo motivo, si chiede che le aree agricole a ridosso dell’opera vengano tutelate anche nella fase di cantiere, prevedendo equi indennizzi per i danni riscontrabili sulle colture e sugli allevamenti dovuti a polveri, rumori, vibrazioni o altro.
- Sarà altresì necessario garantire l’accessibilità ai fondi durante le fasi di esecuzione dell’opera prevedendo la viabilità necessaria al passaggio dei mezzi agricoli.
- Considerato che l’opera è destinata alla circolazione di traffico ferroviario molto intenso, si dovrà necessariamente porre molta attenzione alla normativa ambientale, in particolar modo si dovrà garantire l’abbattimento dei rumori, delle vibrazioni e dei campi elettromagnetici.
- Molta attenzione dovrà essere prestata agli immobili, siano essi case di abitazione o allevamenti in adiacenza a manufatti. In tutti i casi essi dovranno essere salvaguardati con interventi volti alla massima tutela dei soggetti e delle attività, mediante l’adozione di criteri che prevedano l’installazione di difese attive e passive, nonché indennizzi per danni indiretti o per il trasloco delle attività stessa.
- Molta cura dovrà essere posta, attraverso uno studio idrografico, rispetto alla continuità della rete consortile e privata per l’irrigazione, in quanto sul territorio si

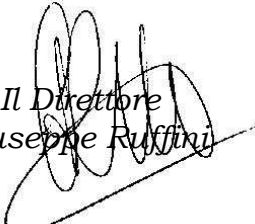


trovano i collegamenti di varie condotte irrigue. L'opera non dovrà interferire con i corsi d'acqua, con le aree esondabili e non dovrà alterare le caratteristiche idrauliche e chimico fisiche delle acque e dei suoli. Sarà opportuno quindi coinvolgere gli enti istituzionalmente preposti e nello specifico i Consorzi di Bonifica interessati all'opera per territorio di competenza.

- Nell'ambito del progetto definitivo occorrerà ricomprendere con accordi ad hoc gli eventuali danni relativi all'impatto ambientale irreversibile sul territorio per le aziende agricole interessate al percorso dell'opera. Visto il percorso si origineranno sicuramente realtà di fondi interclusi o configurati che dovranno essere valutati appieno nella loro integrità economica, in quanto non si tratta di espropriare un terreno ma di annullare un'attività in essere, quindi è impensabile valutare non solo in costo di esproprio ma anche i valori aziendali presenti e futuri.
- **La qualità del contesto agro-ambientale costituisce reddito per le imprese agricole ma anche ricchezza per tutta la collettività, quindi occorre agire con strumenti che preservino gli ecosistemi delle aree agricole da rischi di alterazione ambientale.**

Si allegano ulteriormente altre osservazioni inviate agli enti in indirizzo che specificano alcune situazioni locali nei territori attraversati dall'opera, nello specifico Caldiero, Belfiore e San Bonifacio, che sono parte integrante del documento.

Certi che le presenti osservazioni saranno tenute in debita considerazione dalle Istituzioni preposte, l'occasione è gradita per porgervi distinti saluti.


Il Direttore
Giuseppe Ruffini


Il Presidente
Claudio Valente

All: all.01, 02 , 03



**COLDIRETTI
VERONA**
Sezione di Belfiore

Belfiore 27 Gennaio 2016

Spett.le
Società ItalFerr Spa
Via Vito Giuseppe Galati, 71
00155 Roma
c.a. Responsabile della Unità
Organizzativa Costruzioni
proc-aut-espro@legalmail.it

Spett.le
Consorzio Iricav Due
Via Francesco Tovaglieri, 413
00155 ROMA
Iricav2@pec.it

Spett.le
Provincia di Verona
Via Santa Maria Antica, 1
37121 Verona
viabilita.provincia.vr@pecveneto.it

Alla Regione Veneto
Assessorato ai Lavori Pubblici e
Trasporti
Dorsoduro 3901
30123 Venezia
lpp@pec.regione.veneto.it

Alla C.A.
Assessore Lavori Pubblici e Trasporti
Avv. Elisa De Berti
assessore.deberti@regione.veneto.it

**Oggetto: Passante dell'Alta Velocità - Osservazioni al progetto definitivo presentato dalle
Amministrazioni Comunali di Belfiore.**



**COLDIRETTI
VERONA**
Sezione di Belfiore

Con riferimento al progetto definitivo “Corridoio plurimodale padano Asse Ferroviario Torino-Trieste sul corridoio 5 Lione Kiew (corridoio mediterraneo) linea ferroviaria AV/AC Verona-Padova”,

la scrivente sezione locale Codiretti di Belfiore dimette le seguenti osservazioni:

In merito al previsto cavalcavia sulla strada regionale "Porcillana" n 48 al km 4.8 descritto alla tavola n. 8 sezione n. 572 e 573 e distanza progressiva 13 + 240.06 del progetto presentato

premesso

- che la strada "Porcillana" sopra citata dovrebbe essere inalzata appunto sopra la ferrovia per un'altezza prevista di tredici metri;
- che la quota della ferrovia nel punto dove è stato progettato il citato cavalcavia avrebbe un'altezza di circa metri 2.60 sul piano stradale della stessa Porcillana e campagna attigua;
- che la stessa ferrovia nel tratto precedente ha un'altezza prevista di circa sei metri sul piano campagna;
- che nei pressi del cavalcavia esiste una linea elettrica ad alta tensione con relativi tralicci che dovrebbe modificata a seguito della realizzazione del progettato cavalcavia (inalzamento dei tralicci e dei cavi);

con la presente si

chiede

di prendere in considerazione l'ipotesi di inalzare la stessa ferrovia per una altezza tale dal piano stradale (circa 7 metri) e di passare con quest' ultima sopra la strada "Porcillana" che rimarrebbe nella sua sede attuale come proposto in un altro tratto della linea ferroviaria nelle osservazioni dall'Amministrazione Comunale di San Bonifacio alla tavola 11 Km 18 + 914,05.

Questo consentirebbe

- una più facile viabilità della strada regionale 48 in quanto la circolazione sarebbe favorita dal non dover affrontare il cavalcavia progettato che avrebbe una notevole altezza con particolare riferimento ai mezzi agricoli e ai ciclisti con riflessi positivi sulla sicurezza stradale e sull'inquinamento;



**COLDIRETTI
VERONA**
Sezione di Belfiore

- un minor impatto ambientale e visivo. A tal proposito si segnala che la zona è coltivata a frutteto e quindi, data l'altezza degli alberi, vi sarebbe una mitigazione naturale sull'impatto dell'inalzamento della ferrovia;
- eviterebbe di rifare il traliccio della linea elettrica attiguo al cavalcavia in questione;

Certi che le presenti osservazioni saranno tenute in debita considerazione dalle Istituzioni preposte, l'occasione è gradita per porgervi distinti saluti.

Il Presidente
Dott. Giuseppe Castegini



Verona, 7 gennaio 2016
Prot. n. 2

Spett.le
Comune di Belfiore
belfiore.vr@pec.wmail.it

Comune di Caldiero
protocollogenerale@pec.comune.caldiero.vr.it

Spett.le
Società ItalFerr Spa
Via Vito Giuseppe Galati, 71
00155 Roma
c.a. Responsabile della Unità Organizzativa
Costruzioni

Spett.le
Consorzio Iricav Due
Via Francesco Tovaglieri, 413
00155 ROMA

Spett.le
Provincia di Verona
Via Santa Maria Antica, 1
37121 Verona

Oggetto: Passante dell'Alta Velocità - Osservazioni al progetto definitivo presentato dalle Amministrazioni Comunali di Belfiore e Caldiero.

Premesso che

- con riferimento al progetto definitivo “Corridoio plurimodale padano Asse Ferroviario Torino-Trieste sul corridoio 5 Lione Kiev (corridoio mediterraneo) linea ferroviaria AV/AC Verona-Padova”, la scrivente ha inviato, preliminarmente, osservazioni di carattere generale in data 25/11/2015, prot. n. 841, a Società Italferr Spa; Consorzio Iricav Due, Provincia di Verona
- in data 12/12/2015 e in data 22/12/2015, rispettivamente, le Amministrazioni Comunali di Belfiore e Caldiero hanno presentato il progetto sopra menzionato, per le tratte di propria competenza



la scrivente Federazione dimette le seguenti osservazioni:

- La realizzazione della nuova linea verrà effettuata in gran parte in sopraelevazione al piano di campagna. Si ritiene utile evidenziare la fragilità del territorio dal punto di vista idrogeologico. A parere della scrivente, dovrà essere garantita una adeguata rete per il deflusso delle acque ed altresì preservata la rete idrica irrigua.
- Dai progetti presentati dalle amministrazioni comunali non si rileva la presenza di una adeguata viabilità di accesso ai fondi agricoli. Si chiede la realizzazione, da ambo i lati dell'opera, di una rete di contro strade, di dimensioni congrue, al fine di:
 - creare una adeguata mobilità generale ed al passaggio dei moderni mezzi agricoli;
 - dare un giusto accesso alle aziende agricole per non creare un aggravio economico che andrebbe comunque risarcito in fase di esproprio;
 - le stesse potrebbero fungere da viabilità di cantiere in fase di realizzazione dell'opera.;

Le medesime dovranno essere pubbliche e quindi considerate nell'ambito dell'area oggetto di esproprio. Ciò per evitare che i privati proprietari debbano in futuro accollarsi gli oneri per la manutenzione e i costi per eventuali possibili danni a terzi. Inoltre una viabilità "pubblica" faciliterebbe nel tempo il riaccorpamento aziendale, vero problema futuro delle aziende sconfigurate dall'opera.

Si ritiene che la rete stradale esistente (provinciale, comunale, vicinale) debba essere ripristinata sulle attuali sedi stradali. Nei casi in cui, per ragioni tecniche, questo non sia possibile si chiede che i percorsi alternativi siano studiati in modo da poter ridurre al massimo l'impatto ambientale ed il consumo di suolo agricolo. Quanto sopra anche con particolare riferimento alla strada comunale che collega il Comune di Belfiore con il Comune di Caldiero rispettivamente in Via Gombion e Via Catena, dove la realizzazione di un sottopasso eviterebbe di realizzare una strada sui terreni agricoli che determinerebbe frazionamenti e scomposizioni aziendali su più aziende creando contenziosi e danni che dovranno essere risarciti.

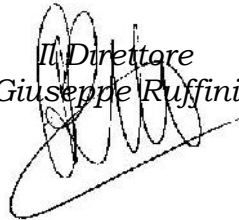
- Si chiede che vengano esposti, in modo organico, i vincoli, di carattere non urbanistico, che la realizzazione del progetto porterà sul territorio, in particolare nelle aree agricole con riferimento alle strutture ed impianti aziendali (serre, apprestamenti protettivi delle colture, ecc).
- Tra le opere connesse al progetto è prevista la realizzazione di elettrodotti, per i quali si chiede un attento studio al fine di limitare l'impatto ambientale e di servitù sui fondi agricoli interessati. In particolare si chiede che le infrastrutture necessarie (es. cabina di alimentazione) vengano realizzate in prossimità dei punti di acquisizione dell'energia elettrica e che dove possibile venga prevista la linea interrata sfruttando la viabilità presente e in progetto.



- Con riferimento alle modalità previste per l'attraversamento della linea in progetto dalla rete viaria, si chiede che i sovrappassi vengano sostituiti con sottopassi prevedendo anche, ove possibile, la sopraelevazione della linea stessa (come previsto in progetto in comune di San Bonifacio alla tavola n° 15 ortofoto 34). In particolare si evidenzia che:
 - I sovrappassi potrebbero creare problematiche alla viabilità, soprattutto alla circolazione dei mezzi agricoli, per le forti pendenze che si verrebbero a creare;
 - I sottopassi comportano un minor impatto visivo, quindi ambientale;
 - I sottopassi, possono svolgere, in caso di emergenza, una funzione di vie per il deflusso delle acque in eccesso;
 - Quanto sopra anche con particolare riferimento ai sovrappassi previsti in Via Buggia, Via Bova e Via Bocare per il comune di Caldiero utilizzando le sedi stradali esistenti.

Certi che le presenti osservazioni saranno tenute in debita considerazione dalle Istituzioni preposte, l'occasione e gradita per porgervi distinti saluti.

Il Direttore
Giuseppe Ruffini



Il Presidente
Claudio Valenta





Verona, 8 gennaio 2016
Prot. n. 10

Spett.le
Comune di San Bonifacio
sanbonifacio.vr@cert.ip-veneto.net

Spett.le
Società ItalFerr Spa
Via Vito Giuseppe Galati, 71
00155 Roma
c.a. Responsabile della Unità
Organizzativa Costruzioni

Spett.le
Consorzio Iricav Due
Via Francesco Tovaglieri, 413
00155 ROMA

Spett.le
Provincia di Verona
Via Santa Maria Antica, 1
37121 Verona

Oggetto: Passante dell'Alta Velocità - Osservazioni al progetto definitivo presentato dall'Amministrazione Comunale di San Bonifacio.

Premesso che

Con riferimento al progetto definitivo "Corridoio plurimodale padano Asse Ferroviario Torino-Trieste sul corridoio 5 Lione Kiew (corridoio mediterraneo) linea ferroviaria AV/AC Verona-Padova", la scrivente ha inviato, preliminarmente, osservazioni di carattere generale in data 25/11/2015, prot. n. 841, a Società Italfer Spa; Consorzio Iricav Due, Provincia di Verona. In data 07/01/2016, l'Amministrazione Comunale di San Bonifacio ha presentato il progetto sopra menzionato, per la tratta di propria competenza.



la scrivente Federazione dimette le seguenti osservazioni:

- La realizzazione della nuova linea verrà effettuata in gran parte in sopraelevazione al piano di campagna. Si ritiene utile evidenziare la fragilità del territorio dal punto di vista idrogeologico. A parere della scrivente, dovrà essere garantita una adeguata rete per il deflusso delle acque ed altresì preservata la rete idrica irrigua.
- Dai progetti presentati non si rileva la presenza di una adeguata viabilità di accesso ai fondi agricoli. Si chiede la realizzazione, da ambo i lati dell'opera, di una rete di controstrade, di dimensioni congrue, al fine di:
 - creare una adeguata mobilità generale ed al passaggio dei moderni mezzi agricoli;
 - dare un giusto accesso alle aziende agricole per non creare un aggravio economico che andrebbe comunque risarcito in fase di esproprio;
 - le stesse potrebbero fungere da viabilità di cantiere in fase di realizzazione dell'opera.;

Le medesime dovranno essere pubbliche e quindi considerate nell'ambito dell'area oggetto di esproprio. Ciò per evitare che i privati proprietari debbano in futuro accollarsi gli oneri per la manutenzione e i costi per eventuali possibili danni a terzi. . Inoltre una viabilità "pubblica" faciliterebbe nel tempo il riaccorpamento aziendale, vero problema futuro delle aziende sconfigurate dall'opera.

Si ritiene che la rete stradale esistente (provinciale, comunale, vicinale) debba essere ripristinata sulle attuali sedi stradali. Nei casi in cui, per ragioni tecniche, questo non sia possibile si chiede che i percorsi alternativi siano studiati in modo da poter ridurre al massimo l'impatto ambientale ed il consumo di suolo agricolo.

- Si chiede che vengano esposti, in modo organico, i vincoli, di carattere non urbanistico, che la realizzazione del progetto porterà sul territorio, in particolare nelle aree agricole con riferimento alle strutture ed impianti aziendali (serre, apprestamenti protettivi delle colture ... ecc).
- Tra le opere connesse al progetto è prevista la realizzazione di elettrodotti, per i quali si chiede un attento studio, al fine di limitare l'impatto ambientale e di servitù sui fondi agricoli interessati. In particolare si chiede che le infrastrutture necessarie (es. cabina di alimentazione) vengano realizzate in prossimità dei punti di acquisizione dell'energia elettrica e che dove possibile venga prevista la linea interrata sfruttando la viabilità presente e in progetto. Si chiede venga rivista la progettazione della centrale elettrica prevista nella tavola ortofoto 35, individuando un sito per la medesima meno impattante.
- Con riferimento alle modalità previste per l'attraversamento della linea in progetto dalla rete viaria, si chiede che i sovrappassi vengano sostituiti con sottopassi prevedendo,



anche, ove possibile, la sopraelevazione della linea stessa (come previsto in progetto alla tavola n° 15 ortofoto 34). Nello specifico si richiede che venga rivisto il progetto in Loc. Grena e Loc.Masetti . In particolare si evidenzia che:

- I sovrappassi potrebbero creare problematiche alla viabilità, soprattutto alla circolazione dei mezzi agricoli, per le forti pendenze che si verrebbero a creare;
- I sottopassi comportano un minor impatto visivo, quindi ambientale;
- I sottopassi, possono svolgere, in caso di emergenza, una funzione di vie per il deflusso delle acque in eccesso.

Certi che le presenti osservazioni saranno tenute in debita considerazione dalle Istituzioni preposte, l'occasione è gradita per porgervi distinti saluti.

Il Direttore
Giuseppe Ruffini

Il Presidente
Claudio Valente